

KAUTILYA

revue diplomatique du CEDIRE

Océans en Jeu : entre tensions, diplomatie et défis mondiaux

Sous la direction de Marie-Victoire Barbaret



Le Kautilya est une revue bimestrielle du CEDIRE publiée par la Fédération pour la Diplomatie et les Nations Unies (FDNU).
Le dessein principal de cette revue vise à vulgariser les enjeux de la géopolitique et des relations internationales actuelles.

Les opinions émises dans le Kautilya n'engagent que leurs auteurs.

Contactez la rédaction : kautilya@fdnu.fr

Le Kautilya



Revue
KAUTILYA
&
MADIBA

Le CEDIRE

Le CEDIRE, créé en septembre 2023, est l'organe de recherche affilié de la FDNU, consacré à la promotion de l'activité diplomatique auprès des étudiants et jeunes diplômés. Notre ambition première est de constituer un centre de recherche unique en France à même de porter la voix des jeunes auprès du grand public et des décideurs politiques.

Née en 2023 de l'initiative de jeunes citoyens, la FDNU a été fondée pour promouvoir la diplomatie et la collaboration internationale à l'échelle nationale. La FDNU est une structure animée par plusieurs dizaines de bénévoles, organisés en diverses directions et départements qui travaillent ensemble de manière complémentaire. La FDNU défend les valeurs des Nations Unies et œuvre pour la résolution des conflits et la paix...

La FDNU

EDITO

Dix mois après la tenue de la troisième Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC3) à Nice, le Kautilya revient sur ses enjeux et questionnements à travers cinq grands articles. L'occasion pour nos contributeurs de réfléchir aux sujets qui leur tenait à cœur de mettre en lumière dans un contexte de grands bouleversements écologiques.

Du 9 au 13 juin 2025, l'UNOC3, co-organisée par la France et le Costa Rica a ainsi rassemblé pas moins de 200 Etats, institutions internationales et acteurs de la société civile autour de la préservation et de la gouvernance des océans.

Face aux tensions géopolitiques croissantes, aux défis du réchauffement climatique et à l'exploitation économique grandissante des espaces maritimes, cette conférence a rappelé combien les océans demeurent un carrefour stratégique pour la diplomatie mondiale.

Dans ce contexte, la présente édition explore différentes facettes de cette problématique en commençant par un hommage à l'un des pionniers de la diplomatie océanique, le prince Albert Ier de Monaco, dont la vision avant-gardiste sur la protection des mers inspire aujourd'hui encore les politiques contemporaines.

Les cinq articles suivants prolongent cette réflexion en abordant à la fois les enjeux géopolitiques et environnementaux: de la capacité de l'industrie militaire navale européenne à façonner la sécurité maritime internationale, à l'émergence de l'Arctique comme nouveau carrefour stratégique, en passant par les priorités françaises pour la Méditerranée, les stratégies internationales conciliant diplomatie verte et économie bleue, jusqu'aux limites de l'approche traditionnelle face au réchauffement climatique et à la préservation des océans.

À travers ces contributions, le Kautilya propose ainsi une lecture croisée des tensions, opportunités et responsabilités qui entourent nos océans, convaincu que comprendre ces interactions est essentiel pour bâtir un avenir durable et pacifique pour ces espaces vitaux.



S O M M A I R E

5

EN LUMIÈRE

Le prince Albert 1er de Monaco

INFOGRAPHIE

Données thématiques

16

21

GRAND DOSSIER

Océans en Jeu : entre tensions,
diplomatie et défis mondiaux

En lumière : le prince Albert 1er de Monaco

Alexandre Thiriet



La reprise économique amorcée vers 1896 en France annonce le début de la période désignée par de nombreux historiens comme la « Belle-Epoque » (Winock, 2022). Souvent caricaturée – enjolivée ou décriée –, cette notion reste importante pour désigner un changement certain de l'air du temps au tournant du XX^{ème} siècle : Stefan Zweig (1943), cité par Winock, la décrit notamment comme une période de relative insouciance et d'optimisme, où les arts et la science laissent présager un avenir meilleur. Les Expositions Universelles de Paris de 1889 - à laquelle nous devons la Tour Eiffel - et de 1900 en sont les symboles, et caractérisent ce goût de l'époque pour l'innovation et la science. La période littéraire s'y prête également, vu le succès des romans de Jules Verne, et des romans d'exploration comme Moby Dick.

Le prince Albert 1er de Monaco (1848-1922), né Honoré Charles Grimaldi, est en quelque sorte un pur produit de cette époque, en symbolisant peut-être son aspect le plus optimiste : celui-ci est alors un souverain croyant en la vertu de l'établissement de relations entre dirigeants éclairés pour amener une paix durable en Europe tout en étant un passionné d'océanographie, passion qu'il partage entre autres avec l'empereur Guillaume II (Bézas, 2013). Il contribue notamment à la diffusion d'une pensée pacifiste, « prolongement politique de son activité scientifique » (Bézas, 2015), le posant ainsi comme l'un des précurseurs oubliés de la « diplomatie scientifique », notion qui ne prendra en importance qu'au début du XXI^{ème} siècle (Laborie, 2022). L'étude de son rôle de promoteur de la paix, puis de « lanceur d'alerte » notamment contre la surpêche – bien avant que cette préoccupation n'apparaisse dans le débat public – offre la vision d'une figure singulière qui, malgré son échec à rapprocher France et Allemagne, demeure une référence importante pour expliquer les liens unissant diplomatie – surtout maritime – et sciences naturelles.

La notion de « diplomatie scientifique » recouvre plusieurs types d'interrelations entre ces deux champs. Ruffini (2015), reprenant la typologie établie par une étude conjointe de 2010 entre la Royal Society et de l'American Association for the Advancement of Science (AAAS), détaille ainsi trois interactions possibles entre science et diplomatie. La « Science in Diplomacy » désigne l'apport des scientifiques de connaissances à même d'informer l'action politique, à l'instar du GIEC. La « Diplomacy for Science » désigne le rôle des diplomates dans la construction de communautés scientifiques transfrontalières, nécessaires à l'accomplissement de projets innovants pour lesquels les ressources d'une nation ne suffisent pas – dont le projet international ITER, portant sur la fusion nucléaire. Enfin, la « Science for Diplomacy » désigne la capacité de la science et de la connaissance à être un vecteur d'amélioration des relations internationales par la création de plateformes communes d'échange : les accords de coopération scientifique entre Etats-Unis, URSS et Chine des années 1970/1980 ont été les symboles de la Détente (Royal Society and AAAS, 2010). Les COPs en sont aujourd'hui la meilleure traduction (Ruffini, 2015).

C'est notamment cette dernière dimension qui lie le prince Albert 1er de Monaco à l'histoire de la diplomatie scientifique, par son action en faveur de la paix qui a souvent pris comme contexte les échanges scientifiques en matière d'océanographie. Cet article est l'occasion de revenir sur ce personnage qui aura marqué son époque, et de discuter son action en faveur de la diplomatie des océans.

Tirant profit de son service militaire effectué à Lorient dans les années 1870, le prince Albert 1er de Monaco conçoit très vite la France comme sa seconde patrie (Bézas, 2013). Cependant, il est également très attiré par l'Allemagne, à ses yeux plus moderne et en pleine expansion en comparaison de l'image déclinante qu'il perçoit de la France et du reste de l'Europe, suite directe de la défaite française de 1870 face à ces mêmes Allemands dont il ne cesse de vanter les mérites. La correspondance épistolaire entre le prince et l'empereur Guillaume II démontre une certaine admiration pour l'empereur et une complicité intellectuelle certaine, notamment au sujet des sciences naturelles.

Par ailleurs, le prince se fait très rapidement l'étendard de la paix en Europe de par son volontarisme diplomatique et ses prises de position, alors que la guerre couve entre la France et l'Allemagne depuis 1870, deux nations qui lui sont chères. Ce volontarisme s'est traduit dès 1902, lorsqu'il accueille le XIème Congrès universel de la paix à Monaco entre le 2 et le 6 avril, organisé par le Bureau international de la paix de Berne. A cette occasion sont présents 223 représentants, dont 167 ne venant « que » de trois pays – 128 venus de France, 28 de Monaco et 11 d'Italie – au milieu d'autres représentants de pays majoritairement méditerranéens (Bézas, 2015). Ces Congrès deviendront par la suite le « Mouvement Pacifiste », et celui de 1902 se positionne déjà en faveur de la liberté des marchés contre le protectionnisme (Bona, 2015). Cependant, l'influence de ce congrès n'a été que limitée (Bézas, 2015), symbolisant un autre aspect important de la figure d'Albert 1er : son incapacité à imposer son idéal de paix entre les peuples européens au tournant du XXème siècle.

En tout état de cause, le Congrès illustre la volonté du prince de positionner la principauté comme centre de paix. Cela se confirme d'ailleurs dès l'année suivante, via la fondation de l'Institut International de la Paix (IIP), qui rejoint alors la longue liste des instituts pacifistes d'Europe (Bézas, 2015). Cet Institut permet alors au prince de tenter de diffuser un idéal internationaliste d'une humanité civilisée, notamment via la publication régulière d'un Annuaire de la Vie Internationale, ou l'édition d'un jeu de sept cartes postales sur le thème de l'arbitrage international, ce qui constitue un modèle de propagande assez novateur à ce moment (Réveillard, 2013). De la même manière, et par la voix du militant pacifiste français Gaston Moch, le prince nourrit l'ambition d'une administration internationale régie par des règles communes : Moch voit ainsi dans la multiplication des organisations internationales à caractère technique – télégraphe, poste, propriété industrielle, navigation fluviale parmi d'autres – « le germe d'une future administration internationale, qui englobera peu à peu bien d'autres affaires, encore maintenues aujourd'hui sous le joug anarchique de la souveraineté absolue des États » (Moch, 1905 ; cité par Bézas, 2015). De telles paroles de la part de celui qui est alors le directeur de l'Institut International de la Paix ne laissent que peu de doutes quant à la pensée du prince vis-à-vis de l'idée de la société internationale..

C'est cependant l'océan qui va fournir à Albert 1er de Monaco le prétexte pour tenter de raisonner des nations alors sur le sentier de la guerre. Celui-ci est en effet féru de sciences depuis sa jeunesse, et plus particulièrement d'océanographie, discipline pour laquelle il va entreprendre de nombreux voyages et investir de grandes ressources. De 1885 à 1915, après une première moitié de sa vie passée à étudier et échanger avec des scientifiques reconnus, il organise 28 expéditions pour cartographier l'océan et faire progresser la science océanographique (Dugast/Laborde, 2021). Il a ainsi participé à la cartographie et à l'étude topologique des mers de l'archipel du Svalbard et de son île principale Spitzberg, au large de la Norvège (Di Cristino, 2024). Cette passion pour la navigation et l'étude des océans va l'amener progressivement à se rapprocher de l'empereur Guillaume II, qui partage cette passion, à l'occasion de la Semaine de Kiel de 1898 (Bézas, 2013), événement rassemblant des marins et amateurs de régates du monde entier. Les deux hommes échangent et entament une relation intellectuelle profonde, bien que parfois à sens unique : le Kaiser ne participe ainsi pas à de nombreux événements organisés par Albert, dont la pose de la première pierre du Musée Océanographique de Monaco en 1899.



Il demeure que le prince va tenter de tirer parti de cette passion commune pour la navigation et l'océan pour se mettre au service d'un de ses principaux chevaux de bataille : le rapprochement franco-allemand - ses deux nations de cœur à ce moment - , suite à la première crise de Tanger de 1905. La France l'ayant élevé et instruit notamment dans les

arts militaires, et lui cultivant une admiration importante pour une Allemagne désormais devenue la plus grande puissance sur le continent, une guerre entre les deux nations constituerait pour lui un dilemme insupportable. Il est essentiel ici de rappeler quelques éléments de contexte : sur fond de tensions quasi permanentes depuis la guerre de 1870, la relation franco-allemande menace de tourner à la guerre ouverte lors de la visite de l'empereur Guillaume II à Tanger, le 31 mars 1905 (Lejeune, 2011). Le Kaiser y prononce à cette occasion un discours prônant les vertus de la liberté du commerce et de l'indépendance marocaine, en opposition frontale à la politique française dans la région. La tension finit par s'apaiser par la suite, notamment via le départ du ministre français des affaires étrangères Théophile Delcassé le 6 juin 1905, en faveur d'une fermeté face à l'Allemagne. Le prince Albert, dans ce contexte, tente ainsi de favoriser un rapprochement entre France et Allemagne à la suite de cette crise lorsqu'il invite Eugène Etienne, influent député du groupe colonial à la Chambre des Députés, à la Semaine de Kiel de 1907 pour y rencontrer le Kaiser (Grupp, 1975).

Cette volonté de conciliation des deux Etats à l'occasion des régates kielloises perdurera jusqu'en 1914, auxquelles il participe lors de l'assassinat de l'archiduc François-Ferdinand : la Première Guerre Mondiale signe également la fin de son attachement pour l'Allemagne et son Kaiser, admiré pour avoir « mieux compris la nécessité du développement scientifique » et « ardemment travaillé aux intérêts de la science »[1].

L'action du prince en matière de promotion du développement scientifique sur mer doit également être étudiée, et reliée à son action en tant que promoteur de la paix en Europe : si les nations européennes se disputent alors la prévalence sur la Méditerranée, ce qu'illustrent les crises marocaines, le prince considère au contraire que « Le monde marin ne connaît pas de frontières autres que celles formées par les courants, la température, la nature des eaux et le fond de la mer » (Calcagno, 2023). Si cette citation laisse transparaître son désir de voir la liberté de circulation marine s'imposer comme norme internationale à l'instar de ce que soulignaient les actes du Congrès universel de la paix de 1902, elle comprend également la mer comme objet d'étude scientifique, objectif qui doit transcender les frontières politiques. La cérémonie de pose de la première pierre du Musée Océanographique de Monaco en 1899 est, pour le prince, l'occasion de manifester son désir de coopération internationale en matière scientifique, dans l'espoir que celle-ci amène à une réconciliation générale (Bézas, 2013). Cet activisme dans le domaine océanographique, notamment en mer Méditerranée, est le prélude à la fondation en 1919 de la Commission internationale pour l'exploration scientifique de la Méditerranée (CIESM), poussée entre autres par le prince Albert. Celui-ci avait au préalable été élu, dès 1908, président de la Commission de la Méditerranée, en marge du congrès international de géographie de Genève (Bézas, 2015). Les discours que tient le prince Albert durant cette période, couplés des efforts diplomatiques réalisés pour rapprocher les nations méditerranéennes autour de la thématique de l'océanographie (Carpine-Lancre, 2013), illustrent bien la conjonction entre intérêt scientifique et pacifisme que le prince a toujours défendu : l'intérêt supérieur de l'Humanité passe par la connaissance, une connaissance qui ne saurait être arrêtée par une frontière. Son intérêt prononcé pour cette science l'amena également à développer dans ces arènes internationales nouvellement créées des sujets assez novateurs dont la sécurité maritime et la surpêche (Bergougnou, 2016). Le prince promeut l'usage du droit international dans la résolution des conflits liés aux enjeux autour de la sécurité maritime,

[1] Citation tirée des archives du Musée Océanographique de Monaco, 1913. Citées par : Carpine-Lancre/Fouilleron, 2013

notamment via l'organisation de congrès comme le Congrès de l'Association maritime internationale en 1901 (Bergougnou, 2016).

Il se sert également de sa notoriété sur les mers pour attirer l'attention sur le sort des naufragés, comme lors de son discours à l'Académie des Sciences en 1888, qui anticipait tout un pan de la recherche sur la survie en mer (Bellec, 2014). Ses discours et prises de position sur la surpêche et l'impact humain sur l'épuisement des ressources halieutiques étaient également novatrices, quand la science privilégiait à l'époque les causes naturelles comme explication principale de l'épuisement observé de certains types de poissons (Dupouy, 1986 ; cité par Bergougnou, 2016).

Autrement dit, le prince de Monaco s'est illustré dans ces années par son engagement sur les mers, notamment via la promotion du développement scientifique en la matière qu'il a voulu lier à son autre grande ambition : la paix en Europe. Cependant, la Première Guerre Mondiale, la lenteur du développement de ce qu'on n'appelle pas encore le droit international à cette période et l'échec relatif des institutions internationales – qui culminera par la suite avec celui de la Société des Nations (SDN) – en disent long sur l'impact du prince dans le processus de paix en Europe au début du XXème siècle. Il paraissait effectivement illusoire que la principauté de Monaco puisse exercer une quelconque influence sur l'engrenage menant à la Guerre, quelle que fût la proximité entretenue par le prince avec les dirigeants européens. Une preuve supplémentaire peut se trouver dans l'absence de la principauté des négociations portant sur le pacte de la SDN (3 février – 11 avril 1919), et en l'échec de ses demandes d'adhésion (Bézas, 2015), que le prince Albert continuera de faire parvenir jusqu'à sa mort, le 26 juin 1922.

Pour autant, l'œuvre dans le domaine scientifique du « prince explorateur » a pu perdurer, ainsi que son souvenir. Déjà, il est intéressant de noter que les positions de la principauté au sujet de la coopération scientifique sur mer restent de nos jours similaires à celles prônées par le prince Albert en son temps[2]. De la même manière, certaines réalisations du prince restent aujourd'hui des références en la matière : le Musée Océanographique de Monaco et la Commission internationale pour l'exploration scientifique de la Méditerranée poursuivent leurs activités de coopération scientifique. En

[2] Voir à ce sujet l'allocution du prince Albert II de Monaco en 2016, à l'occasion du 350ème anniversaire de l'Académie des Sciences, repris par : Moati/Thiébaud (2016)

quelques mots, il est possible de dire que, bien que l'action politique du prince ait été un échec relatif – étant donné le déclenchement de la Première Guerre Mondiale, mais aussi l'adhésion tardive de la Principauté à l'Organisation des Nations Unies en 1993 -, son action en faveur de la coopération scientifique sur les mers a été un relatif succès compte tenu du poids réel de Monaco sur cette scène.

La figure du prince Albert a également donné à voir une des premières formes de diplomatie scientifique, dans la lignée du développement du droit international à portée « technique » observé à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Il est intéressant de noter que, d'après la typologie effectuée par la Royal Society et l'AAAS (2010), l'action d'Albert 1^{er} a pu se rapprocher de la « Science for Diplomacy » : la création de plateformes communes d'échanges entre les nations ayant pour arrière-plan la coopération scientifique – dans le cas d'espèce, la navigation et l'océanographie – a été la raison d'être de l'action diplomatique du prince au début du XX^{ème} siècle. Comme un prélude aux tentatives actuelles de fédérer via l'organisation de sommets internationaux à portée scientifique comme les COPs (Ruffini, 2015), le prince Albert 1^{er} de Monaco a tenté de faire la paix par la science océanographique, selon son adage évoqué plus haut : « Le monde marin ne connaît pas de frontières autres que celles formées par les courants, la température, la nature des eaux et le fond de la mer » (Calcagno, 2023). Le prince a ainsi pu toucher des enjeux aujourd'hui centraux autour de la diplomatie des océans, dont l'épuisement des ressources halieutiques et la notion d'océan comme bien commun.

Mais son portrait aide aussi à réaliser sa propre mésestimation de l'influence de l'entité politique dont il avait la charge : que pouvait bien faire la principauté de Monaco face à l'engrenage fatal menant à la guerre ? L'une des principales « morales » de sa vie a peut-être été que, sur mer, la loi des plus forts prévaut toujours en l'absence d'institution mondiale supérieure, qu'il a toute sa vie appelée de ses vœux. Cette leçon est encore d'actualité, au vu des propos du secrétaire général de l'ONU Antonio Guterres lors de la conférence des Nations Unies sur l'océan (UNOC) de Nice qui s'est tenue en juillet 2025, déplorant le « Far West »^[3] que risquaient de devenir les océans et les fonds marins. Les problématiques semblent, au fond, n'avoir pas changé.

[3] https://www.lemonde.fr/planete/article/2025/06/09/emmanuel-macron-appelle-a-la-mobilisation-pour-sauver-des-occeans-en-ebullition-en-ouverture-de-la-conference-des-nations-unies-sur-l-ocean_6611691_3244.html

Bibliographie

- Bellec, F. (2014). Albert 1^{er} de Monaco, marin par passion pionnier de l'océanographie. *La Géographie*, 1555(4), 27-31. <https://doi.org/10.3917/geo.1555.0027>.
- Bezias, J-R. Albert 1^{er} de Monaco et le rapprochement franco-allemand avant la Première Guerre mondiale. In: Arnaud Hurel et al. (dir.), *L'œuvre de paix du prince Albert 1^{er} de Monaco. Actes du 136^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, "Faire la guerre, faire la paix"*, Perpignan, 2011. Paris: Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2013 (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, t.136-7), p.7-19
- Bezias, J-R. « La principauté de Monaco, la Méditerranée et la paix sous le règne du prince Albert 1^{er} (1889-1922) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 91 | 2015, mis en ligne le 01 juin 2016, consulté le 06 août 2025. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/8071>;
DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.8071>
- Bergougrou, L. (2016). L'océan comme bien commun ? Albert 1^{er} de Monaco et la naissance de l'océanographie. *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 44(2), 21-30. <https://doi.org/10.3917/bipr1.044.0021>.
- Bona, E. C. (2015). LE BUREAU INTERNATIONAL DE LA PAIX ET LES CONGRÈS UNIVERSELS (1899-1914). *Il Politico*, 80(1(238)), 93-106. <http://www.jstor.org/stable/45433359>
- Chaline, J.-P., *Sociabilité et érudition : les sociétés savantes en France : XIX^e-XX^e siècles*. Éditions du CTHS, 479p., 1998, 2-7355-0394-1.
- Calcagno, R. (2023). Océan, bien public mondial : un enjeu pour l'humanité. *Revue d'économie financière*, 151(3), 291-303. <https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/ecofi.151.0291>.
- Carpine-Lancre, J. « Mare Nostrum ? Le Prince Albert 1^{er} de Monaco et la Méditerranée », *Annales monégasques*, no 37, 2013.

- Carpine-Lancre J., Fouilleron T., De la germanophilie à la germanophobie : le prince Albert Ier de Monaco face à la Première Guerre mondiale. In: L'œuvre de paix du prince Albert Ier de Monaco. Actes du 136e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Faire la guerre, faire la paix », Perpignan, 2011. Paris : Editions du CTHS, 2013. pp. 33-51. (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 136-7)
- Di Cristino, Y. (2024). À Svalbard, sur les traces du Prince Albert Ier de Monaco. *Le Regard Libre*, 103(1), 33-37.
<https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/regli.103.0033>.
- Dugast, S. et Laborde, X. (2021). Chapitre 2. Les défricheurs. *Atlas des grandes découvertes : De l'Antiquité à nos jours* (p. 244-257). Autrement.
<https://shs-cairn-info.proxy.bnl.lu/atlas-des-grandes-decouvertes--9782746755581-page-244?lang=fr>.
- Dupouy, H., « La grande crise sardinière (1902-1913) », *Équinoxe : le magazine des ressources vivantes de la mer*, n° 6, 1986, p. 47
- Grupp P., Eugène Etienne et la tentative de rapprochement franco-allemand en 1907. In : *Cahiers d'études africaines*, vol. 15, n°58, 1975. pp. 303-311. DOI : <https://doi.org/10.3406/cea.1975.2599>
- Laborie, L. (2022). De l'histoire de la diplomatie scientifique à l'histoire dans la diplomatie scientifique. *Histoire, Europe et relations internationales*, 2(2), 13-22. <https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/heri.002.0013>.
- Lejeune, D. (2011). Chapitre 4. La « plus grande France » et la conjoncture extérieure de 1905. *La France de la Belle Époque : 1896-1914* (p. 95-122). Armand Colin. <https://shs-cairn-info.proxy.bnl.lu/la-france-de-la-belle-epoque--9782200248925-page-95?lang=fr>.
- Moatti, J.-P., & Thiébault, S. (éds.). (2016). Allocution de SAS le Prince Albert II de Monaco. In *The Mediterranean region under climate change* (1-). IRD Éditions. <https://doi.org/10.4000/books.irdeditions.24084>
- Moch, G., *Vers la Fédération d'occident : désarmons les Alpes !*, Paris, Giard et Brière, 1905.

- Réveillard C., Albert Ier et l'Institut international de la paix : une tentative pacifiste et d'arbitrage au coeur de la marche vers la guerre (1903-1914). In: L'œuvre de paix du prince Albert Ier de Monaco. Actes du 136e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Faire la guerre, faire la paix », Perpignan, 2011. Paris : Editions du CTHS, 2013. pp. 21-31. (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 136-7)
- Royal Society et American Association for the Advancement of Science (2010), New Frontiers in Science Diplomacy: Navigating the Changing Balance of Power?
<https://royalsociety.org/-/media/policy/publications/2010/4294969468.pdf>
- Ruffini, P-B., Science et diplomatie : une nouvelle dimension des relations internationales. Paris: Éditions du Cygne, 2015. Print.
- Winock, M. (2022). La Belle Époque. Perrin. <https://shs-cairn-info.proxy.bnl.lu/la-belle-epoque--9782262101282-page-9?lang=fr>
- Zweig, S., The World of Yesterday : An Autobiography, New York, Viking Press, 1943 [Die Welt von Gestern, Stockholm, Bermann-Fisher Verlag B, 1944, traduction française de Jean-Paul Zimmermann, Le Monde d'hier. Souvenirs d'un Européen, Paris, Albin Michel, 1948].
- Wagner C. (2008), The New Invisible College: Science for Development. Brookings Institution Press: Washington, DC.

L'auteur



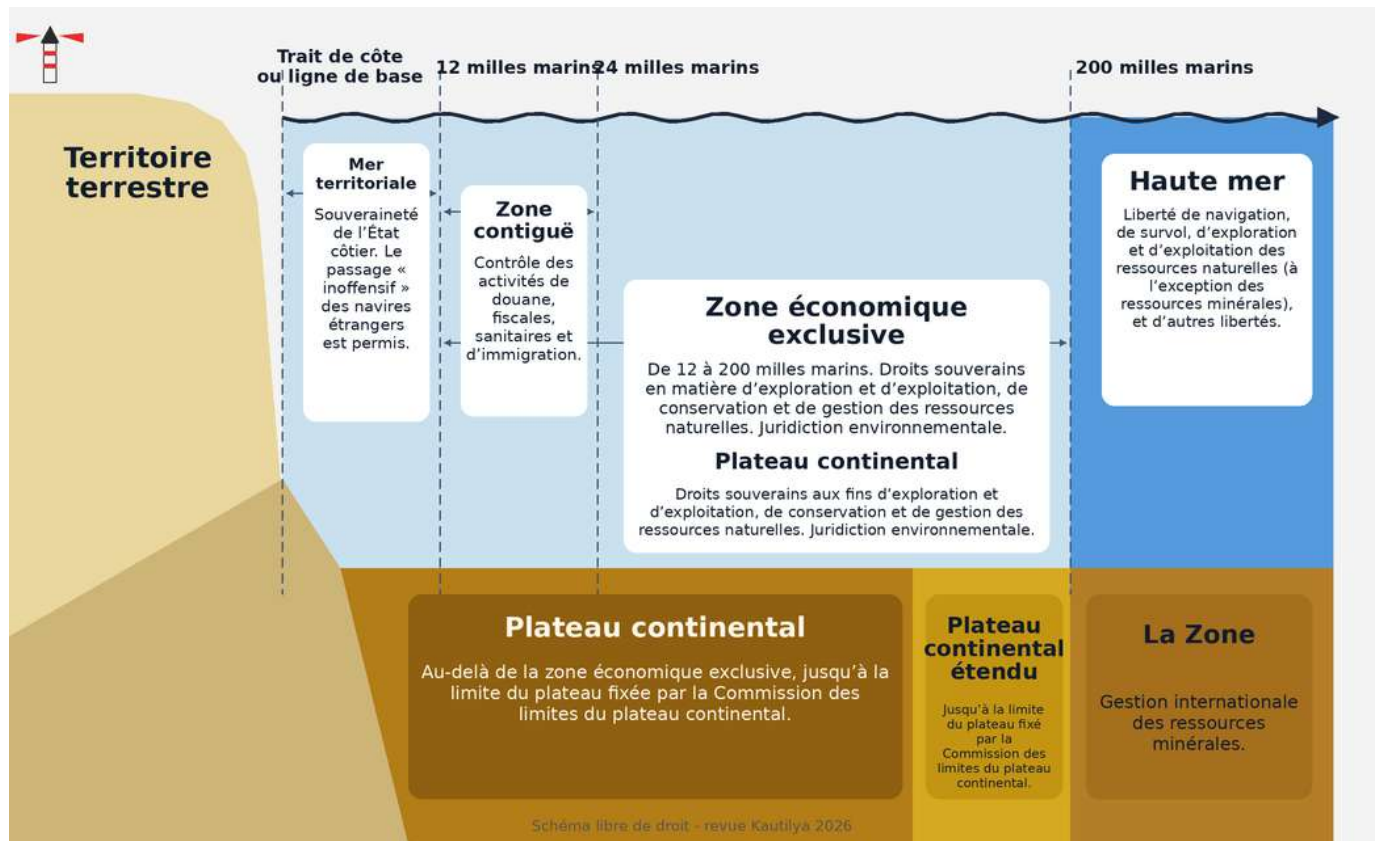
ALEXANDRE THIRIET

Alexandre Thiriet

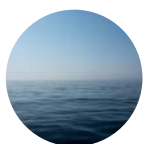
travaille actuellement dans le secteur bancaire. Ses années d'études en relations internationales et en économie politique européennes ont nourri son intérêt pour l'écriture et la recherche, entre autres sur les questions d'industrie de défense européennes et de diplomatie en général.

Il souhaite désormais partager cet intérêt au travers de recherches personnelles, dont certains résultats se trouvent aujourd'hui dans la revue.

I N F O G R A P H I E



L'Océan en chiffres



71 %

de la surface de la Terre est recouverte par les océans.



Plus de 3 milliards de personnes dépendent des océans pour leur sécurité alimentaire.



90 %

de l'excès de chaleur dû au réchauffement climatique est absorbé par les océans.



60 %

des écosystèmes marins sont dégradés ou exploités de manière non durable.



80 %

du commerce mondial transite par voie maritime.



60 %

des océans se situent en haute mer, hors du contrôle direct des États.

Définitions

- **ZEE**

Espace maritime s'étendant jusqu'à 200 milles marins à partir des côtes, dans lequel l'État côtier exerce des droits souverains pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles.

Source : Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), cadre juridique international du droit de la mer.

<https://www.mer.gouv.fr/il-y-41-ans-la-convention-des-nations-unies-sur-le-droit-de-la-mer>

- **Océan global**

Concept scientifique et politique désignant l'ensemble des bassins océaniques comme un système unique, interconnecté par les courants, le climat et la biodiversité, constituant un bien commun planétaire.

Source : ONU / institutions scientifiques et environnementales (concept mobilisé dans les politiques océaniques globales et multilatérales).

<https://marine.copernicus.eu/fr/explainers/why-ocean-important/sustainable-blue-economy>

- **Sécurité maritime**

Ensemble des politiques et actions visant à garantir la sûreté des espaces maritimes, la liberté de navigation, la protection des infrastructures maritimes et la lutte contre les menaces (piraterie, trafics, conflits, pollutions).

Source : Cadres multilatéraux et politiques maritimes internationales fondées sur le droit de la mer et la gouvernance maritime.

<https://www.mer.gouv.fr/il-y-41-ans-la-convention-des-nations-unies-sur-le-droit-de-la-mer>

- **Haute mer**

Partie de l'océan située au-delà des juridictions nationales, n'appartenant ni à la mer territoriale ni à la ZEE d'un État, et relevant du patrimoine commun de l'humanité.

Source : Programme Global Parliamentary Action Group / droit international maritime.

https://www.pgaction.org/pdf/2020/factsheet-high-seas-unregulated_fr.pdf

- **Diplomatie verte**

Ensemble des stratégies diplomatiques visant à intégrer les enjeux environnementaux dans les relations internationales, notamment la protection des océans et la lutte contre le changement climatique.

Source : Analyses politiques et initiatives internationales liées aux politiques environnementales et maritimes.

<https://up-magazine.info/oceans-la-france-appelle-a-un-accord-international-a-la-hauteur-des-enjeux-climatiques/>

- **Economie bleue**

Ensemble des activités économiques liées aux océans et aux milieux aquatiques visant une croissance durable, conciliant développement économique, équité sociale et protection environnementale.

Source : Commission européenne / FAO / institutions environnementales.

<https://marine.copernicus.eu/fr/explainers/why-ocean-important/sustainable-blue-economy>



- **Plateau continental**

Prolongement naturel du territoire terrestre d'un État sous la mer, sur lequel il dispose de droits souverains pour l'exploration et l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol marins.

Source : Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM).

<https://www.mer.gouv.fr/il-y-41-ans-la-convention-des-nations-unies-sur-le-droit-de-la-mer>

- **Droits maritimes**

Ensemble des règles juridiques régissant l'utilisation des mers et océans, la délimitation des espaces maritimes, les compétences des États et la protection de l'environnement marin.

Source : Droit international de la mer, structuré notamment par la CNUDM dite « Constitution des océans ».

<https://www.jac.cerdacc.uha.fr/the-ship-has-reached-the-shore-de-quelques-elements-de-comprehension-sur-le-caractere-historique-du-nouveau-traite-sur-la-haute-mer-c-portier/>

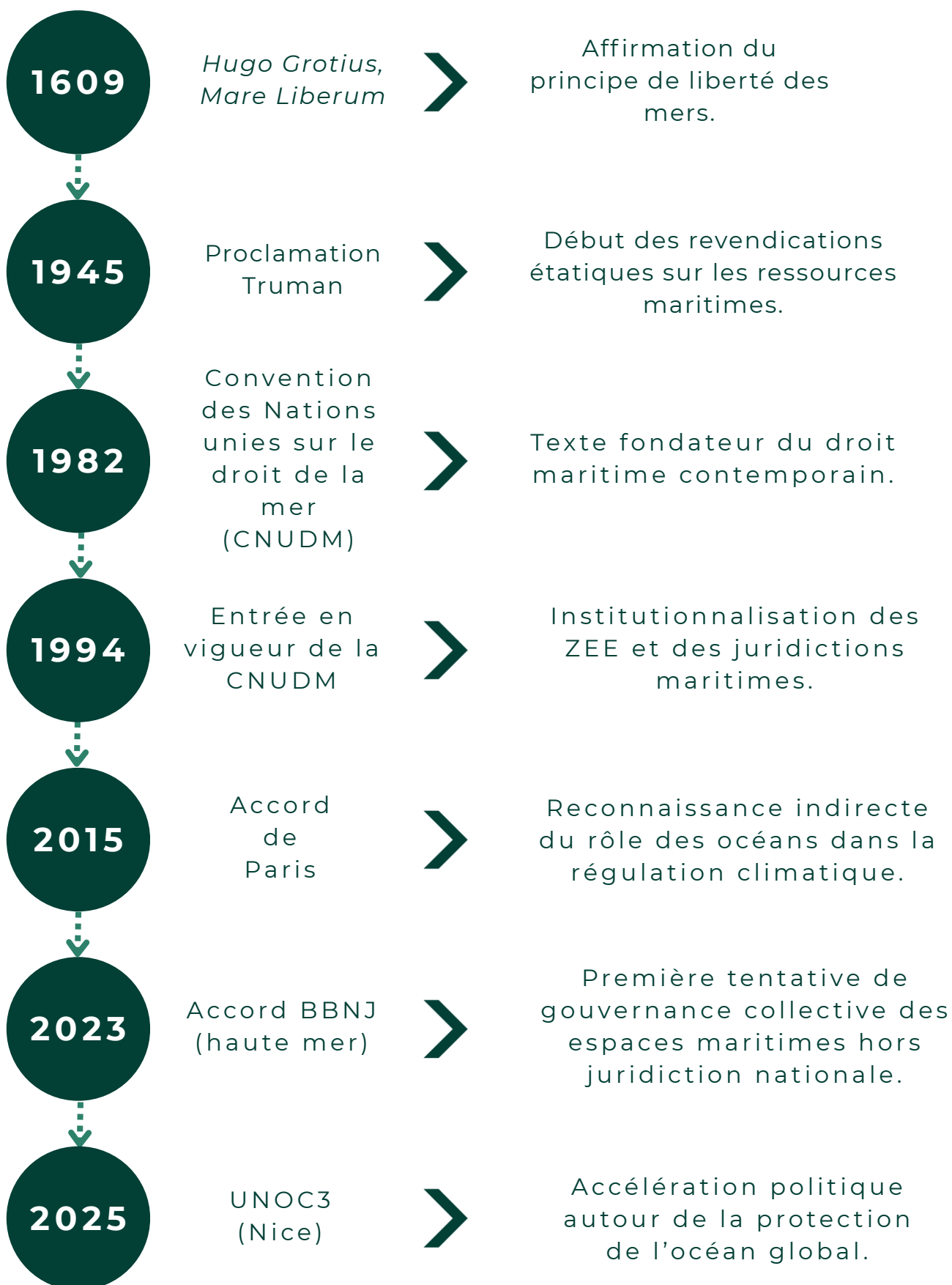
- **Approche westphalienne**

Modèle de relations internationales fondé sur la souveraineté exclusive des États sur leur territoire, issu des traités de Westphalie (1648), et transposé aux espaces maritimes par la logique de juridictions nationales.

Source : Théorie des relations internationales et droit international public (cadres conceptuels universitaires).

<https://www.jac.cerdacc.uha.fr/the-ship-has-reached-the-shore-de-quelques-elements-de-comprehension-sur-le-caractere-historique-du-nouveau-traite-sur-la-haute-mer-c-portier/>

Dates-clefs



Océans en Jeu : entre tensions, diplomatie et défis mondiaux

22

L'ÉCOSYSTÈME INDUSTRIEL MILITAIRE NAVAL EUROPÉEN PEUT-IL FAIRE DE L'UE UN ACTEUR DE LA SÉCURITÉ MARITIME INTERNATIONALE?

Alexandre Thiriet

L'ARCTIQUE CONSTITUE-T-IL À COURT TERME UN NOUVEAU CARREFOUR STRATÉGIQUE POUR L'ÉCONOMIE ET LA GÉOPOLITIQUE MONDIALE ?

46

Fabien Roty

65

QUELLES NOUVELLES PRIORITÉS FRANÇAISES POUR L'ENVIRONNEMENT EN MÉDITERRANÉE?

Thierry Duchesne

ENTRE DIPLOMATIE VERTE ET ÉCONOMIE BLEUE : QUELLES STRATÉGIES INTERNATIONALES POUR UN AVENIR DURABLE ?

75

Lolita Celle

93

RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET PRÉSERVATION DES OCÉANS : INEFFICACITÉ DE L'APPROCHE WESTPHALIENNE

Eric Lafond

L'écosystème industriel militaire naval européen peut-il faire de l'UE un acteur de la sécurité maritime internationale?

Alexandre Thiriet



« *Du convoyage des esclaves aux Temps modernes aux activités contemporaines de pêche illégale, la faiblesse du gouvernement des mers se fait fréquemment sentir au travers de l'histoire, et plus que jamais aujourd'hui* ». Cette citation extraite de la Géopolitique des Mers de Maxence Brischoux est un bon point de départ pour comprendre les débats animant les réflexions autour de la sécurité maritime internationale : la différence fondamentale du milieu maritime par rapport au milieu terrestre réside dans l'immense difficulté d'en prendre un contrôle « territorial », étant donné sa mobilité et sa fluidité rendant pratiquement impossible – ou moyennant un coût souvent faramineux – un quelconque établissement. C'est pour cela d'ailleurs que Julian S. Corbett invitait à considérer que « *la seule valeur positive que la haute mer ait pour la vie nationale est d'être moyen de communication* » (Corbett/Couteau-Bégarie, 1993). De manière générale, la différence fondamentale terre/mer dans l'approche de la stratégie était déjà abordée, bien qu'indirectement, chez Thucydide et sa *Guerre du Péloponnèse* [1] : les Athéniens construisirent leur domination par la mer, et la destruction de leur flotte en Sicile préluda à la défaite.

[1] THUCYDIDE, *La Guerre du Péloponnèse*, Gallimard, Folio Classique (Paris, 1964).

Cette impossibilité de gouverner la mer est d'ailleurs consacrée en partie par le droit, et notamment par l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay en 1982 : celle-ci consacre la liberté de la « haute mer », par opposition aux zones économiques exclusives (ZEE) qui peuvent être revendiquées par des Etats souverains. La « haute mer » devient donc de fait un territoire où le droit international ne peut exercer une quelconque influence et sur lequel les grandes puissances peuvent tenter d'exercer une forme de contrôle, à l'instar de la Chine sur la mer de Chine méridionale (Cabestan, 2021). Il serait cependant réducteur de limiter notre réflexion à la haute mer, compte tenu de la piraterie – en 2019, un navire par jour était victime d'un assaut selon le MICA Center[2] – et autres menaces plus « souterraines » comme le sabotage, ce que l'affaire Nordstream 2 a récemment illustré. L'exercice d'une souveraineté sur une ZEE n'est donc pas garant d'une plus grande sécurité.

C'est cette « anarchie » relative à la mer qui prélude à l'introduction de la notion de sécurité maritime et à sa définition comme enjeu vital par les puissances maritimes, que l'Union Européenne (UE) aspire à devenir. Cet article tentera de traiter de la question de l'UE comme acteur de la sécurité maritime internationale, notamment en prenant l'angle de son industrie navale militaire. La question capacitaire de l'UE en matière militaire est un sujet récurrent, notamment depuis les inquiétudes formulées par le rapport STAR21[3] sur l'incapacité du cadre réglementaire européen à stimuler l'innovation – dans le cas d'espèce, dans le secteur militaire aérien – et la coopération en matière de défense. Le domaine naval militaire se prête également à ces réflexions et constitue le cœur de cet article. Cette étude sera ainsi l'occasion de discuter des capacités réelles de l'UE en la matière, et donc de sa capacité – et de sa volonté – à devenir un acteur international en matière de sécurité maritime.

L'article conclut que, bien que l'UE ait tenté de s'emparer du sujet de la sécurité maritime et bien que certaines entreprises et BITDs (Bases Industrielles de Technologie et de Défense) européennes en viennent à coopérer sur des projets industriels dont l'application concrète servirait à ce besoin, ces initiatives restent trop isolées et manquent de coordination pour espérer l'émergence d'une véritable BITD européenne (BITDE) en matière maritime, ce qui éloigne d'autant plus l'idée d'une véritable doctrine européenne en matière de sécurité maritime internationale. Toutefois l'article

[2] <https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/ssm/Ecodef%20180.pdf>

[3] Béchat, Jean-Paul, Manfred Bischoff, Philippe Busquin, Richard (Sir) Evans, Jean-Luc Lagardère, Pascal Lamy, Erkki Liikanen, et al. « STAR21: Strategic Aerospace Review for the 21st Century ». Bruxelles: Commission Européenne, juillet 2002.
https://stopwapenhandel.org/app/uploads/2010/10/report_star21.pdf.

conclut également que le potentiel industriel maritime européen existe bien, et que l'émergence d'une telle doctrine tient également à un relatif manque de volonté politique partagée.

Il est essentiel, dans un premier temps, de comprendre ce que représente la notion de « sécurité maritime » et son importance dans le renouveau géopolitique mondial actuel. La notion de « puissance » ou « pouvoir » maritime, qui la précède, était déjà mise en avant par certains grands penseurs : Thucydide y faisait allusion en dissertant sur la puissance athénienne. De même, Alfred Thayer Mahan avait introduit le terme de « sea power » dans la réflexion stratégique, en prenant l'exemple de l'Angleterre pré-victorienne, forte de ses nombreux succès militaires et commerciaux obtenus grâce à sa Royal Navy (Mahan, 1890). Il demeure cependant que la notion de « sécurité maritime » à proprement parler ne commence à être utilisée dans la littérature scientifique qu'à partir des années 1980, à l'initiative de chercheurs américains dissertant sur la doctrine russe d'appropriation de territoires marins (Bradshaw, 1978). Par la suite, l'intérêt suscité par cette notion et par l'augmentation constante du trafic maritime, poussent à sa définition par le droit international : l'Organisation Maritime Internationale (OMI) définit en 2020 la « maritime security » (« sûreté maritime » en français) comme englobant « la protection des ports, des navires et de leurs communautés contre les dangers et les préjudices délibérés (par exemple, la piraterie) », par opposition à la notion de « maritime safety » (« sécurité maritime » en français) qui concerne les risques et préjudices involontaires. Cependant, bien que l'acception française du terme se rapporte davantage à la notion de « maritime safety », le flou existant autour de cette notion et son utilisation habituelle notamment dans les communications européennes à ce sujet (voir Conseil de l'Union Européenne, 2014) pousse à élargir ces définitions. Ainsi, Sylvain Domergue (2023) la définit comme un : « objectif, pour un acteur ou un groupe d'acteurs, d'affranchissement, ou au moins de réduction, de risques et menaces pouvant altérer des intérêts directement ou indirectement maritimes, ou pouvant être générés, vectorisés ou canalisés par le domaine maritime lui-même. Une fois cet objectif atteint, elle peut alors être considérée comme un état, où l'intégrité des intérêts maritimes est préservée. ».

Il demeure que la notion a connu son expansion dans les années 90 - en parallèle de Montego Bay - avec en ligne de mire les menaces terroristes et pirates. La dimension militaire de la sécurité maritime en est donc un aspect essentiel et les enjeux récurrents autour de la sécurité maritime supposent une capacité de défense sur la zone considérée comme « à sécuriser ».

Les enjeux contemporains de la sécurité maritime

Si les événements géopolitiques récents ont tendu à un renouvellement de l'intérêt autour de la notion de sécurité maritime, les enjeux autour de celles-ci sont à retracer depuis le siècle dernier.

Au premier rang des causes de cet intérêt se trouve la croissance exponentielle du commerce maritime depuis la seconde moitié du XXème siècle : le rapport de 2022 sur le commerce maritime international, réalisé par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)[4], établit qu'entre 1970 et 2021, la quantité totale de marchandises transportée sur voies maritimes a été multipliée par cinq. Malgré des années de recul, notamment dans les années 2021-2022 du fait de la pandémie de COVID-19, la prégnance du commerce maritime ne s'est jamais démentie. En particulier, les matières premières représentaient 70% des marchandises acheminées par bateau en 2022, parmi lesquelles 40% d'hydrocarbures (CNUCED, 2023 ; cité par : Lucq, Roussel et Tasse, 2024). Cet état de fait a notamment été sanctionné par le droit international via différentes réglementations relatives au passage des marchandises inoffensives au travers des détroits et canaux stratégiques mondiaux : la convention de Montego Bay intègre ainsi les principes de « transit libre » et de « passage inoffensif » pour fluidifier le passage à travers ces points spécifiques. Cela témoigne déjà, en un sens, de la volonté d'établir une forme de sécurité sur ces points de passage[5].

Il demeure qu'en dépit de ces réglementations, les détroits et autres passages stratégiques restent des zones de tension importantes, compte tenu de l'afflux de marchandises qui les traverse annuellement. Le rapport mensuel de l'OMI des actes de piraterie de mars 2025 dénombre 21 attaques ou tentatives sur des navires marchands au large du détroit de Malacca – passage le plus fréquenté au monde, emprunté en moyenne une fois toutes les huit minutes – pour le seul mois de mars 2025[6]. L'augmentation documentée des actes de piraterie au large de la Corne de l'Afrique et notamment du Golfe d'Aden depuis 2005 (Amirell, 2009), auxquelles s'ajoutent les tensions inhérentes aux rebelles houthis au large du Yémen (Oudot de Dainville, 2024), font peser des menaces importantes sur la sécurité du Golfe et du détroit de Bab el Mandeb, là où transite plus de 10% du pétrole mondial et 30% des conteneurs mondiaux[7]. Le niveau de menace atteint a pu amener à de

[4] https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf

[5] Les nombreuses bases militaires à Djibouti en sont un autre exemple.

[6] <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Piracy%20monthly%20report%20March%202025.pdf>

lourdes conséquences, comme en décembre 2023, où les grandes compagnies transporteuses européennes décident de dérouter leurs cargos à destination de l'Asie, les faisant passer par le Cap de Bonne-Espérance, occasionnant des retards importants et ayant entraîné un surcoût global d'environ 10% (Oudot de Mainville, 2024). Autrement dit, la demande de sécurité maritime dans ces zones se fait aujourd'hui plus prégnante que jamais.

Il serait cependant trop réducteur de ne parler que de piraterie ou de terrorisme pour illustrer le besoin croissant de sécurité maritime : le XXI^{ème} siècle a vu émerger des acteurs étatiques aux intérêts opposés à l'UE en particulier – des « *rivaux systémiques* » pour reprendre le terme employé dans la Boussole Stratégique de l'Union en 2019 – au premier rang desquels la Chine. L'activité maritime chinoise récente s'est en effet de plus en plus caractérisée par une volonté affirmée d'étendre sa souveraineté par-delà ses côtes. Cela a pu se traduire par une pression grandissante exercée sur la mer de Chine méridionale, où la souveraineté de certains îlots est contestée : la tactique chinoise consiste désormais en la prise de possession d'îlots, l'envoi de navires civils dans leurs eaux et la poldérisation de ces îlots afin de gagner en territoire et en ZEE (Cabestan, 2021). Il en est de même pour les îles Senkaku, disputées au Japon, et évidemment de Taïwan : le 15 octobre 2024, le ministère de la Défense taïwanais enregistrait une activité record au-dessus du détroit, 153 avions chinois ayant été aperçus dans la journée[8].

De manière générale, la période actuelle tend à remettre en lumière la valeur stratégique des îles comme lieu de lutte pour la possession des ZEE attenantes entre les grandes puissances (Péron-Doise, 2023), notamment dans l'Indo-Pacifique (Bergin et al., 2019 ; cité par Péron-Doise, 2023) ce qu'illustre l'expansion maritime chinoise en mer de Chine méridionale. Cette lutte pour l'influence maritime se retrouve d'ailleurs autour des principaux points de passage commerciaux : Djibouti et ses 5 bases militaires étrangères – Etats-Unis, Chine, Japon, Italie, France, avec des contingents espagnols et allemands – a ainsi créé un véritable « marché concurrentiel » de la base militaire (Martineau, 2018), dont l'objectif est le contrôle du détroit de Bab el Mandeb et du Golfe d'Aden ; ou tout du moins le maintien d'un statu quo et l'absence de contrôle de ce passage par une puissance étrangère. En d'autres termes, les intérêts économiques et sécuritaires mondiaux actuels imposent un effort renouvelé en matière de sécurité maritime.

[7] <https://www.revueconflits.com/detroit-de-bab-el-mandeb-le-commerce-mondial-va-t-il-sarreter/>

[8] <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/taiwan-details-record-surge-chinese-warplanes-involved-war-games-2024-10-15/>

Il est également essentiel de rappeler que la mer dans son ensemble, en dehors des points de passages stratégiques évoqués plus haut, est également devenue un espace pour les infrastructures critiques que peuvent être les gazoducs et oléoducs, mais également les câbles sous-marins. Il est difficile, à ce titre, de ne pas au moins mentionner le cas de Nord Stream 2, passant sous la mer Baltique, victime d'un sabotage le 26 septembre 2022. Les pipelines sous-marins représentent aujourd'hui des dizaines de milliers de kilomètres d'infrastructures critiques, convoyant les besoins en énergie de zones géographiques entières, dont l'Est et le Centre européen. Pour autant, les distances parcourues par ces infrastructures restent relativement faibles (Smits/Lecoq, 2017) en comparaison avec les câbles sous-marins. Il n'en demeure pas moins que ces infrastructures sont vulnérables et nécessitent un niveau de sécurité important. En ce qui concerne les câbles sous-marins, la cible est beaucoup plus importante, et probablement plus critique : les câbles de communication à fibre optique représentaient en 2016 un réseau de plus d'un million de kilomètres sous la mer (Smits/Lecoq, 2017), représentant 99% des échanges d'informations intercontinentaux (Morel, 2015). L'enjeu économique de ce réseau est titanesque : les coupures de câbles survenus en 2008 dans la Méditerranée ont amené une perte de 70% de la connectivité Internet égyptienne, ressentie jusqu'en Inde (Checola/Dumons, 2009 ; cités par Morel, 2015). De la même manière, les câbles transmettent chaque jour plus de 10 trillions de dollars de transactions financières, en plus d'acheminer les quelques millions de communications de la Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication – le système SWIFT – aux quelques milliers d'institutions financières membres partout sur le globe (Sechrist, 2012). Il est facile d'imaginer la criticité d'une telle infrastructure sous-marine et la nécessité de la sécuriser au maximum.

L'ascension de l'Union Européenne comme acteur de la sécurité maritime mondiale, et son potentiel industriel

En résumé, la demande de sécurité maritime mondiale s'est accrue et les tendances géopolitiques actuelles ne le démentent pas. Le rôle d'un acteur comme l'UE dans la sécurité maritime mondiale, compte tenu de ses intérêts économiques liés à la mer doit donc être prépondérant, notamment en termes d'industrie de défense pour assurer cette sécurité. Le potentiel industriel européen en la matière doit être étudié, potentiel qui a amené des initiatives interétatiques et/ou européennes par la suite pour favoriser cet écosystème.

Autonomie stratégique européenne

La volonté de l'UE de peser en tant que puissance maritime ne peut se comprendre sans s'arrêter sur l'expansion de la notion d'« autonomie stratégique européenne ». Les réflexions autour du rôle politique, voire de « puissance », de l'Europe commencent dès la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Mais certaines créations dans le domaine industriel avant la guerre y préludent: l'émergence de cartels dans le domaine de l'acier, chapeautés par l'Entente Internationale de l'Acier, agit comme précurseur de la future Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (Wilkens et al., 2004). La coopération industrielle est donc à la base de l'idée de l'Europe politique. Par la suite, si certains penseurs ont pu voir dans l'émergence de la Communauté Economique Européenne (CEE) celle d'une « *superpuissance européenne* » (Galtung, 1974), il est davantage apparu que la puissance européenne s'était historiquement traduite par un pouvoir d'influence (Nivet, 2013), ce qui rejoint les réflexions de Ian Manners (2002) sur le pouvoir « *normatif* » de l'Europe.

La notion d'« *autonomie stratégique européenne* » s'est imposée dans le discours de chefs d'Etat comme Emmanuel Macron et se veut être un dépassement de cette vision d'une Europe uniquement centrée sur l'influence. Elle est utilisée régulièrement dans les grands textes structurant de la politique de défense française, étant présente sept fois dans sa version "*européenne*" au sein des Livres Blancs de 2013 et 2019 (Maulny, 2019). Elle est également évoquée dans des textes officiels émis par l'UE, à commencer par une communication de la Commission Européenne en 2013, puis dans la stratégie globale de 2016. Zandee, Dick et al. en donnent la définition suivante: "*European strategic autonomy in security and defence is the ability of Europe to make its own decisions, and **to have the necessary means, capacity and capabilities** available to act upon these decisions, in such a manner that it is able to properly function on its own when needed.*" (Zandee, Dick et al., 2025). Autrement dit, pour être fonctionnelle, une autonomie stratégique européenne doit se doter de capacités militaires, qui dans notre contexte puissent être à même de sécuriser ses voies d'approvisionnement et ses impératifs stratégiques sur la mer. La capacité de l'UE à être un acteur de la sécurité maritime internationale dépend donc de son degré d'autonomie stratégique et donc de ses « capacités ». Celle-ci nécessite donc un certain degré de volonté politique, mais également un cadre qui puisse stimuler l'innovation et la coopération industrielle et créer un intérêt économique pour les industriels. Depuis Maastricht, l'UE a tenté de s'emparer du sujet de la sécurité maritime et de stimuler son potentiel industriel naval, sans pour autant qu'une véritable BITD européenne ni une doctrine uniforme en matière de sécurité maritime ne semble émerger.

Les tentatives de l'UE de se poser en acteur de la sécurité maritime

Le rôle de l'UE comme acteur de la sécurité internationale en général n'est pas évident : l'opposition entre la construction de l'UE comme « pouvoir normatif » (« Normative power », Manners, 2002) et l'UE comme acteur de la sécurité maritime – qui suppose un pouvoir coercitif, et non plus seulement incitatif – a été détaillée plus tôt. Cependant, la tournure géopolitique de théâtres d'opération comme l'Indo-Pacifique a ouvert une réflexion sur le rôle de l'UE dans la région. Federica Mogherini – alors vice-présidente de la Commission Européenne et Haute Représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité – avait ainsi déclaré qu'une « *demande grandissante* » existait pour que l'UE tienne un rôle de « *pourvoyeur* (« *provider* ») *de sécurité maritime, non seulement sur son territoire mais également plus loin au large* » (Pejsova, 2019), c'est-à-dire un rôle plus proactif quant à la gestion des menaces potentielles sur mer et quant à l'application des normes internationales en la matière. La position de l'UE sur ce point a effectivement évolué, notamment depuis l'élection d'Ursula von der Leyen à la tête de la Commission Européenne, ambitionnant en 2020 d'en faire une Commission « géopolitique » (Blockmans, 2020). L'ambition européenne de se poser en acteur de la sécurité maritime ne date cependant pas de Von der Leyen, en témoignent les discussions sur la sécurisation de la zone Indo-Pacifique tenues avec l'ASEAN depuis 2013, avec l'Inde en 2017 et avec la Chine en 2019 (Pejsova, 2019). La Boussole Stratégique de 2022 est venue valider cette prise de position en comportant un important volet maritime revenant sur la définition des menaces, l'extension de mécanismes existant comme les Présences Maritimes Coordonnées (PMC) à d'autres parties du globe et l'incitation à l'approfondissement de la coopération en la matière (Poitou, 2024). L'une des conséquences en la matière a été la révision de la Stratégie de Sûreté Maritime de l'UE (SSMUE) en 2023, planifiant par exemple des exercices maritimes annuels communs pour améliorer l'interopérabilité des marines nationales[9].

L'UE a tenté de se doter d'une vision unie en termes de politique étrangère dès Maastricht : la Politique Étrangère et de Sécurité Commune (PESC), objet du titre V du traité - « Dispositions relatives à une politique étrangère et de sécurité commune »[10] - est censée couvrir « tous les domaines de la politique étrangère et de sécurité ». Par la suite, la structuration de la Politique Européenne de Sécurité et de Défense (PESD) – qui deviendra la Politique de Sécurité et de Défense Commune (PSDC) lors du traité de Lisbonne de 2007 – est censée répondre au constat d'échec de la PESC,

[9] <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/maritime-security/#defence>

[10] Selon les termes de l'article 11 du Traité sur l'Union européenne tel que modifié par le Traité d'Amsterdam du 2 octobre 1997

observé lors de la guerre de Yougoslavie qui pousse les Etats-Membres à vouloir approfondir la coopération en matière de défense (Bertoncini/Chopin, 2010). C'est notamment dans ce cadre qu'a été conçue la Force Navale de l'Union Européenne au large de la Somalie (EUNAVFOR Somalia), plus connue comme « Opération Atalante » : créée via une décision du Conseil de l'UE en 2008, celle-ci avait pour rôle de sécuriser les navires passant le Golfe d'Aden et la Mer Rouge face à une menace pirate très présente. Cette opération est aujourd'hui reconnue comme l'une des seules ayant connu un réel succès, ayant parvenu à sécuriser la route maritime vers le canal de Suez (Appriou, 2023), en attendant d'avoir le recul nécessaire sur certaines opérations en cours. D'autres initiatives ont été construites sur la durée, comme en Afrique de l'Est et dans l'Océan Indien avec le programme pour la promotion de la sécurité maritime (MASE) lancé en 2012 (Péron-Doise, 2023). Ces éléments témoignent de la volonté européenne de se positionner en tant qu'acteur de la sécurité maritime au moins dans ces zones.

Focus sur le marché européen du naval militaire

Ce sentiment peut d'autant plus être renforcé à la vue du potentiel capacitaire existant et des initiatives européennes - via l'UE ou non - en matière de coopération industrielle militaire navale.

Le potentiel en termes de capacités du naval militaire européen se situe surtout au sein de quelques pays phares, aujourd'hui parmi les plus grands exportateurs en la matière : la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, la Suède, l'Espagne, et les Pays-Bas (Masson, 2018). Quelques pays tiers possèdent également un savoir-faire pour la construction de navires moins performants ou la maintenance/modernisation industrielle des bâtiments existants, comme le Portugal via l'entreprise de maintenance Arsenal do Alfeite S.A., ou la Pologne via l'entreprise d'Etat Polska Grupa Zbrojeniowa (PGZ) et son chantier naval situé sur le port de Gdynia.

Le récent top 100 des entreprises productrices et exportatrices d'armement, émis en 2023 par le SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute)[11], donne une vision globale du poids économique des entreprises européennes dans le secteur. Il intègre également les revenus liés aux ventes militaires en pourcentage des ventes totales, ce qui donne un aperçu du cœur de métier de ces entreprises. En l'occurrence, il apparaît qu'il existe une certaine diversité parmi les entreprises européennes sur ce point : les entreprises spécialisées dans le naval militaire (Naval Group, Navantia) y

[11] <https://www.sipri.org/visualizations/2024/sipri-top-100-arms-producing-and-military-services-companies-world-2023>

Rang SIPRI 2023	Entreprise	Pays	Segment naval militaire principal	Revenus des exportations militaires, en pourcentage des
6	BAE Systems	Royaume-Uni	Frégates Type 26, sous-marins nucléaires (classe	98,20%
13	Leonardo	Italie	Frégates FREMM, sous-marins (en coopération avec Naval Group)	75,00%
16	Thales	France	Systèmes de combat navals, radars, sonars	52,00%
30	MBDA	Europe	Missiles navals (Exocet, Sea Ceptor, Aster, etc.)	99,00%
32	Naval Group	France	Sous-marins nucléaires (classe Barracuda), frégates FREMM	98,90%
35	Saab AB	Suède	Sous-marins classe A26, corvettes furtives (classe	89,90%
38	Babcock International Group	Royaume-Uni	Conception et entretien de frégates (Type 31), maintenance navale	73,90%
51	Fincantieri	Italie	Frégates FREMM, corvettes, sous-marins (notamment en coopération européenne)	34,10%
66	ThyssenKrupp, via TKMS	Allemagne	Sous-marins (classe 212/214 via HDW), frégates	4,90%
88	Navantia	Espagne	Sous-marins S-80 Plus, frégates F100/F110	76,80%

côtoient des entreprises dont la composante civile y est majoritaire (Fincantieri) et des entreprises multisegments dont la composante navale militaire est parfois minoritaire comme Thyssenkrupp, intervenant sur ce marché via son entité spécialisée TKMS - pour Thyssenkrupp Marine Systems (Masson, 2018). De la même manière, Masson souligne que la gouvernance de ces entreprises est très diverse, certaines étant cotées en bourse comme Saab et BAE Systems, d'autres ayant leur capital majoritairement détenu par leur Etat d'origine comme Navantia et Naval Group.

Par ailleurs, ce classement basé sur le niveau de revenu généré par ces entreprises en 2023 omet des acteurs importants de la défense maritime européenne : le néerlandais Damen Shipyards doit aussi être inclus dans la vue d'ensemble des grands acteurs européens de la défense maritime, étant donné le récent contrat décroché pour équiper la marine portugaise de frégates multi-missions[12]. La diversité des systèmes d'armement marins proposés par ces acteurs est également un atout de taille, en vue d'une utilisation potentielle pour des besoins de sécurité maritime.

Les prévisions du SIPRI de 2024 suggèrent par ailleurs des exportations européennes importantes à venir en ce qui concerne le naval militaire[13], tirées par l'Allemagne, le Royaume-Uni et la France. Un rapport émis par l'Agence Européenne de Défense, publié dans son magazine électronique en 2016, soulignait la complétude de l'industrie navale de défense européenne : celle-ci est réputée capable de produire chaque élément nécessaire à la chaîne de production de tous ses systèmes navals sans recourir à l'importation de matériel extra-Union Européenne (Agence Européenne de Défense, 2016). L'étude souligne également le fait que de nombreux acteurs européens du naval militaire jouent aussi, comme vu plus tôt, sur le tableau de la navigation civile, ce qui diversifie les débouchés potentiels tout en consolidant la base économique sur laquelle ces entreprises peuvent s'appuyer.

La coopération industrielle militaire navale en Europe

Un tel écosystème pose la question de la coopération industrielle entre entreprises, entre Etats membres, donc entre BITD le composant. Il est important de noter premièrement que la coopération industrielle militaire ne se réduit jamais à la simple question des économies d'échelle : la coopération est un acte quasiment aussi politique qu'économique et y procéder signifie consentir au moins en partie à une exposition de sa BITD domestique à un acteur potentiellement concurrent (Bellais, 2023).

La coopération industrielle européenne en matière militaire, jusque dans les années 90, reste encore limitée malgré des succès certains dans l'aéronautique (Airbus, Eurofighter). Certains programmes émergent alors des suites des difficultés économiques et la stratégie de certains pays devient l'intégration dans un certain nombre de programmes d'armements conjoints, étant donné la réduction des profits liés aux marchés domestiques durant cette période (Bellais, 2023). C'est notamment le cas de l'Italie, qui fait le choix dès les années

[12] <https://defence-industry.eu/damen-begins-construction-of-multi-purpose-ship-for-portuguese-navy-at-galati-shipyard/>

[13] https://www.sipri.org/sites/default/files/2025-03/fs_2503_at_2024_0.pdf (page 4).

80 de coopérer avec les BITD européennes afin de développer son savoir-faire et de pouvoir à terme parvenir à un niveau technologique similaire aux BITD françaises, anglaises et allemandes (IRIS, 2015). C'est ce qui a prélué à la présence de l'Italie dans de nombreux programmes de coopération - Scalp-EG, Airbus A400M, FSAF -, à son statut de membre fondateur de l'Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement (OCCAr) et à l'intégration de certaines de ses grandes entreprises dans des consortiums plus large, comme Alenia Marconi Systems au sein de MBDA, ou Leonardo, actionnaire du même MBDA à hauteur de 20%.

En termes de militaire naval, la coopération franco-italienne a pu déboucher sur des réalisations technologiquement probantes comme ce fut le cas pour les FREMM - Frégates Multi-Missions - qui furent une réussite technologique incontestable et un succès à l'export. Il est toutefois important de noter que les FREMM illustrèrent aussi les difficultés entre les deux BITD à coopérer – par l'intermédiaire de Naval Group pour la France et de Fincantieri et Finmeccanica, futur Leonardo, pour l'Italie -, compte tenu de l'absence de définition de besoins communs en amont et du manque de rationalité quant à la répartition des tâches. Le résultat en a été la production de deux types de FREMM radicalement différents (Cour des Comptes, 2018). L'idée de la coopération entre ces deux BITD dans le domaine naval a pourtant été poursuivie, en témoigne la fondation de l'entreprise conjointe Naviris - pour la construction de navires de surface - en 2019 par Fincantieri et Naval Group. Cette initiative rejoint une volonté de rapprochement des deux industries de défense dans le domaine naval, amenant dans cette veine le traité du Quirinal de 2021^[14] entre la France et l'Italie (Tribot la Spière, Maria Romano, 2024). La coopération bilatérale reste d'ailleurs aujourd'hui privilégiée parmi les acteurs européens du naval militaire : la signature d'un Memorandum of Understanding^[15] (MoU) en mai 2025 entre Saab et TKMS pour la fourniture de frégates de type MEKO-200 à la marine australienne^[16] et le récent accord TKMS/Fincantieri pour la fourniture de sous-marins de classe 212 à la marine philippine^[17] sont d'autres exemples qui démontrent une certaine émulation de cet écosystème européen.

[14] « Traité entre la République française et la République italienne pour une coopération bilatérale renforcée », 26 novembre 2021 (<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/italie/relations-bilaterales/le-traite-du-quirinal/>).

[15] « Document écrit par lequel deux ou plusieurs parties définissent le cadre de leur relation de travail, leurs attentes et leurs responsabilités respectives ; il n'est, en général, pas juridiquement contraignant », Australian Government, Department of Finance, "Memorandum of understanding (MOU)", consulté le 10 avril 2026.

[16] <https://www.navaltoday.com/2025/05/27/tkms-and-saab-deepen-cooperation-to-work-on-australias-next-gen-frigate-program/>

[17] <https://www.fincantieri.com/en/media/press-releases/2025/fincantieri-and-thyssenkrupp-marine-systems-partner-for-philippines-submarines-project/>

Une autre forme de coopération a été celle de MBDA via une gouvernance « transfrontalière » (Païtard/Bellais, 2019) de l'entreprise – qui réunit Leonardo, BAE Systems et Airbus, ainsi que d'autres entreprises de manière plus occasionnelle -, privilégiant la spécialisation pour la recherche d'économie d'échelles et le partage de certaines technologies. Les missiles de croisière navals (MdCN) conçus et produits par MBDA ont ainsi permis à la France d'obtenir la capacité d'atteindre des cibles terrestres depuis la mer, notamment via une portée de plus de 1000 km. La France a ainsi rejoint un club très fermé composé des Etats-Unis, de la Russie, puis du Royaume-Uni (Lamigeon, 2018). Par ailleurs, son intégration aux sous-marins de classe Suffren par la suite, après avoir été adaptés en premier lieu aux FREMM, a élargi le champ tactique français depuis la mer (Brustlein, 2018). Cela confirme la capacité de ce type de coopération à innover et à faire passer des paliers tactiques aux marines européennes.

En d'autres termes, le potentiel capacitaire européen en termes de naval militaire existe bien et l'UE comme les Etats-membres ont tenté de le maximiser en créant un environnement favorable à la coopération. La création de l'OCCAr en 1998 avait posé la première pierre de cet écosystème, ayant comme objectif de rationaliser la gestion des programmes communs d'armement (Struys, 2004), afin de parvenir à une intégration progressive des BITD européennes au travers de la réutilisation des savoir-faire développés dans ce cadre. L'OCCAr – organisation intergouvernementale comportant 6 membres détaillés dans l'infographie ci-dessous et intégrant occasionnellement d'autres Etats – agit ici comme une plateforme où les Etats/industriels peuvent échanger sur leurs projets, ainsi que comme agence potentiellement contractante entre les Etats, pour fluidifier les procédures. La liste des programmes gérés en 2023 au sein de l'OCCAr est présentée ci-dessous. Il faut noter que depuis la parution de ce tableau, certains programmes ont vu d'autres pays s'ajouter – à l'instar des U212 NFS évoqués plus tôt.

	Participants																	
	Member States						Non-Member States											
	BE	DE	ES	FR	IT	UK	AU	BR	CZ	DK	FI	GR	LT	NL	NO	PL	SE	TU
A400M	X ¹	X	X	X		X												X
BOXER		X				X	X ²						X	X				
COBRA		X		X														
ESSOR		X	X	X	X						X					X	X ³	
HORIZON (FREMM/Hrz MLU)				X	X													
FR-UK MMCM				X		X												
FSAF-PAAMS (incl. CAMM-ER)				X	X	X												
LSS				X	X			X ²										
LWT		X		X	X		X											
MALE RPAS		X	X	X	X													
MAST-F				X														
MUSIS				X	X													
NVC	X	X																
PPA					X													
REACT		X	X		X												X ²	
TIGER		X	X	X			X ²											
U212 NFS					X													
VBAE ⁴	X			X														
WWGC ⁴		X				X												
EU HYDEF ⁴	X		X						X						X	X		
MMPC ⁴			X	X	X					X		X			X			
GA 10 ⁴		X		X														
Number of Programmes	4	11	7	15	11	5	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1

1 BE represents LU in all aspects pertaining to their participation in the A400M Programme.

2 Observer status: potential new PS.

3 Sweden was an ESSOR PS in ESSOR Phase 1. As such, Sweden still owns rights in ESSOR products.

4 Future Programmes.

Schéma libre de droit - revue Kautilya 2026

La création de l'OCCAr a été suivie peu après par celle de l'Agence Européenne de Défense (EDA en anglais) en 2004, dont l'objectif était complémentaire à une OCCAr déjà perçue comme insuffisante (Fiott, 2019) : il s'agissait de créer une organisation à même de coordonner les BITD européennes entre elles. Le but principal était de faire émerger des besoins communs en matière d'armement, et donc potentiellement un marché intra-européen des technologies de défense. Le rôle de l'AED est également devenu celui de facilitateur de coopération, identifiant les besoins mais également les segments sur lesquels une mise en commun des technologies était possible, voire souhaitable. La remise au goût du jour de la Coopération Structurée Permanente (PESCO en anglais) à partir de 2017, après son adoption en 2009, a également remis l'EDA au goût du jour : la PESCO crée un cadre juridique au sein duquel les États membres peuvent bénéficier des ressources européennes et a entraîné un regain d'intérêt pour l'EDA pour de futurs programmes de coopération. Cela s'est matérialisé par l'augmentation significative de son budget depuis cette période (Agence Européenne de Défense, 2023).

Enfin, la création par l'UE de la Direction Générale pour l'Industrie de la Défense et de l'Espace (DG DEFIS) pour la définition de la stratégie de défense de l'UE et la création du Fonds Européen de Défense (FED) géré par la DG DEFIS est un autre élément prouvant un renouvellement du questionnement autour de la défense européenne, venant cette fois de la Commission (Mauro, 2019). Axé autour de la coopération capacitaire et du développement de technologies de rupture, le FED ambitionne aujourd'hui de pousser à la coopération industrielle militaire en Europe et donc à l'intégration des BITD européennes. Le plan ReArm Europe proposé par la Commission en mars 2025, rebaptisé par la suite « Readiness 2030 », est l'exemple le plus récent des objectifs européens en matière de défense, ayant pour but l'utilisation de plus de 800 milliards d'euros dans la défense, face aux menaces géopolitiques. Mais pour l'heure, aucun mécanisme contraignant n'a encore été adopté.

Cette dernière phrase est lourde de sens en ce qui concerne les initiatives européennes décrites plus haut : bien que l'UE ait tenté de s'emparer de ce sujet par des opérations, des mesures et incitations à une coopération industrielle plus importante en matière navale, l'UE reste essentiellement limitée sur ce sujet. La nature des technologies à partager et sur lesquelles coopérer, les divergences d'approches tactique et stratégique et l'insuffisance des cadres européens actuels rendent incertaine l'émergence d'une véritable doctrine européenne en termes de sécurité maritime tant que ces fragmentations existeront.

Tout d'abord, en termes de coopération industrielle, une limite déjà identifiée est celle des limites posées au partage des technologies par les autorités nationales : la volonté de préserver les BITD nationales en Europe a historiquement créé de nombreux obstacles au partage de technologies et donc à la menée à bien de projets de coopération potentiellement lucratifs et innovants (Bellais, 2023). Par ailleurs, il est important de souligner que les programmes menés par des entreprises transfrontalières ont souvent eu tendance à aboutir à des résultats, notamment financiers, moins probants qu'anticipé : Bellais et Jackson (2014) expliquent entre autres que la constitution de grands groupes européens via des fusions et acquisitions – Airbus, Thales, BAE – n'a pas résulté en la formation de pôles de spécialisation répartis entre les différentes parties prenantes, comme le requerrait la logique économique.

De plus, la conduite d'un certain nombre de programmes industriels en coopération ne signifie pas toujours le renoncement à une logique concurrentielle : le positionnement récent de Fincantieri (avec TKMS) en

concurrence à Naval Group pour la fourniture de sous-marins de type 212 à la marine philippine - évoqué plus tôt - est en opposition frontale avec les attentes suscitées par leur union au sein de Naviris. La difficulté de la coopération en matière de naval militaire entre ces acteurs avait déjà un précédent, à savoir celui des FREMM : il est apparu assez rapidement que le programme avait dérivé vers la construction de deux modèles différents de frégates - un modèle français et un modèle italien (Cour des comptes, 2018) - qui partageaient seulement 15% d'éléments communs. Le PDG de Naval Group avait d'ailleurs estimé, lors d'une audience par la Commission des Finances, que le programme aurait réalisé des économies substantielles en étant mené dans un cadre strictement franco-français (Cornut-Gentille et al., 2013). Si la réussite technologique des FREMM a été indéniable - ayant suscité la conception d'un système de détection infrarouge de dernière génération (Grollet et al., 2007) - l'échec industriel est lui aussi indéniable.

De la même manière, le cadre européen en général ne semble pas disposer de la capacité à faire émerger une doctrine commune en matière d'industrie de défense navale et d'utilisation de cette flotte. Un élément essentiel soutenant cette assertion est le statut particulier du matériel et des technologies militaires au sein de l'UE : malgré des tentatives de libéralisation du marché de l'armement notamment via le « Paquet Défense » de 2009, venant retirer des obstacles sur le chemin vers un marché européen de la défense, la protection du marché de l'armement face à la concurrence est restée garantie par l'article 346 du Traité sur le Fonctionnement de l'UE (TFUE) (Faure, 2021).

Cet article introduit en effet la possibilité de soustraire au Marché Commun le matériel et la technologie militaire en cas d'atteinte "à la protection des intérêts essentiels" de la sécurité des Etats-membres. Un cas récent d'invocation de cet article est celui du partenariat stratégique passé entre le gouvernement belge et la compagnie FN Herstal pour l'équipement de l'armée (Van Bossuyt, 2021): cet accord a été passé sans appel d'offres au préalable, au nom de la protection des intérêts nationaux belge mais au détriment de la libre concurrence européenne. Cette décision avait été justifiée par ce même article 346, sans pour autant susciter de réactions d'ordre légal à ce jour.

Également, sans définition stratégique des besoins - un rôle normalement dévolu à l'Agence Européenne de Défense -, ni d'architecture de gouvernance définie, il semblait difficile de voir émerger une véritable ligne commune en matière de naval militaire (Ferreira-Perreira et al., 2022). Un problème similaire s'était posé dans l'implémentation de la stratégie de Lisbonne menée par l'UE, dont l'objectif était de faire de l'UE « l'économie de la connaissance la plus compétitive du monde » à échéance 2010 : la combinaison entre architecture

de gouvernance faible et relevant toujours de logiques intergouvernementales (Morano-Foadi, 2008) et d'une approche trop « large » ne prenant pas en compte les spécificités nationales (Copeland et al., 2012) avait condamné la stratégie de Lisbonne. Ces défauts semblent se retrouver au sein de la politique européenne en matière de sécurité maritime : les coopérations restent éphémères et les doctrines d'utilisation diffèrent, ce qui avait amené aux divergences sur les FREMM. Le préalable nécessaire à l'ascension de l'UE comme acteur de la sécurité maritime internationale semble donc être l'adoption d'une stratégie plus intégrée et probablement plus contraignante, qui paraît aujourd'hui hors d'atteinte. Ce qui passe notamment par une définition des priorités, et donc des besoins.

Conclusion

De manière générale depuis le traité de Maastricht, l'UE n'a guère eu vocation à devenir un acteur de la sécurité maritime, malgré la volonté de certains pays : la légèreté de son architecture de gouvernance et son choix de pousser vers la libéralisation, censée susciter un grand marché européen de la défense, ont davantage amené ses Etats-membres à privilégier leurs BITD nationales et leurs propres doctrines de sécurité maritime qu'à pousser pour une position commune et une coopération plus approfondie en matière de militaire naval. La coopération industrielle occasionnelle en matière de défense maritime construit certes des relations entre BITDs, mais ne sont que des pièces isolées, non suffisantes pour constituer une doctrine commune, d'autant plus vu le manque de stabilité desdites coopérations.

Si le potentiel industriel européen en matière de naval militaire pourrait laisser présager une prise de pouvoir de l'UE dans ce secteur, les divergences existant entre les acteurs internes semblent trop importantes pour espérer une ligne de conduite commune en matière de construction, de gestion et d'utilisation de son arsenal maritime. Malgré tout, l'UE comme les Etats membres ont tenté de susciter coopérations et partenariats entre les BITD, ce qui a amené à des réussites industrielles importantes comme MBDA. Mais si la reproductibilité du modèle pose question, le véritable enjeu réside plus certainement dans la définition d'une stratégie intégrant davantage les préférences des Etats membres, et dans la définition d'une gouvernance plus efficace. Il est à ce jour difficile d'estimer la valeur de la version révisée de la stratégie de l'Union en matière de sécurité maritime de 2023, de même qu'il est difficile d'imaginer les conséquences des événements géopolitiques actuels sur ces réflexions.

La piste de l'intégration par l'industrie n'est également pas à exclure : si le rapprochement de deux BITD a pu susciter une coopération approfondie en matière de défense comme lors des accords de Lancaster-House de 2010 entre la France et le Royaume-Uni, sur fond de croissance importante de MBDA, il est possible que susciter la coopération industrielle en matière de naval militaire puisse créer un début de convergence vers une stratégie commune en matière de sécurité maritime.

Bibliographie

- Agence Européenne de Défense. (2016). *EU naval industry in good shape, but more R&T investment needed, study says*. EDA Webzine, Issue 11. <https://eda.europa.eu/webzine/issue11/focus/eu-naval-industry-in-good-shape-but-more-r-t-investment-needed-study-says>
- Agence Européenne de Défense, Annual Report 2022 (Brussels: European Commission, 2023), https://eda.europa.eu/docs/default-source/documents/eda-annual-report-2022_en-web.pdf.
- Amirell, S.-E., & Ndzesop, I. (Trad.) (2009). La piraterie maritime en Afrique contemporaine : ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie. *Politique africaine*, 116(4), 97–119. <https://doi.org.proxy.bnl.lu/10.3917/polaf.116.0097>
- Andersson, J. J., & Britz, M. (2025). The European Union's role in European defence industry policy. *Defence Studies*, 25(2), 322–341. <https://doi.org/10.1080/14702436.2025.2472694>
- Appriou, D. (2023). La mer au chevet de l'Europe de la défense. *Revue Défense Nationale*, Hors-série(HS13), 359–374. <https://doi.org.proxy.bnl.lu/10.3917/rdna.hs13.0359>
- Bastien Nivet. (2013). La puissance ou l'influence ? Un détour par l'expérience européenne. *Revue internationale et stratégique*, 89(1), 83–91. <https://doi.org/10.3917/ris.089.0083>
- Bellais, R. (2023). The future of cooperative programs in Europe, paradox of a hybrid market. *The Economics of Peace and Security Journal*, 18(1). <https://doi.org/10.15355/epsj.18.1.76>
- Bellais, R. and S. Jackson. 2014. Defence firms beyond national borders: Internationalization or multi-domestic approach? In R. Bellais; ed. The evolving boundaries of defence: An assessment of recent shifts in defence activities, Bingley: Emerald, pp. 233–251. <https://doi.org/10.1108/S1572-832320140000023004>
- Bergin, A., Brewster, D., & Bachhavat, A. (2019). Ocean Horizons. Australian Strategic Policy Institute.
- Bertoncini, Y., & Chopin, T. (2010). Politique européenne : États, pouvoirs et citoyens de l'Union européenne. Paris : Presses de Sciences Po / Dalloz.

- Blockmans, S. (2020). Why the EU needs a geopolitical commission. CEPS Blog, 15 septembre. <https://www.ceps.eu/why-the-eu-needs-a-geopolitical-commission>
- Bovis, Alain, "L'industrie navale française et les perspectives européennes", La Vigie, hors-série "Marine", novembre 2022.
- Bradshaw, R. E. (1978). The politics of Soviet maritime security: Soviet legal doctrine and the status of coastal waters. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 10, 411.
- Brischoux, M. (2023). Comment gouverner les mers ? *Commentaire*, 184(4), 931-934. <https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/comm.184.0931>
- Brustlein, C. (2018). Le missile de croisière naval, un moyen pour quelle stratégie ?. *Études de l'Ifri*, Centre des études de sécurité de l'Ifri.
- Cabestan, J.-P. (2021). *Demain la Chine : Guerre ou Paix ?* Gallimard. <https://shs.cairn.info/demain-la-chine-guerre-ou-paix--9782072951619?lang=fr>
- Checola, L., & Dumons, O. (2009). Qui tire les câbles du cyberspace ? *Le Monde Magazine*, mars.
- Conseil de l'Union européenne. (2014). *The European Union Maritime Security Strategy*. Bruxelles.
- Copeland, P. (2012). *The EU's Lisbon Strategy: Evaluating Success, Understanding Failure* (1st ed.). Palgrave Macmillan.
- Corbett, J. S., & Coutau-Bégarie, H. (1993). *Principes de stratégie maritime*. Bibliothèque stratégique. Paris : Économica / Fondation pour les études de défense nationale.
- Cornut-Gentile, F., Launay, J., et Bridey J.-J. « RAPPORT D'INFORMATION DÉPOSÉ en application de l'article 145 du Règlement PAR LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE en conclusion des travaux de la Mission d'évaluation et de contrôle (MEC) (I) sur la conduite des programmes d'armement en coopération ». Assemblée Nationale, 10 juillet 2013. <https://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/rap-info/i1234.pdf>.

- Cour des Comptes, avril 2018, « La coopération européenne en matière d'armement: Un renforcement nécessaire, soumis à des conditions exigeantes », <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-04/20180417-rapport-cooperation-europeenne-armement.pdf>.
- Domergue, S. (2024). Notion en débat : sécurité maritime. Géoconfluences, mars. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/securite-maritime>
- Faure, S.B. H. « Négocier l'armement au sein de l'Union européenne : le travail politique de la Commission européenne: », *Négociations* n° 34, no 2 (26 février 2021): 47-62
- Ferreira-Pereira, Laura & Melo, Daniella. (2022). *The European Union and Maritime Security: Origins, Developments and Latest Trends*.
- Fiott, D. (2018). Strategic autonomy: Towards 'European sovereignty' in defence ? European Union Institute for Security Studies (EUISS). <http://www.jstor.org/stable/resrep21120>
- Fiott, D. (2019) *Defence industrial cooperation in the European Union: the state, the firm and Europe*. Routledge studies in European security and strategy. London ; New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Galtung, J. (2021). *The European Community: A superpower in the making* (1re éd.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003149279>
- Christophe Grollet, Yves Klein, et Vincent Megaidès, « ARTEMIS: staring IRST for the FREMM frigate », éd. par Bjørn F. Andresen, Gabor F. Fulop, et Paul R. Norton (*Defense and Security Symposium*, Orlando, Florida, USA, 2007), 654233, <https://doi.org/10.1117/12.724485>.
- Hill, C. (1993). The capability–expectations gap, or conceptualizing Europe's international role. *Journal of Common Market Studies*, 31(3), 305–328. <https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1993.tb00466.x>
- Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS), « Industries et technologies de défense italiennes : Perspectives d'après crise » , octobre 2015. <https://archives.defense.gouv.fr/content/download/447110/7021878/file/EPS2013-IndustriesDefenseltalienne.pdf>.
- Lamigeon, V. (2018). "Le MdCN, le nouveau missile français qui change tout." *Challenges*. https://www.challenges.fr/entreprise/defense/le-mdcn-le-nouveau-missile-francais-qui-change-tout_580848

- Lucq, R., Roussel, A., & Tasse, J. (2024). Détroits et canaux, fragilité maritime du commerce de matières premières ? *Revue internationale et stratégique*, 136(4), 65–77. <https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/ris.136.0065>
- Mahan, A. T. (1890/1987). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*. Dover Publications.
- Manners, I. (2002). Normative power Europe: A contradiction in terms ? *Journal of Common Market Studies*, 40(2), 235–258. <https://doi.org/10.1111/1468-5965.00353>
- Masson, H. (2018). Naval militaire : une industrie européenne à l'heure des partenariats stratégiques. *Défense & Industries*, 12, Fondation pour la Recherche Stratégique. <https://www.frstrategie.org/publications/defense-et-industries/naval-militaire-industrie-europeenne-heure-partenariats-strategiques-2018>
- Maulny, J.-P. (2019). Vers une autonomie stratégique européenne. *Revue Défense Nationale*, 821(6), 82–87. <https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/rdna.821.0082>
- Mauro, F. (2019) « La défense européenne entre coopération et intégration : de la PSDC à l'armée européenne: » *Revue Défense Nationale* N° 819, no 4 (1 avril 2019): 39-48. <https://doi.org/10.3917/rdna.819.0039>.
- Morano-Foadi, S. (2008). The Missing Piece of the Lisbon Jigsaw: Is the Open Method of Coordination Effective in Relation to the European Research Area? *European Law Journal: Review of European Law in Context*, 14(5), 635–654.
- Morel, C. (2015). Stratégie maritime – Le réseau mondial de câbles sous-marins : une toile dans la Toile. *Revue Défense Nationale*, 784(9), 117–120. <https://doi.org/10.3917/rdna.784.0117>
- Oudot de Dainville, A. (2024). Attaques dans le Bab-el-Mandeb : sale temps pour les détroits ! *Revue Défense Nationale*, 867(2), 7–14. <https://doi-org.proxy.bnl.lu/10.3917/rdna.867.0007>
- Païtard, X. et Bellais, R. (2019). Un modèle industriel gagnant pour la défense européenne. *Les Champs de Mars*, 32(1), 139-148. <https://doi.org/10.3917/lcdm.032.0139>.

- Pejsova, E. (2019). The EU as a maritime security provider. European Union Institute for Security Studies (EUISS). <http://www.jstor.org/stable/resrep21121>
- Péron-Doise, M. (2023). Îles, insularités et sécurité maritime dans l'Indo-Pacifique. *Hérodote*, 189(2), 125–141. <https://doi.org.proxy.bnl.lu/10.3917/her.189.0125>
- Poitou, L. (2024). La Boussole stratégique, l'Europe et la stratégie de sûreté maritime. *Cahiers de la sécurité et de la justice*, 57, Institut des hautes études du ministère de l'Intérieur (IHEMI). <https://www.ihemi.fr/articles/la-boussole-strategique-leurope-et-la-strategie-de-surete-maritime>
- Sechrist, M. (2012). New threats, old technology. Vulnerabilities in undersea communications cable network management systems (Discussion Paper No. 2012–03). Harvard Kennedy School, Belfer Center.
- SIPRI. (2024). SIPRI Top 100 Arms-Producing and Military Services Companies, 2023. Stockholm International Peace Research Institute. <https://www.sipri.org/visualizations/2024/sipri-top-100-arms-producing-and-military-services-companies-world-2023>
- SIPRI. (2024). Trends in international arms production, 2023 (SIPRI Fact Sheet No. 2503). https://www.sipri.org/sites/default/files/2025-03/fs_2503_at_2024_0.pdf
- Smits, F., & Lecoq, T. (2017). Les routes du fond des mers : la colonne vertébrale de la mondialisation. In J. Holeindre & J. Fernandez (Eds.), *Annuaire français de relations internationales : 2017* (Vol. XVIII, pp. 671–686). Éditions Panthéon-Assas. <https://doi.org.proxy.bnl.lu/10.3917/epas.batch.2017.01.0671>
- Struys, W. (2004) « The Future of the Defence Firm in Small and Medium Countries ». *Defence and Peace Economics* 15, no 6 : 551-64. <https://doi.org/10.1080/1024269042000246648>.
- Sweeney, S., & Winn, N. (2022). Understanding the ambition in the EU's Strategic Compass: A case for optimism at last ? *Defence Studies*, 22(2), 192–210. <https://doi.org/10.1080/14702436.2022.2036608>
- Tribot La Spière, L. et Maria Romano, F. (2024). Le Traité du Quirinal, une contribution attendue et indispensable à la défense de l'Europe ! *Revue Défense Nationale*, 874(9), 67-69. <https://doi.org.proxy.bnl.lu/10.3917/rdna.874.0067>.

- Van Bossuyt, W. (2021, November 15). Do Belgium's essential security interests justify the lack of a competitive tendering procedure for FN Herstal deal? KU Leuven Institute for European Law. https://www.law.kuleuven.be/ccm/blog/posts/copy_of_do-belgiums-essential-security-interests-justify-the-lack-of-a-competitive-tendering-procedure-for-fn-herstal-deal
- Wilkens, A., & Deutsches Historisches Institut (Eds.). (2004). Le plan Schuman dans l'histoire : intérêts nationaux et projet européen (Organisation internationale et relations internationales 58). Bruxelles : Bruylant.
- Zandee, D., Kruijver, K., & Stoetman, A. (2020). Conceptualising European strategic autonomy. In European strategic autonomy in security and defence: Now the going gets tough, it's time to get going (pp. 6–10). Clingendael Institute. <http://www.jstor.org/stable/resrep27515.5>

L'Arctique constitue-t-il à court terme un nouveau carrefour stratégique pour l'économie et la géopolitique mondiale ?

Fabien Roty



Introduction

Le 4 mars 2025, Donald Trump annonce devant le Congrès étatsunien : « Nous avons besoin du Groenland pour la sécurité nationale et même internationale. Nous travaillons avec toutes les personnes concernées pour tenter de l'obtenir. Nous en avons vraiment besoin pour la sécurité mondiale. Et je pense que nous allons l'obtenir. Nous l'obtiendrons d'une manière ou d'une autre ».[1] Par cette déclaration, le Président étatsunien ravive les tensions pour la possession d'un territoire au cœur de l'Arctique et met en lumière l'intérêt croissant que suscite cette région dans les sphères médiatiques, économiques et politiques.

Cette région est de plus en plus représentée comme un espace en mutation rapide où le changement climatique serait un catalyseur de transformations majeures : ouvertures de nouvelles routes maritimes, exploitation de ressources énergétiques et minérales, redistribution des équilibres de puissance. Cette représentation façonne l'idée d'un basculement économique et stratégique au profit du Grand Nord, qui constituerait selon certains un nouveau centre de gravité mondial. Il s'agira de s'interroger sur la pertinence de ces représentations en les confrontant à des données

[1] En anglais : "We need Greenland for national security and even international security. And we're working with everybody involved to try and get it. But we need it really for international world security. And I think we're going to get it. One way or the other, we're going to get it."

scientifiques afin de déterminer dans quelle mesure elles relèvent d'une surestimation fantasmée ou traduisent effectivement une dynamique en cours dans la région arctique.

Le paradoxe du changement climatique en Arctique : entre ouverture de routes maritimes et déstabilisation des sols, de nouvelles opportunités difficilement exploitables

L'Arctique : haut-lieu du changement climatique

L'Arctique est l'une des régions du monde les plus vulnérables au changement climatique. Tandis que la température mondiale a augmenté en moyenne d'1 °C à l'échelle de la planète depuis le début de l'ère industrielle, l'Arctique s'est réchauffé deux fois plus vite. On observe aujourd'hui une augmentation moyenne des températures de 2 °C avec des inégalités au sein de la région arctique (1). Au Svalbard, un archipel norvégien situé entre 74 et 81 degrés de latitude nord. Entre 1971 et 2017, la température moyenne au Svalbard s'est élevée de 4 °C en été et de 7 °C en hiver (2). Les projections des climatologues imaginent une augmentation de la température moyenne de 10 °C à la fin du siècle dans les scénarios d'émissions de gaz à effet de serre les plus forts (2).

L'augmentation des températures a pour principale conséquence la fonte de la cryosphère, c'est-à-dire de l'ensemble des glaces qu'elles soient sous forme de neige, de banquise (eau de mer gelée), de glacier ou de pergélisol (sol dont les micropores saturés en eau sont gelés pendant au moins deux années consécutives). Le sixième rapport du GIEC (3) montre qu'entre les périodes 1979-1988 et 2010-2019 la superficie de la banquise a diminué de 40 % au mois de septembre et de 10 % au mois de mars. Ces changements sont d'une ampleur inédite puisque l'étendue de la banquise à la fin des saisons estivales est à son niveau le plus bas depuis au moins 1 000 ans. Le monde du vivant est lui aussi l'une des victimes du changement climatique. Ce rapport annonce comme très probable une perte de biodiversité dans les écosystèmes arctiques et un risque d'extinctions d'espèces (3).

La grande vulnérabilité de l'Arctique au changement climatique est notamment due au phénomène d'amplification arctique (2 ; 4). Ce phénomène correspond à une boucle de rétroaction positive (un cercle vicieux) : les conséquences du changement climatique participent à aggraver le phénomène lui-même. Le rôle de l'albédo explique en partie pourquoi l'Arctique, constitué principalement d'un océan, est plus durement touché que le continent antarctique, qui ne s'est pas réchauffé au cours des 70 dernières

années (4). L'albédo correspond au pouvoir réfléchissant d'une surface : une surface blanche comme la neige ou la glace réfléchit les rayons du soleil tandis qu'une surface sombre comme les océans les absorbe. Ainsi la fonte de la banquise en Arctique supprime une surface réfléchissante pour dévoiler une surface absorbante située sous elle. En Antarctique, même si la glace fond, son épaisseur est telle qu'elle ne dévoile pas le sol. L'énergie solaire continue d'être réfléchi. D'autres phénomènes participent à l'amplification du réchauffement climatique. La fonte du pergélisol libère des gaz à effet de serre comme le dioxyde de carbone ou le méthane dont le potentiel de réchauffement global à 20 ans est 80 fois supérieur à celui du CO₂. En valeur absolue, le permafrost mondial retient deux fois plus de dioxyde de carbone que l'atmosphère terrestre, soit environ 1 600 milliards de tonnes (5).

De nouvelles opportunités maritimes induites par le changement climatique

Les deux routes principales qui permettent de relier les océans Atlantique et Pacifique en passant par l'Arctique sont le Passage du Nord-Ouest (PNO) qui s'étend le long des côtes canadiennes et la Route Maritime du Nord (RMN) qui relie le détroit de Béring au Nord de l'Europe en longeant les côtes russes. La circulation maritime en Arctique est relativement récente. La première traversée du PNO a été réalisée en 1906 (6) tandis que la première traversée de la RMN (sans interruption due à l'hivernage) a eu lieu dans les années 1930 (7).

Aujourd'hui ces deux routes permettent de rapprocher l'Asie de l'Europe en offrant des trajets maritimes plus courts et moins onéreux que ceux passant par le canal de Panama ou le canal de Suez. Le PNO permet de relier Rotterdam et Shanghai en navigant 15 000 km environ, la RMN permet de relier les deux villes en navigant 14 900 km tandis que la route passant par le canal de Suez s'étend sur plus de 19 500 km (8). Ces alternatives offrent des gains de distance et de coûts de l'ordre de 30 % (9). Mais ces deux routes sont inégalement empruntées. Le PNO est encore très peu exploité du fait de son englacement continu (1). Seuls 430 navires ont emprunté cette route entre 1906 et 2024 (6). La RMN, quant à elle, est bien plus fréquentée. Pour la seule année 2021, 3 227 trajets ont été effectués par 414 navires dans cette route (10). Cette fréquentation s'explique notamment par la présence du Gulf Stream qui la libère de glaces dans sa partie européenne et par sa mise en valeur ancienne par la Russie impériale, l'URSS puis la Russie post-soviétique qui ont construit près de 25 ports sur son tracé (11), notamment ceux de Mourmansk, d'Arkhangelsk ou de Sabetta pour l'exportation de gaz naturel liquéfié (LNG en anglais).

Concernant la RMN, le mois de septembre correspond au moment de l'année où l'étendue de la banquise est la plus faible (12). Des études montrent

que cette route sera libre de glaces et navigable par tout type de navire au mois de septembre (13) d'ici le milieu du siècle quel que soit le scénario d'émissions de gaz à effet de serre envisagé (faible ou fort) (14). Pour la période 2026-2050, une étude montre que la plupart des navires pourront naviguer dans des eaux libres de glace d'août à octobre et que les brise-glace pourront s'y aventurer de juillet à décembre (13). Alors que la navigabilité des brise-glace est de 122 jours environ en 2025, elle serait de 226 jours en 2065 (15).

La fonte de la banquise peut laisser penser que l'accès aux immenses ressources en hydrocarbures de l'Arctique se trouve facilité. Un rapport de l'US Geological Survey en 2008 estime que près de 30 % des réserves mondiales en gaz et 13 % des réserves mondiales de pétrole se trouveraient en Arctique (1 ; 11 ; 16), soit 90 milliards de barils de pétrole théoriques. En 2021, ce même institut a découvert un gisement en mer de Barents dont il évalue les ressources à 7 milliards de barils de pétrole (17). Cette mer, située au nord de la Scandinavie, est partagée par la Norvège et la Russie.

Une autre évolution induite par le changement climatique est l'augmentation des ressources halieutiques. Le sixième rapport du GIEC met en évidence que le réchauffement des eaux de l'océan arctique pourrait augmenter le rendement de la pêche dans cette région de 35 %. Une grande incertitude demeure toutefois concernant cette perspective étant donné que la réponse des écosystèmes à de tels changements est difficilement modélisable (3).

La mise en péril de ces activités du fait du changement climatique

Si le changement climatique permet l'ouverture de nouvelles routes et une accessibilité facilitée à différentes ressources, il provoque d'autres changements qui mettent en péril l'exploitation de ces nouvelles opportunités.

Les routes maritimes en Arctique souffrent d'un inconvénient majeur, la grande variabilité interannuelle de l'englacement. En 2012, la partie centrale de la RMN a été libre de glace pendant 60 jours, en 2004 cette durée a été de moins de 20 jours (12). Cette variabilité ne permet pas de se projeter de façon sûre et d'envisager avec certitude la navigabilité de la route et empêche une pérennisation de son accessibilité pour les porte-conteneurs. L'augmentation des températures accélère le vêlage des glaciers, c'est-à-dire la production d'icebergs à partir de morceaux de glace qui se détachent de leurs fronts glaciaires. Ces icebergs augmentent le risque de collision avec des navires, notamment dans le cas des growlers, des icebergs très compacts et dont la petite taille rend difficile leur détection (18). Ces contraintes participent à empêcher les routes maritimes de devenir les « autoroutes arctiques » décrites par certains médias (18). Camille Escudé rappelle ainsi qu'au mois d'avril 2019

Moscou a réaffirmé son objectif de faire passer 80 millions de tonnes de fret annuelles par la RMN d'ici 2025 (1) alors que ce volume s'établissait à 31 millions de tonnes en 2019 (10). D'après Rosatom, l'entreprise russe qui a été désignée comme l'opérateur des infrastructures de la RMN en 2018, ce volume n'atteignait pas 40 millions de tonnes (37,9 mt) en 2024 (19). Le fait que Rosatom jouisse de ce rôle de premier plan suggère bien la persistance d'un environnement toujours soumis à la contrainte des glaces. En effet, la responsabilité de l'entreprise spécialisée dans l'énergie nucléaire est de construire des brise-glaces à propulsion nucléaire.

La fonte du pergélisol déstabilise le sol et fragilise les infrastructures construites dessus. Les voies de communication, les infrastructures énergétiques et les bâtiments sont exposés au risque de fissure ou d'écroulement. Entre 30 % et 50 % des infrastructures circumpolaires construites sur du pergélisol seraient en danger d'ici 2050 (20). Ce risque rend d'autant plus difficile l'exploitation des ressources en hydrocarbure qui demande des infrastructures lourdes. Par exemple, le port de Sabetta en Russie est dédié à l'extraction et l'exportation de LNG dont la construction a débuté au début des années 2010. Sa création a demandé la construction sur le pergélisol de routes, de chemins de fer, de centrales électriques et de bâtiments d'habitation pour la main-d'œuvre (21). L'imagerie de l'armée américaine montre que l'aéroport construit en 2014 souffre en 2020 de dégâts causés par la fonte du permafrost, qui obligent les Russes à des réparations coûteuses et qui participent à augmenter le scepticisme à propos de la pérennité de ce projet (22).

De l'importance d'une étude multiscalaire : des conséquences géoéconomiques et géopolitiques différentes selon les échelles

Pas de bouleversement de la géoéconomie à l'échelle mondiale

Le fantasme d'une région arctique bouleversée par le changement climatique et rendue propice à de nouvelles opportunités est notamment entretenu par les acteurs économiques en quête de clients et d'investisseurs. C'est le cas de Rosatom qui présente la RMN comme « la route la plus courte pour relier la partie occidentale de l'Eurasie à la région Asie-Pacifique » et qui vante une fréquentation toujours en hausse en 2024 (19). L'objectif annoncé par Rosatom est bien d'offrir une alternative aux routes passant par le canal de Suez en insistant sur la capacité de la RMN d'assurer la résilience du trafic maritime mondial particulièrement vulnérable aux aléas sécuritaires et environnementaux (23). Sa vulnérabilité a été illustrée en 2021 par l'obstruction du canal de Suez par le porte-conteneur Ever Given. L'incident avait duré 6 jours et avait immobilisé près de 8 milliards d'euros de cargaison (24). Plus

récemment, en 2024, les tensions en mer Rouge et les attaques des rebelles houthistes ont fait baisser le nombre de navires transitant par le canal de 50 % et le volume de marchandises de plus de 66 % (25). Les navires privilégient l'alternative offerte par la route du Cap de Bonne-Espérance, ce qui a entraîné une augmentation des coûts (26). Les transits par le canal de Panama ont eux aussi diminué de moitié par rapport à la période où sa fréquentation était maximale (26). Cette diminution s'explique par une baisse du niveau de l'eau dans le canal, lequel dépend du niveau d'eau des lacs d'altitude qui l'alimentent.

Toutefois, malgré l'augmentation de sa fréquentation, la RMN ne concurrence pas l'activité du canal de Suez. Ce sont 37,9 millions de tonnes qui ont transité par la RMN en 2024 (19) contre 524,5 millions de tonnes en 2024 et plus de 1 568 millions de tonnes en 2023 (25 ; 27). Au maximum de sa fréquentation, la RMN représente en moyenne moins de 5 % du volume annuel transitant par le canal de Suez (chiffre calculé à partir de la moyenne annuelle entre 2010 et 2019 (28)). La navigation par la RMN resterait ainsi moins compétitive que la route par le canal de Suez au moins jusqu'en 2065 (15). La Route Maritime du Nord a le statut de périphérie dans le réseau des routes maritimes mondiales.

D'autres éléments compliquent l'accession des routes arctiques au premier plan des routes maritimes mondiales. Les conflits entre les pays arctiques concernant le tracé des frontières maritimes et le statut juridique des routes maritimes en est un. Les Etats-Unis et l'Union européenne considèrent que les routes maritimes sont régies par le statut de liberté de navigation tandis que la Russie et le Canada insistent sur le fait que la RMN et le PNO relèvent de leurs eaux territoriales (1). S'opposent alors deux visions du droit de la mer. D'une part, la mer est perçue comme ouverte et libre de navigation selon le principe hérité du *mare liberum* de Grotius. D'autre part, l'appropriation exclusive de la mer par certains Etats est considérée comme justifiée selon le principe de *mare clausum* défendu par l'Espagne et le Portugal lors des Grandes Découvertes.

A ces différences juridiques s'ajoutent des contraintes structurelles qui concernent le coût des transits par l'océan arctique. Les coûts des assurances pour les armateurs sont élevés en raison des risques qui persistent concernant la navigation dans une zone imprévisible et en grande partie dépourvue d'infrastructures de sauvetage (1). Les opérations de recherche et de sauvetage sont rendues particulièrement difficiles du fait d'un manque de couverture satellitaire et d'infrastructure de communication (29).

Cette réévaluation à la baisse de l'importance de la RMN semble avoir été intégrée par les acteurs de la mondialisation qui ne projettent plus les mêmes ambitions sur cette route. La Chine ne semble ainsi plus lui porter le même

intérêt qu'auparavant. Dès 2017, la Russie et la Chine avaient pourtant annoncé la création de la Route de la soie polaire (Polar Silk Road en anglais), l'extension arctique des Nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative) visant à rendre plus étroite la coopération entre la Chine et la Russie (30). Toutefois, certains chercheurs mettent en évidence que depuis 2022 les efforts chinois pour le développement de cette Route de la soie polaire ont été réduits, jusqu'à ce que sa mention ait « largement disparu du discours officiel chinois » (31). La Chine se montre plus prudente vis-à-vis du développement des routes maritimes arctiques et limite ses investissements pour pouvoir s'adapter rapidement à d'éventuelles évolutions. Les sanctions américaines contre la Russie ont fait chuter le nombre de trajets effectués par l'armateur chinois COSCO de 14 en 2021 à 0 en 2022 (31). Les seuls investissements chinois majeurs en Arctique concernent le développement de la filière de gaz naturel liquéfié (GNL) avec le soutien aux projets russes Yamal LNG et Arctic LNG 2.

Le projet Yamal LNG a été lancé en 2013 grâce à un investissement de 27 milliards de dollars de la part du russe Novatek (50,1 %), du français Total (20 %) et des chinois CPNC (20 %) et Silk Road Fund (9,9 %) (32). Ce projet exploite le champ gazier de la péninsule arctique de Yamal. Les chercheurs Schach et Madlener rappellent que la volonté de Vladimir Poutine au moment du lancement du projet était de faire de la Russie le premier producteur de GNL dans le monde (32). En 2022, la Russie ne représentait cependant que 8 % du marché mondial de GNL à l'export, la plaçant à la 4ème place des exportateurs (33). Les ambitions de la filière de GNL russe sont entravées par les sanctions européennes et américaines qui touchent, depuis 2022 et 2023, toute la filière russe et notamment l'autre projet majeur de GNL, l'Arctic LNG 2, opérationnel depuis la fin de l'année 2023 (34).

Bien que de nouvelles activités économiques émergent en Arctique, cette région n'est pas devenue, pour le moment, un nouveau centre de gravité de la géoéconomie mondiale. Ces activités ne viennent que compléter et non concurrencer une architecture stable dont elles constituent une annexe. Si ces activités sont à l'origine d'un bouleversement économique et géopolitique, celui-ci a lieu à l'échelle de la région arctique.

Des transformations économiques circonscrites à l'échelle régionale arctique

L'ampleur des transformations économiques en Arctique est surtout significative à l'échelle régionale. Bien que le reste du monde ne dépende pas de la région pour ses ressources en gaz ou pour ses routes maritimes, les acteurs locaux en sont, eux, de plus en plus tributaires.

L'Arctique est pour la Russie un espace stratégique, véritable pierre angulaire de sa politique économique d'où provient 83 % de l'ensemble de ses ressources en gaz naturel (35). Si la RMN ne joue pas un rôle central dans le réseau des routes maritimes mondiales, elle s'avère être un élément essentiel de l'économie russe. Elle est principalement empruntée par les Russes eux-mêmes qui exportent du GNL depuis leurs ports en Arctique dans le cadre d'une navigation dite « de destination ». La part des navires qui ne font que transiter par la RMN pour relier deux points extérieurs à l'Arctique est faible. Sur les 37,9 millions de tonnes de marchandises passées par la RMN en 2024, seuls 3 millions correspondaient au volume de marchandises de la navigation de transit (19). Les exportations de la filière de gaz naturel liquéfié russe concernent quasiment exclusivement l'Europe. Ainsi, parmi les 287 trajets effectués par des méthaniers russes sur la RMN en 2024, 227 avaient pour destination l'Europe et notamment la France qui était le principal importateur de GNL russe en 2024 (10) malgré les sanctions européennes. Ces dynamiques montrent que cette région relève davantage d'une logique de régionalisation[2] économique plutôt que de mondialisation.

Vers la territorialisation d'un Arctique fragmenté ?

L'Arctique, champ d'écho de conflits exogènes : le risque d'une désintégration régionale

L'intégration régionale de l'Arctique[3] est liée à la forte coopération internationale qui existe dans cette zone (36) et qui a créé un « exceptionnalisme arctique ». Cet exceptionnalisme est une représentation politique de la région qui illustre l'idée d'un Arctique « isolé des tensions internationales et où la coopération entre États domine » (37). Bien que particulièrement militarisé pendant la Guerre froide et considéré comme un enjeu géostratégique par les grandes puissances, l'Arctique n'a pas été le théâtre de confrontations entre celles-ci. La volonté de faire de cette région une « zone de paix »[4] a été avancée à la fin de la Guerre froide afin de sanctuariser cet espace a priori éloigné des conflits. La création du Conseil de l'Arctique en 1996 a notamment permis la mise en œuvre de cette coopération internationale. Or depuis 2014 et l'annexion de la Crimée, les relations entre la Russie et les différents États présents en Arctique se détériorent. Après le 24 février 2022, la coopération a subi un coup d'arrêt au sein du Conseil de

[2] « La régionalisation désigne une augmentation des échanges entre des unités territoriales situées dans la même partie du monde. » (35)

[3] « L'expression intégration régionale désigne le processus par lequel des territoires peu ou pas reliés les uns aux autres forment petit à petit un ensemble régional distinct du reste du monde. » (35)

[4] Discours prononcé par Mikhaïl Gorbatchev le 1er octobre 1987 à Mourmansk (37).

l'Arctique du fait de la suspension des réunions multilatérales (37). En parallèle de la fin de la coopération, l'Arctique fait l'objet d'une remilitarisation tant de la part de la Russie que du Canada et des Etats-Unis (37). Cette double dynamique signerait le début d'une désintégration régionale de l'Arctique (36) voire d'une fragmentation du complexe régional de sécurité (CRS) de l'Arctique (38). La théorie des complexes régionaux de sécurité a été forgée par Barry Buzan et Ole Wæver en 2003 (38 ; 39). Les deux auteurs estiment que les enjeux sécuritaires d'un Etat sont d'abord conditionnés par son environnement immédiat, faisant de l'échelle régionale l'échelle la plus pertinente pour analyser la sécurité internationale (40). Will Greaves considère par exemple que l'Arctique forme un CRS de plus en plus fragmenté du fait de l'augmentation des tensions entre les grandes puissances en Arctique. Il affirme que ce CRS est désormais remplacé par des sous-régions d'influence nord-américaine, européenne et eurasiatique (38). D'autres chercheurs considèrent au contraire que cette région ne forme pas un CRS. C'est le cas d'Andreas Østhagen qui justifie son point de vue en soulignant la trop grande diversité des menaces perçues et l'influence des rivalités mondiales, notamment entre la Chine et les Etats-Unis, sur la zone arctique (41). Le Grand Nord serait d'abord le réceptacle de tensions allochtones.

Les principaux vecteurs de la dégradation de la situation sécuritaire en Arctique ne sont pas endogènes mais plutôt exogènes. D'une part, les risques d'affrontement militaire pour les ressources présentes en Arctique est faible puisque près de 90 % des ressources en hydrocarbures se trouvent dans les zones économiques exclusives des Etats ; il n'existe donc pas de course à l'appropriation de ces ressources (41 ; 42). D'autre part, il n'existe que très peu de conflits territoriaux en Arctique et ceux qui subsistent sont résolus par la voie diplomatique (41 ; 42). Le risque d'une dégradation sécuritaire en Arctique est avant tout lié à des conflits qui ont lieu à l'extérieur de sa région. L'Arctique agit comme une caisse de résonance de ces conflits extérieurs, comme le suggèrent les sanctions américaines et européennes évoquées plus haut qui freinent le développement économique. D'un point de vue militaire, l'Arctique peut constituer un terrain d'opérations hybrides de la part d'Etats souhaitant dissimuler leur implication. Des câbles sous-marins reliant la base satellite du Svalbard à la Norvège ont ainsi été endommagés quelques semaines avant le début de l'invasion russe de l'Ukraine en 2022. Cette base satellite permet aux Norvégiens et à leurs alliés de recevoir les données des satellites à orbites polaires, utiles pour la météorologie mais aussi pour le renseignement (43). Bien que la cause de l'incident reste inconnue et qu'aucune responsabilité n'ait été officiellement attribuée, des doutes persistent quant au rôle qu'auraient pu jouer les navires de pêche russes présents dans la zone au moment des faits (43).

Le risque d'un Arctique qui se fasse écho d'autres conflits pourrait

s'accentuer dans le futur. Des travaux d'analyse prospective soulignent par exemple le risque d'une extension rapide à l'Arctique d'un conflit qui aurait éclaté dans une région voisine. Une étude prospective de 2016 menée par le journal militaire norvégien *Militære studier* imagine un scénario dans lequel les forces russes occupent le Svalbard (évoqué plus haut) après une crise dans la région de la Baltique (44), mettant ainsi en évidence les forts liens sécuritaires entre les deux régions.

A l'échelle locale : une appropriation de plus en plus concrète des territoires arctiques

La fragmentation régionale et sécuritaire en Arctique entraîne une intensification des logiques de territorialisation dans cette zone.

Le cas du Svalbard est particulièrement intéressant concernant les manifestations de volonté d'appropriation en Arctique. Il s'agit d'un archipel bordé par la mer du Groenland à l'ouest et la mer de Barents à l'est. Un traité international signé en 1920 lui confère un statut sui generis autorisant tous les pays signataires à y exploiter des ressources tout en reconnaissant la souveraineté pleine et entière de la Norvège sur le territoire (45). Le Svalbard représente un enjeu stratégique pour plusieurs pays en raison de ce statut international unique. Les deux acteurs principaux présents au Svalbard sont la Norvège et la Russie. En effet, deux villes minières soviétiques, Barentsburg et Pyramiden, se sont développées sur l'archipel depuis les années 1930 (46). La mine de Barentsburg continue d'extraire du charbon bien que cette activité ne soit pas rentable car elle permet de justifier une présence russe sur l'archipel (47). Depuis une dizaine d'années, la Russie multiplie les initiatives remettant en cause la souveraineté de la Norvège sur le Svalbard tandis que cette dernière prend des mesures pour la réaffirmer avec de plus en plus de fermeté. Des parades aux allures militaires ont été organisées à l'occasion des célébrations du 9 mai 2023 dans les peuplements russes (48). Moscou a exprimé le souhait de créer un centre de recherche en partenariat avec les autres pays des BRICS à Barentsburg pour concurrencer les centres de recherche européens présents à Ny-Ålesund (49). De son côté, la Norvège prend des décisions visant à limiter la présence d'étrangers et à renforcer celle des Norvégiens. En effet, seuls 57 % des habitants de Longyearbyen, la principale ville de l'archipel, sont norvégiens (50). Oslo a ainsi pris la décision de limiter fortement le droit de vote des étrangers aux élections locales (51) et a fait voter des lois de protection de l'environnement dont l'un des objectifs, selon une chercheuse norvégienne, serait en réalité de dissuader l'installation de nouveaux ressortissants étrangers (52). L'État norvégien a également réalisé des investissements importants pour développer des infrastructures

[5] Entretiens menés avec des habitants français vivant à Longyearbyen en novembre 2024 et février 2025.

universitaires et récréatives à Longyearbyen afin d'encourager des familles norvégiennes à s'installer au Svalbard. Ces mesures ont conduit certains habitants à évoquer une « norvégianisation » du Svalbard[5].

Outre la Norvège et la Russie, les Etats-Unis s'impliquent de plus en plus en Arctique alors qu'ils étaient jusqu'à 2019 plutôt réticents à l'idée de s'y engager (41). L'une des manifestations de cet intérêt croissant pour la région est la volonté de Donald Trump de prendre possession du Groenland et de faire du Canada le 51ème Etat étatsunien (53). L'acquisition du Groenland et du Canada permettrait aux Etats-Unis d'étendre leur souveraineté sur des territoires arctiques et de renforcer leur accès aux ressources minières stratégiques dans un contexte de concurrence accrue avec la Chine dans le domaine des minéraux rares (53). Il s'agirait également de sécuriser le Passage du Nord-Ouest afin de réduire la domination russe sur les routes maritimes de l'Arctique.

Conclusion

L'Arctique occupe une place centrale dans de nombreux discours et représentations, où le changement climatique est présenté comme le catalyseur de transformations majeures des points de vue économique et sécuritaire. Pourtant les perspectives économiques y sont souvent exagérées voire fantasmées, tout comme le risque de conflits pour l'appropriation de ces ressources.

Cette région septentrionale ne peut pas être appréhendée comme un véritable carrefour économique à l'échelle mondiale. Il constitue davantage un point de départ qu'un centre d'échanges internationaux. Les routes maritimes qui le traversent sont marginalement utilisées par le transit mondial et servent surtout à l'exportation des ressources locales. Actuellement, l'Arctique peut être décrit comme la périphérie d'un réseau mondial, réceptive aux dynamiques exogènes dont elle subit les répercussions. Cette vulnérabilité à l'égard de facteurs extérieurs se manifeste principalement dans le domaine de la sécurité. L'augmentation des tensions politiques participe à compromettre un processus d'intégration régionale cohérent et durable et continue à accentuer la fragmentation de l'espace arctique.

Appréhender l'Arctique nécessite de croiser les échelles spatiales et temporelles. A court terme, la région ne devient pas un carrefour économique mondial, mais elle se révèle déjà comme un foyer de tensions géopolitiques, influencée par les conflits internationaux. Loin d'un basculement économique immédiat, c'est avant tout une lecture géopolitique – centrée sur le concept de territoire et des rivalités qui s'y expriment (54) – qui permet de saisir la portée des transformations en cours dans la région.

Bibliographie

1. ESCUDÉ, Camille, 2019. Les régions de l'Arctique entre États et sociétés. Géoconfluences. Disponible à l'adresse : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/arctique/articles-scientifiques/regions-arctiques-entre-etats-et-societes> [Consulté le 4 juin 2025]
2. Norwegian Centre for Climate Services, 2019. Climate in Svalbard 2100 – a knowledge base for climate adaptation. Norwegian Centre for Climate Services [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1242/m1242.pdf> [Consulté le 4 juin 2025]
3. PCC, 2023. Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. DOI 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647.
4. TURTON, Steve, 2021. Climate explained : why is the Arctic warming faster than other parts of the world ? The Conversation [en ligne]. <https://theconversation.com/climate-explained-why-is-the-arctic-warming-faster-than-other-parts-of-the-world-160614>
5. TURETSKY, Merritt R., ABBOTT, Benjamin W., JONES, Miriam C., ANTHONY, Katey Walter, OLEFELDT, David, SCHUUR, Edward A. G., KOVEN, Charles, MCGUIRE, A. David, GROSSE, Guido, KUHR, Peter, HUGELIUS, Gustaf, LAWRENCE, David M., GIBSON, Carolyn et SANNEL, A. Britta K., 2019. Permafrost collapse is accelerating carbon release. Nature [en ligne]. Vol. 569, n° 7754, pp. 32-34. DOI [10.1038/d41586-019-01313-4](https://doi.org/10.1038/d41586-019-01313-4).
6. HEADLAND, Robert, 2025. Northwest Passage Transit To End Of The 2024 Navigation Season [en ligne]. Scott Polar Research Institute, University of Cambridge. <https://www.spri.cam.ac.uk/resources/infosheets/northwestpassage.pdf>
7. PASTUSIAK, Tadeusz, 2016. A Brief History of Navigation on the Northern Sea Route. In: The Northern Sea Route as a Shipping Lane. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-41834-6_2

8. FARRÉ, Albert Buixadé, STEPHENSON, Scott R., CHEN, Linling, CZUB, Michael, DAI, Ying, DEMCHEV, Denis, EFIMOV, Yaroslav, GRACZYK, Piotr, GRYPHE, Henrik, KEIL, Kathrin, KIVEKÄS, Niku, KUMAR, Naresh, LIU, Nengye, MATELENOK, Igor, MYKSVOLL, Mari, O'LEARY, Derek, OLSEN, Julia, PAVITHRANAP, Sachin, PETERSEN, Edward, RASPOTNIK, Andreas, RYZHOV, Ivan, SOLSKI, Jan, SUO, Lingling, TROEIN, Caroline, VALEEVA, Vilena, VAN RIJCKEVORSEL, Jaap et WIGHTING, Jonathan, 2014. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage : routes, resources, governance, technology, and infrastructure. Polar Geography [en ligne]. Vol. 37, n° 4, pp. 298-324. DOI [10.1080/1088937x.2014.965769](https://doi.org/10.1080/1088937x.2014.965769).

9. BAUDU, Hervé, 2019. Arctique : nouvelles routes maritimes, nouveaux enjeux stratégiques. Vie Publique [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/38548-arctique-nouvelles-routes-maritimes-nouveaux-enjeux-strategiques#r%C3%A9chauffement-climatique-et-nouvelles-routes-maritimes>

10. OFRISKILÄ, Øyvind, 2023. NSR Shipping activities in 2022. Centre For High North Logistics [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022/> [Consulté le 4 juin 2025].

11. Observatoire de l'Arctique, 2016. Les routes maritimes arctiques : un enjeu de commerce international et de liberté de navigation. Observatoire de L'Arctique [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.observatoire-arctique.fr/economie/routes-maritimes-arctiques-enjeu-de-commerce-international-de-liberte-de-navigation/>

12. PANG, Xiaoping, ZHANG, Chenlei, JI, Qing, CHEN, Yizhuo, ZHEN, Zeng, ZHU, Yamin et YAN, Zhongnan, 2022. Analysis of sea ice conditions and navigability in the Arctic Northeast Passage during the summer from 2002-2021. Geo-spatial Information Science [en ligne]. Vol. 26, n° 3, pp. 465-479. DOI [10.1080/10095020.2022.2124128](https://doi.org/10.1080/10095020.2022.2124128).

13. CHEN, Jinlei, KANG, Shichang, CHEN, Changsheng, YOU, Qinglong, DU, Wentao, XU, Min, ZHONG, Xinyue, ZHANG, Wei et CHEN, Jizu, 2020. Changes in sea ice and future accessibility along the Arctic Northeast Passage. Global And Planetary Change [en ligne]. Vol. 195, pp. 103319. DOI [10.1016/j.gloplacha.2020.103319](https://doi.org/10.1016/j.gloplacha.2020.103319).

14. KIM, Yeon-Hee, MIN, Seung-Ki, GILLET, Nathan P., NOTZ, Dirk et MALININA, Elizaveta, 2023. Observationally-constrained projections of an ice-free Arctic even under a low emission scenario. Nature Communications [en ligne]. Vol. 14, n° 1. DOI [10.1038/s41467-023-38511-8](https://doi.org/10.1038/s41467-023-38511-8).

15. WU, Adan, CHE, Tao, XU, Qingchao, WANG, Jiping, CHEN, Jinlei et ZHU, Xiaowen, 2024. Assessing the economic viability of the Arctic Northeast Passage from 2021 to 2065. International Journal Of Digital Earth [en ligne]. Vol. 17, n° 1. DOI [10.1080/17538947.2024.2323182](https://doi.org/10.1080/17538947.2024.2323182).
16. USGS, 2008. Circum-Arctic Resource Appraisal : Estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle. U.S. Department of the Interior [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> [Consulté le 4 juin 2025].
17. USGS, 2023. Assessment of undiscovered conventional oil and gas resources of the Barents Sea Area. U.S. Department of the Interior [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://pubs.usgs.gov/fs/2023/3019/fs20233019.pdf> [Consulté le 4 juin 2025].
18. LASSERRE, Frédéric, 2019. Les changements climatiques : moteur des politiques étrangères en Arctique ? Conseil Québécois D'études Géopolitiques [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://cgegheulaval.com/les-changements-climatiques-moteur-des-politiques-etrangees-en-arctique/>
19. ROSATOM, 2025. Record volume of cargo shipped along the Northern Sea Route. Rosatom Europe [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.rosatom-europe.com/press-centre/news/record-volume-of-cargo-shipped-along-the-northern-sea-route/> [Consulté le 4 juin 2025].
20. HJORT, Jan, STRELETSKIY, Dmitry, DORÉ, Guy, WU, Qingbai, BJELLA, Kevin et LUOTO, Miska, 2022. Impacts of permafrost degradation on infrastructure. Nature Reviews Earth & Environment [en ligne]. Vol. 3, n° 1, pp. 24-38. DOI [10.1038/s43017-021-00247-8](https://doi.org/10.1038/s43017-021-00247-8).
21. ZHILENKOV, Alexander, ZHILINKOVA, Irina, KIRILLOVA, Diana, ZOTOV, Dmitry et CHERNOV, Petr, 2024. Arctic waters : port Sabetta development. E3S Web Of Conferences [en ligne]. Vol. 515, pp. 04013. DOI [10.1051/e3sconf/202451504013](https://doi.org/10.1051/e3sconf/202451504013).
22. JOHNSON, Chris, 2023. Russia's Arctic dilemma : Permafrost thaw threatens Russia's ambitions. Tearline.mil [en ligne]. 2023. Disponible à l'adresse : https://www.tearline.mil/public_page/russia-arctic-permafrost-airfields#activity [Consulté le 4 juin 2025].

23. ROSATOM, 2025. ROSATOM and DP World agree to jointly develop the Eurasian logistics. Rosatom Europe [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.rosatom-europe.com/press-centre/news/rosatom-and-dp-world-agree-to-jointly-develop-the-eurasian-logistics/?sphrase_id=11146 [Consulté le 9 juin 2025].
24. AFP, LE MONDE, 2021. Le navire « Ever-Given », qui avait bloqué le canal de Suez, est arrivé à Rotterdam. Le Monde.fr [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/07/29/le-navire-ever-given-qui-avait-bloque-le-canal-de-suez-est-arrive-a-rotterdam_6089916_3234.html
25. SUEZ CANAL TRAFFIC STATISTICS, 2024. Annual Report 2024 [en ligne]. Suez Canal Authority Planning and Research Department Information Department. Disponible à l'adresse: <https://www.suezcanal.gov.eg>
26. NATIONS UNIES, 2024. Attaques en Mer Rouge : le commerce transitant par le canal de Suez chute de 42 % (CNUCED). UN.org [en ligne]. 22 février 2024. Disponible à l'adresse : <https://news.un.org/fr/story/2024/02/1143432> [Consulté le 9 juin 2025].
27. SUEZ CANAL TRAFFIC STATISTICS, 2023. Annual Report 2023 [en ligne]. Suez Canal Authority Planning and Research Department Information Department. Disponible à l'adresse : <https://www.suezcanal.gov.eg>
28. SUEZ CANAL TRAFFIC STATISTICS, 2019. Annual Report 2019 [en ligne]. Suez Canal Authority Planning and Research Department Information Department. Disponible à l'adresse : <https://www.suezcanal.gov.eg>
29. CHRISTODOULOU, Anastasia, DALAKLIS, Dimitrios, RANERI, Peter et SHEEHAN, Rebecca, 2022. An overview of the legal search and rescue framework and related infrastructure along the Arctic Northeast Passage. Marine Policy [en ligne]. Vol. 138, pp. 104985. DOI [10.1016/j.marpol.2022.104985](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.104985).
30. ZREIK, Mohamad et DERENDIAEVA, Olga, 2025. The Polar Silk Road : China's strategic engagement and its implications for Arctic governance. Polar Geography [en ligne]. pp. 1-21. DOI [10.1080/1088937x.2025.2477000](https://doi.org/10.1080/1088937x.2025.2477000).
31. LAMAZHAPOV, Erdem, STENSDAL, Iselin et HEGGELUND, Gørild, 2023. China's polar silk Road : long game or failed strategy ? thearcticinstitute.org [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.thearcticinstitute.org/china-polar-silk-road-long-game-failed-strategy/> [Consulté le 9 juin 2025].

32. SCHACH, Michael et MADLENER, Reinhard, 2018. Impacts of an ice-free Northeast Passage on LNG markets and geopolitics. *Energy Policy* [en ligne]. Vol. 122, pp. 438-448. DOI [10.1016/j.enpol.2018.07.009](https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.07.009).
33. RUDNIK, Filip, 2023. Unfulfilled ambitions : Russia's LNG sector in the grip of sanctions. *osw.waw.pl* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2023-06-05/unfulfilled-ambitions-russias-lng-sector-grip-sanctions> [Consulté le 9 juin 2025].
34. VAKHRUSHEVA, Ksenia, 2024. The status and future projections of LNG production and use in the Russian Arctic [en ligne]. Bellona Foundation. Disponible à l'adresse : <https://cleanarctic.org/wp-content/uploads/2024/04/The-status-and-future-projections-of-LNG-production-and-use-in-the-Russian-Arctic.pdf> [Consulté le 9 juin 2025].
35. RICHARD, Yann, 2014. Régionalisation, régionalisme et intégration régionale : concepts flous et nécessaire clarification. In : GANA, Alia et RICHARD, Yann, *La régionalisation du monde Construction territoriale et articulation global/local*. Paris : Karthala. Hommes et sociétés, p.21-43. DOI : [10.3917/kart.gana.2014.01.0021](https://doi.org/10.3917/kart.gana.2014.01.0021).
36. ESCUDÉ, Camille, 2024. Géopolitique de l'Arctique : Construction, remise en cause et désintégration d'un objet géopolitique. PUF.
37. PIC, Pauline, 2025. Militarisation et sécurité dans l'Arctique : une période d'incertitudes. *Hérodote* [en ligne]. Vol. n° 197, n° 2, pp. 51-64. DOI [10.3917/her.197.0051](https://doi.org/10.3917/her.197.0051).
38. GREAVES, Will, 2019. 019. Arctic Break Up: Climate change, geopolitics, and the fragmenting Arctic security region. *Arctic Yearbook 2019: Redefining Arctic Security*, 1-17.
39. BUZAN, Barry et WÆVER, Ole, 2003. *Regions and Powers : The Structure of International Security*. Cambridge University Press.
40. DJEBBI, Sihem, 2010. " Les complexes régionaux de sécurité" Fiche de l'Irsem n° 5, mai 2010, 9 pages <http://www.irsem.defense.gouv.fr/spip.php?article74>
41. ØSTHAGEN, Andreas, 2021. The Arctic security region : misconceptions and contradictions. *Polar Geography* [en ligne]. 2 janvier 2021. Vol. 44, n° 1, pp. 55-74. DOI [10.1080/1088937x.2021.1881645](https://doi.org/10.1080/1088937x.2021.1881645).

42. KÄPYLÄ, Juha et MIKKOLA, Harri, 2015. On Arctic Exceptionalism [en ligne]. The Finnish Institute of International Affairs. Disponible à l'adresse : <https://fiia.fi/wp-content/uploads/2017/01/wp85.pdf> [Consulté le 14 juin 2025].
43. SCHIA, Niels Nagelhus, GJESVIK, Lars et RØDNINGEN, Ida, 2023. The subsea cable cut at Svalbard January 2022 : What happened, what were the consequences, and how were they managed ? [en ligne]. Norwegian Institute of International Affairs. Disponible à l'adresse : <https://www.nupi.no/en/publications/cristin-pub/the-subsea-cable-cut-at-svalbard-january-2022-what-happened-what-were-the-consequences-and-how-were-they-managed> [Consulté le 14 juin 2025].
44. WITHER, James K, 2018. Svalbard : NATO's Arctic 'Achilles' Heel'. The RUSI Journal [en ligne]. Vol. 163, n° 5, pp. 28-37. DOI [10.1080/03071847.2018.1552453](https://doi.org/10.1080/03071847.2018.1552453).
45. CARLET, Fabien, 2016. Bien commun et souveraineté étatique : la dispute autour du Spitzberg. Bulletin de L'Institut Pierre Renouvin [en ligne]. Vol. N° 44, n° 2, pp. 31-40. DOI [10.3917/bipr1.044.0031](https://doi.org/10.3917/bipr1.044.0031).
46. ARLOV, Thor Bjørn, 2022. Mining for Sovereignty ? Norwegian Coal Companies and the Quest for Supremacy over Svalbard 1916-1925. Poljarnyj Vestnik [en ligne]. Vol. 25, n° 1. DOI [10.7557/6.6571](https://doi.org/10.7557/6.6571).
47. NILSEN, Thomas, 2022. Europe banning Russian coal will hit hard on Murmansk and Barentsburg. thebarentsobserver.com [en ligne]. The Barents Observer. Disponible à l'adresse : <https://www.thebarentsobserver.com/industry-and-energy/europe-banning-russian-coal-will-hit-hard-on-murmansk-and-barentsburg/140245> [Consulté le 13 juin 2025].
48. STAALLESEN, Atle, 2023. Russia stages military-style propaganda parade on Norway's Svalbard archipelago. thebarentsobserver.com [en ligne]. The Barents Observer. Disponible à l'adresse : <https://www.thebarentsobserver.com/security/russia-stages-military-style-propaganda-parade-on-norways-svalbard-archipelago/163025> [Consulté le 13 juin 2025].
49. NILSEN, Thomas, 2024. Moscow continues to push for BRICS Science Centre at Svalbard. thebarentsobserver.com [en ligne]. The Barents Observer. Disponible à l'adresse : <https://www.thebarentsobserver.com/arctic/moscow-continues-to-push-for-brics-science-centre-at-svalbard/128069> [Consulté le 13 juin 2025].

50. MIDDLETON, Alexandra, 2023. Norwegian and Russian settlements on Svalbard : An analysis of demographic and socio-economic trends. Polar Record [en ligne]. Vol. 59. DOI [10.1017/s0032247423000050](https://doi.org/10.1017/s0032247423000050).
51. BYE, Hilde-Gunn, 2021. Wants to change voting rights in Svalbard : “Very sudden”, says local council leader. highnorthnews.com [en ligne]. High North News, 29 juin 2021. Disponible à l’adresse : <https://www.highnorthnews.com/en/wants-change-voting-rights-svalbard-very-sudden-says-local-council-leader> [Consulté le 14 juin 2025].
52. HANSEN, Birgitte Annie, 2025. « The Norwegian government “Greenwashes” the Norwegian Svalbard policy » . highnorthnews.com [en ligne]. High North News. Disponible à l’adresse : <https://www.highnorthnews.com/en/norwegian-government-greenwashes-norwegian-svalbard-policy> [Consulté le 14 juin 2025].
53. SOER, Anna, 2025. Ressources naturelles et indépendance du Groenland : hors du chemin de l’extractivisme ? Hérodote [en ligne]. 21 mai 2025. Vol. n° 197, n° 2, pp. 21-30. DOI [10.3917/her.197.0021](https://doi.org/10.3917/her.197.0021).
54. LACOSTE, Yves, 2012. La géographie, la géopolitique et le raisonnement géographique. Hérodote [en ligne]. 1 octobre 2012. Vol. n° 146-147, n° 3, pp. 14-44. DOI [10.3917/her.146.0014](https://doi.org/10.3917/her.146.0014).

L'auteur



FABIEN ROTY

*Étudiant dans le master de géopolitique co-habilité par l'université Paris I Panthéon-Sorbonne et l'ENS Ulm, **Fabien ROTY** s'intéresse notamment à l'Arctique et à l'Europe du Nord.*

Il a rédigé un mémoire de recherche portant sur les enjeux de territorialisation au Svalbard dans un contexte d'appropriation des territoires arctiques. Dans le cadre de ce travail, il s'est rendu dans l'archipel norvégien pour y effectuer un terrain de recherche.

Quelles nouvelles priorités françaises pour l'environnement en Méditerranée ?

Thierry Duchesne

*Directeur du département maritime
de la FMES*



Résumé

Comme nous l'avons vu dans un précédent article, la Méditerranée occidentale va mieux dans de nombreux domaines. Les actions entreprises à partir des années 70 ont porté leurs fruits même si les efforts ne doivent pas se relâcher.

Mais, depuis, de nouveaux défis environnementaux sont passés au premier plan ou sont apparus. Le combat environnemental se poursuit. Mais, pour qu'il soit efficace, il faut concentrer nos efforts sur les bonnes priorités écologiques. A la veille de la conférence Océan des Nations unies qui se déroulera du 9 au 13 juin 2025 à Nice, il est indispensable que la France hiérarchise ses nouvelles priorités environnementales pour la Méditerranée afin d'en améliorer encore l'état écologique et la rendre encore plus résiliente.

Protection des coralligènes, prise en considération de la biodiversité ordinaire, suivi et contrôle de la pression des espèces invasives les plus menaçantes, redéfinition des aires marines protégées et reconstitution des stocks de poisson sont les grandes priorités des prochaines années.

Introduction

Comme cela a été décrit dans un article précédent, la Méditerranée revient de loin grâce à des mesures de protection adoptées dès les années soixante-dix et qui ont permis une nette amélioration de l'état écologique de cette mer, au moins pour les côtes françaises et européennes.

Sans relâcher nos efforts sur ces mesures de protection déjà adoptées, il est nécessaire désormais de relancer une nouvelle dynamique autour d'objectifs communs aux acteurs de la protection de l'environnement en Méditerranée. Le sommet mondial des Océans de Nice (juin 2025) est l'occasion de « revisiter » notre politique environnementale en mer et d'identifier les nouveaux grands enjeux auxquels il faut désormais avoir le courage de s'attaquer.

C'est ce travail qui a été réalisé à l'occasion du colloque « Nouveaux enjeux de protection de l'environnement en Méditerranée dans la perspective de l'UNOC3 » (18 avril 2025 – Marseille). Cinq grandes priorités ont été identifiées par la communauté des acteurs opérationnels, des scientifiques et des ingénieurs de l'environnement qui ont préparé et sont intervenus dans cet événement. Ces cinq nouvelles grandes priorités sont : la conservation des habitats clés comme le coralligène, la reconnaissance de la biodiversité ordinaire, la lutte contre prolifération de certaines espèces invasives, la portée réelle des aires marines protégées et la régulation des activités de pêche en Méditerranée.

Bien évidemment d'autres atteintes à l'environnement existent et ont été identifiées (pollution par les plastiques, contaminants chimiques, pollution sonore ou lumineuse...). Mais, si elles ne figurent pas dans cette liste, c'est parce que, soit la politique de lutte se situe à un niveau supérieur aux décideurs locaux, soit que les données scientifiques ne sont pas encore assez étayées.

Première priorité : La protection des coralligènes, nouvel enjeu des fonds marins côtiers

Habitat emblématique de la Méditerranée mais encore méconnu, le coralligène est une structure biologique bâtie au fil des siècles par des algues calcaires. Cette bioconstruction en trois dimensions héberge une biodiversité remarquable et joue un rôle essentiel dans la régulation écologique, la production d'oxygène, le stockage du carbone et le soutien aux pêcheries artisanales. On le retrouve sous forme de falaises verticales ou de plateaux massifs, offrant des refuges à de nombreuses espèces marines. La superficie du coralligène dans les fonds de la Méditerranée française ne représente que 5000 hectares avec une répartition approximative de près de 50% en Corse, les

deux autres quarts étant répartis équitablement entre les régions PACA et en Occitanie.

Malgré sa reconnaissance comme habitat d'intérêt communautaire par l'Union européenne, le coralligène est menacé. Son état écologique se dégrade rapidement : en quatre ans, sur les 38 masses d'eau étudiées, seulement 14 sont en bon état, avec une perte de 50% des masses en bon état depuis 2020. Parmi les menaces majeures figurent le réchauffement climatique (augmentation des températures, apparition d'algues de chaleur) qui favorise la mortalité des espèces fixées mais aussi la sédimentation de ces structures vivantes liée à l'érosion, aux travaux côtiers et à la gestion artificielle des plages (sable de carrière produisant des boues). Les engins de pêche perdus, les ancrages et les dépôts de filets abîmés aggravent encore cette pression. Ainsi, chaque année, près de 50 hectares sont impactés par les ancres, mettant en péril l'intégrité de ces écosystèmes fragiles.

Les mesures concrètes pour endiguer cette régression sont les suivantes : réguler la pêche (notamment la pêche récréative) sur ces habitats, rendre obligatoire la déclaration et le retrait des filets perdus (imaginer un dispositif financier encourageant à la déclaration) et interdire l'ancrage sur les zones à haute valeur écologique.

Deuxième priorité : la prise en considération de la biodiversité ordinaire

La protection de la biodiversité marine a longtemps ciblé les espèces les plus visibles ou les plus charismatiques, telles que le mérou, le corb ou les grandes nacres. Mais cette focalisation a eu pour inconvénient d'occulter l'importance écologique de la biodiversité dite « ordinaire », constituée d'espèces moins spectaculaires mais essentielles au bon fonctionnement des écosystèmes. C'est cette biodiversité discrète, souvent ignorée, qui forme l'ossature des réseaux trophiques et conditionne la résilience des milieux.

La biodiversité dite « ordinaire », bien qu'omniprésente dans les espaces de vie, souffre d'un déficit de reconnaissance tant scientifique que politique. La biodiversité banale ce sont toutes ces espèces que l'on voit depuis toujours sans y prêter attention et que peu de personnes sont capables de simplement nommer. Ce sont les "algues", "les petits poissons", "les petits crabes" et "les coquillages".... L'extrême banalité de cette biodiversité au concept flou pour la plupart des gens nuit à son opérationnalisation dans les politiques publiques. Pourtant, en tant que composante du quotidien, elle représente un levier stratégique pour reconfigurer les relations entre sociétés humaines et milieux vivants.

Elle offre une opportunité de penser la biodiversité non comme une entité lointaine ou exceptionnelle, mais comme un continuum accessible, observable et partageable.

Cette biodiversité est extrêmement diversifiée et complexe, de différentes tailles et parfois difficile à observer à l'œil nu. Pour la quantifier, on peut avoir besoin, en plus de l'œil averti du naturaliste de l'aide de nouveaux outils d'étude pour en évaluer l'importance. L'ADN environnemental, les capteurs visuels autonomes ou l'intelligence artificielle permettent de plus en plus d'identifier des espèces et des interactions invisibles jusqu'alors. Ces technologies révèlent une biodiversité insoupçonnée dans des zones autrefois perçues comme banales comme les petits fonds, les ports ou les zones anthropisées.

Compte tenu de ses liens étroits avec la santé globale du milieu marin, il est indispensable désormais de renforcer la prise en compte de la « biodiversité ordinaire » dans les politiques de conservation, y compris dans les critères de restauration écologique. Il s'agit de dépasser la logique de vitrine (ce que sont un peu devenues les aires marines protégées) pour intégrer la diversité fonctionnelle réelle des différents milieux dans les stratégies de gestion.

En faisant de nos petits fonds, de nos ports ou de nos digues, des enjeux environnementaux on ne pourra que renforcer l'adhésion sociale aux enjeux écologiques. Cette perspective invite à dépasser une vision strictement utilitariste ou patrimoniale de la biodiversité, en valorisant les formes d'attention, d'attachement et de savoirs situés. Elle soulève également des tensions : entre protection et gestion, entre naturalité perçue et anthropisation effective, ou encore entre diversité écologique et pratiques agricoles intensives.

Face à ces enjeux, la nécessité d'un langage commun et d'outils adaptés pour rendre visible et évaluable cette biodiversité devient cruciale. Cela implique de décroisonner les disciplines et les cadres institutionnels, de redéfinir les indicateurs d'évaluation, et de reconnaître le rôle central des collectivités locales dans la gouvernance du vivant. Ainsi comprise, la biodiversité ordinaire constitue non seulement un objet écologique, mais aussi un enjeu démocratique, appelant à une appropriation collective et politique du vivant ordinaire.

Troisième priorité : suivre et contrôler la pression des espèces invasives les plus menaçantes

La Méditerranée est aujourd'hui l'un des épicentres mondiaux de l'introduction d'espèces exotiques. Environ 1100 espèces introduites y ont été recensées, dont 10 % sont considérées comme invasives, c'est-à-dire capables de modifier en profondeur les équilibres écologiques et socio-économiques. Ces introductions se produisent principalement via les eaux de ballast des navires (4 gigatonnes transportées annuellement dans le monde), l'aquaculture et la conchyliculture, les canaux artificiels comme celui de Suez, ou, encore, les relâchements accidentels d'espèces domestiques.

Désormais, en Méditerranée française, deux espèces sont devenues très problématiques. Il s'agit du crabe bleu américain (*Callinectes sapidus*) qui provoque des dégâts considérables sur le milieu marin. Il détruit les filets, impacte la biodiversité locale en entraînant la disparition d'espèces indigènes, blesse les pêcheurs et met en péril la viabilité économique de la pêche artisanale dans certaines régions (jusqu'à 80% de perte de revenus pour certains pêcheurs, avec des conséquences particulièrement fortes en Corse). Une autre espèce invasive, l'algue invasive *Rugulopteryx* (*Rugulopteryx okamurae*), introduite par les activités aquacoles, produit d'importantes biomasses qui, lors de leur échouage localisé sur les côtes, libèrent des sulfures d'hydrogène toxiques pouvant entraîner des malaises et modifier les communautés benthiques en étouffant les fonds marins.

Malgré l'existence d'un cadre réglementaire européen (règlement européen de 2006) et d'un plan d'action national, la réponse institutionnelle n'est pas à la hauteur de certains enjeux. Le manque de coordination, de réactivité et de moyens empêche des actions de prévention ou de contrôle efficaces. Les décisions sont prises trop tard. Compte tenu des menaces représentées par ces espèces, il serait nécessaire de les considérer véritablement comme des atteintes à l'environnement en mer nécessitant des mesures d'intervention fortes comme dans le cas de la lutte contre la pollution en mer. Ainsi, c'est sans doute au niveau du représentant de l'Etat en mer que des cellules de lutte devraient être mises en place pour coordonner l'action des administrations dans ce domaine et les opérations de lutte en mer suivant des plans méthodiques.

Quatrième priorité : repenser le réseau des aires marines protégées

Sur le papier, le littoral méditerranéen semble largement protégé. Les cartes affichent un maillage dense d'aires marines protégées (AMP) avec près d'une centaine d'espaces de cette nature et 85% de la mer territoriale classée en AMP, plus 50% si on prend la totalité des espaces maritimes sous juridiction de la France en Méditerranée. C'est considérable. Et pas forcément utile...

Plusieurs aires marines protégées connaissent de vrais succès avec de réels effets sur les espèces protégées. Il s'agit principalement des réserves naturelles (Scandola, Bouches de Bonifacio, Cerbère-Banyuls) ou des cœurs des parcs nationaux (Port-Cros, Calanques) dont certaines ont des niveaux de protection élevés. Mais ces catégories d'espace ne représentent en réalité que moins de 1% de la superficie de toutes les aires marines protégées. Pour autant, la santé de nos espaces maritimes méditerranéens s'est globalement améliorée. Mais, si on approfondi ce constat, ce n'est pas tant la création de toutes ces AMP que l'adoption de mesures générales qui ont contribué à cette amélioration de l'état écologique de la Méditerranée. Ainsi, la décision du préfet maritime de la Méditerranée d'interdiction des mouillages sur les herbiers de posidonie, espèce protégée, a eu un impact formidablement plus fort que la création de toutes les zones Natura 2000 dédiées à cette plante marine (avant l'arrêté de 2019 du préfet maritime, un navire de plus de 24 mètres pouvait mouiller sur la posidonie même dans les zones de protection de cette espèce comme les zones Natura 2000...). Dans un autre ordre d'idée, l'interdiction de pêche du mérrou et du corb du préfet de région PACA pour toute la Méditerranée a beaucoup plus fait pour ces espèces que leur protection dans certaines AMP. L'arrêt de la bétonisation anarchique et l'amélioration de la qualité des eaux rejetées en mer ont été bien plus déterminants pour le retour vers un bon état écologique de la Méditerranée.

Il est devenu nécessaire de repenser les aires marines protégées pour véritablement les adapter aux besoins. Actuellement, la course à la superficie et la multiplication des statuts administratifs (jusqu'à 18 types différents si on comprend les cantonnements de pêche érigés ensuite en « Réserves marines ») a annulé les bénéfices de la protection (que surveiller quand tout est protégé ?) et a, en définitive, joué en défaveur de la France. En affichant des zones de protection qui ne sont pas conformes aux règles fixées par l'UICN, la France est maintenant clouée au pilori par les Organisations non gouvernementales qui l'accusent de ne faire que des « aires marines de papier ». Or, cette accusation est injuste car, comme nous l'avons déjà vu, la France a conduit une politique environnementale en Méditerranée qui est sans doute une des plus exemplaires en comparaison des autres Etats riverains de cette mer.

Alors, que faire ?

Certainement pas aggraver le mal en adoptant une politique de fuite en avant avec la création d'une couche supplémentaire d'AMP que sont les « zones de protection forte ». Il est sans doute nécessaire, désormais, de faire une pause et de réévaluer ces dispositifs à l'aune de leur efficacité écologique réelle et non de leur seul affichage réglementaire. Il faut aussi avoir le courage de fondre nos catégories administratives d'aires marines protégées dans celles qui sont reconnues officiellement par l'UICN et par l'Union européenne pour ne pas complexifier la lisibilité de ces espaces.

Nombre de ces zones sont issues de compromis politiques entre acteurs locaux, sans véritable assise écologique. Le critère de connectivité, qui permettrait de garantir la cohérence entre les AMP, devrait être appliqué car cela a été rarement utilisé lors de leur désignation. D'autres propositions émergent aussi pour clarifier le cadre d'action : limiter l'usage du terme "protégé" aux zones bénéficiant d'une protection stricte, renforcer le suivi scientifique des actions menées, et associer davantage les chercheurs à la gouvernance des AMP, évaluer scientifiquement les effets des plans de gestion. Il serait aussi judicieux de créer des bandes continues de non-prélèvement, incluant différents habitats, pour garantir des zones-refuges où la biodiversité peut se maintenir librement.

Cinquième priorité : La pêche en Méditerranée, encore un enjeu majeur compte tenu d'une pression encore forte sur les espèces capturées

La pêche est une activité essentielle. C'est un métier noble qui nourrit les hommes. Elle est indispensable à notre avenir et bien gérée elle garantit la qualité des espaces maritimes. Mais une pêche trop « impactante » sur le milieu détruit son environnement et son modèle économique. Les pêcheurs ont su déjà produire d'importants efforts pour s'adapter. Mais le chemin n'est pas encore terminé.

Car la Méditerranée est toujours concernée par la surpêche, qu'elle soit professionnelle ou de loisirs. En reprenant des statistiques de 2023, seule 2% des débarquements des populations de poissons sur le littoral méditerranéen de la France concerne des espèces "en bon état". Parmi celles-ci, le rouget de vase du golfe du Lion, à hauteur de 2%.

En 2022, 34 % des débarquements français en Méditerranée proviennent de stocks dits "reconstituables ou en cours de reconstitution". Dans cette catégorie, on retrouve le thon rouge de Méditerranée (29%), l'anchois

du golfe du Lion (5%), la sardine du golfe du Lion (1%) et, enfin, l'espadon (moins de 1%). Mais, d'autres espèces pêchées appartiennent à la catégorie « d'effondrés » comme le merlu du golfe du Lion ou l'anguille.

Plusieurs facteurs expliquent la dégradation de la pêche en Méditerranée. Il y a bien sûr le réchauffement climatique mais aussi le changement et l'appauvrissement des éléments nutritifs dans l'eau et diverses causes humaines.

La situation des stocks halieutiques, en particulier dans le golfe du Lion, illustre les limites du système de gestion actuel. Malgré des plans successifs de réduction de l'effort de pêche, la surexploitation persiste, notamment pour des espèces longévives comme le merlu. Le constat est clair : les stocks ne se reconstituent pas, en partie à cause de la faible sélectivité des engins de pêche, en particulier les chaluts à petites mailles.

La pression de pêche reste trop forte sur les juvéniles, ce qui empêche le renouvellement naturel des populations. Des simulations montrent qu'un simple élargissement de la taille des mailles de chalut pourrait réduire considérablement la capture de poissons sous-taille, avec des bénéfices économiques visibles dès la troisième année. Pourtant, cette mesure simple et documentée n'est toujours pas mise en œuvre.

Face à cette situation, l'Europe a instauré un nouveau plan de gestion (WestMed 2), proposant une réduction drastique de l'effort de pêche, sauf si des mesures alternatives sont adoptées. Cependant, les choix faits par les représentants professionnels tendent à privilégier des fermetures spatiales plutôt qu'une réelle transformation des pratiques. Le résultat est une superposition de zonages déjà complexes, sans que les gains écologiques soient garantis.

Il est nécessaire de sortir de cette logique court-termiste. La durabilité de la pêche méditerranéenne passe par une adaptation profonde des techniques, une meilleure sélectivité, et une gestion basée sur des indicateurs robustes. Sans cela, les tensions sociales et économiques risquent de s'aggraver, sans bénéfice pour les écosystèmes.

La pression sur les espèces marines est aussi exercée, de manière non négligeable par la pêche de loisirs dont l'activité est mal évaluée et mal contrôlée en Méditerranée. Plusieurs études montrent cependant que les prélèvements sur les espèces ne sont pas négligeables et qu'ils sont parfois supérieurs à la pêche professionnelle. En 2023, les pêcheurs plaisanciers s'accordaient pour constater qu'ils étaient face à une diminution de la ressource sur les cinq dernières années. Une étude de suivi réalisée au sein du

Parc naturel marin du golfe du Lion par le CEFREM (Université de Perpignan Via Domitia) sur la période 2005 – 2015 a montré une baisse de 56 % du nombre de poissons capturés par la pêche de loisir.

D'autres études ont mis en évidence que cette pêche récréative avait non seulement un important impact sur les espèces vulnérables mais pouvait aussi contribuer à l'introduction et à la propagation d'organismes pathogènes et allogènes (appâts) et porter atteinte au milieu marin avec la perte des lignes de pêche, des plombs ou les leurres souvent en plastiques. Il est extrêmement important désormais de mieux encadrer les quantités capturées par pêcheur de loisir, comme cela existe déjà dans les eaux douces, pour réduire la pression sur les espèces. C'est cette politique courageuse de régulation des quantités prises qui a été adoptée en février 2024 dans le Parc naturel marin du golfe du Lion et le Parc national des Calanques. Deux arrêtés signés par le préfet de région Provence Alpes Côte (Direction interrégionale de la mer Méditerranée) encadrent la pêche de loisir avec la mise en place de mesures importantes comme des quotas par espèce, des tailles minimales ou des périodes de repos biologique. Ou, encore, suivre l'exemple de la réserve naturelle des Bouches-de-Bonifacio où la pêche de loisir est strictement encadrée par une autorisation ayant pour contrepartie l'information obligatoire sur les captures réalisées. Ces mesures prises à titre expérimentale sont exactement ce que l'on pouvait recommander et permettront de mieux comprendre l'impact d'une telle réglementation.

Conclusion

La Méditerranée française a su rebondir depuis sa mort annoncée dans les années soixante-dix. Des mesures majeures ont été prises. Mais, désormais, nous ne pouvons pas rester à la croisée des chemins. La Méditerranée a besoin d'un nouveau souffle environnemental. Ce souffle et cet élan pourrait reposer sur ces cinq nouvelles grandes priorités de l'environnement en Méditerranée. Il faut des projets et des défis communs pour créer les dynamiques qui servent les grandes causes.

L'institut FMES est un think-tank basé à Toulon, qui décrypte les enjeux géopolitiques et stratégiques dans le sud de l'Europe (Balkans, Mer Noire, Caucase, Moyen-Orient, Océan Indien, Afrique), ainsi que les recompositions globales entre acteurs. 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 Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ainsi que la présentation de Thierry Duchesne : Entré à l'école du commissariat de la marine en 1983 après des études de droit, le commissaire général de 1ère classe (2S – Marine) Thierry Duchesne a partagé sa carrière entre les postes opérationnels embarqués (BSM Loire, FASM La Motte-Picquet, PH Jeanne d'Arc), la formation des cadres de la marine (professeur à l'école du commissariat de la marine, instructeur sur le PH Jeanne d'Arc, adjoint de l'inspecteur du commissariat) et l'action de l'Etat en mer. C'est dans ce dernier domaine qu'il a acquis une véritable expertise en exerçant pendant près de 20 ans, des fonctions « Action de l'Etat en mer » au sein des trois préfectures maritimes (Brest, Cherbourg et Toulon), à l'état-major de la marine (chef du bureau action de l'Etat en mer) et au secrétariat général de la mer (Premier ministre). Il a rejoint l'institut FMES en septembre 2022 en tant que directeur du département maritime.

Entre diplomatie verte et économie bleue : quelles stratégies internationales pour un avenir durable ?

Lolita Celle



**« L'océan est le cœur
bleu de notre planète.
Protéger l'océan, c'est
agir pour le climat, pour
la planète, pour l'avenir
de nos enfants ». —**

Antonio Costa

Cette déclaration du Président du Conseil européen dénote le rôle central des océans dans les équilibres planétaires. Il ne s'agit pas seulement d'un enjeu écologique, mais aussi stratégique. Depuis des siècles, les mers et océans structurent les échanges, alimentent les économies et influencent les rapports de force entre nations. « Qui contrôlera les océans, contrôlera l'avenir » (1) : cette formule, à la fois prophétique et réaliste, illustre parfaitement cet enchevêtrement d'intérêts.

L'enjeu de cet article réside dans l'exploration des stratégies internationales qui cherchent à faire converger une diplomatie verte, centrée sur la protection des écosystèmes marins, et une économie bleue, moteur central de la croissance durable. Il s'agira donc d'examiner les tensions et rivalités entre les différents acteurs, ainsi que les solutions concrètes permettant d'articuler les enjeux pour un avenir durable.

Une inéluctable centralité

C'est vue de l'espace que le surnom de "planète bleue" prend tout son sens : plus de 70% de sa surface est recouverte d'eau. Certains proposent même de renommer la « planète Terre » en « planète Eau », tant le rôle des océans semble être crucial. En absorbant environ un quart des émissions mondiales de CO₂ et plus de 90% de l'excès de chaleur lié au changement climatique, ils agissent comme un « poumon bleu » indispensable. (2)

Si auparavant les océans étaient considérés comme invulnérables, il s'agissait alors d'une méconnaissance de ce système. En effet, les explorations et la multiplication des études à ce sujet convergent toutes vers le même postulat : les océans sont en danger. Ils sont aujourd'hui rattrapés par les limites planétaires. Qu'il s'agisse de pollution, surexploitation des ressources, perte de biodiversité, acidification : les pressions se multiplient, s'intensifient et fragilisent leur capacité de résilience et révèlent la vulnérabilité d'un système plus que jamais vital. (3)

Longtemps imaginé, conceptualisé en un espace hostile, terrifiant par son infinité mais convoité pour ses ressources qualifiées d'inépuisables, les océans sont en réalité au cœur de l'économie mondiale et ce depuis des siècles. L'exploitation des ressources naturelles, y compris celles issues des milieux marins, constitue depuis toujours le pilier du commerce mondial. Par ailleurs, même le commerce des biens de consommation sans lien direct avec la mer a largement dépendu des océans pour leur transport. Cette dynamique a été renforcée par l'exploitation pétrolière en milieu marin, qui a alimenté l'économie mondiale. Ainsi, loin d'être un concept récent, l'économie bleue prend ses racines dans l'histoire même du commerce international: elle n'est pas une conséquence de la mondialisation contemporaine, mais bien l'origine. C'est l'ouverture des routes maritimes qui a structuré le commerce et la mondialisation et ce bien avant l'ère contemporaine. (4)

Aujourd'hui c'est environ 80 à 90% du commerce mondial en volume qui transite par voie maritime. Ce réseau planétaire de routes commerciales continue de structurer non seulement le tissu économique international mais redessine aussi les alliances et les rivalités. Sans oublier que sous ces routes maritimes, de manière bien plus discrète mais tout aussi essentielle, les réseaux de câbles sous-marins dessinent la même toile au fond des mers. (4)

De nombreux espaces stratégiques tels que les détroits et les canaux - Malacca, Suez, Panama - deviennent ainsi des points névralgiques où se croisent autant de paquebots du monde entier que d'enjeux économiques, sécuritaires et environnementaux.

La nouvelle économie bleue

Pourtant on observe aujourd'hui un glissement sémantique curieux autour de ce concept. En effet, c'est à partir des années 2012 qu'un nouveau terme fait son apparition. Autrefois, on parlait surtout d'«économie océanique». Aujourd'hui, cette expression a cédé la place à celle d'«économie bleue durable», qui, comme sa prédécesseuse, recouvre l'ensemble des activités économiques dépendant des océans mais ajoute une nouvelle variable : celle de la durabilité, en intégrant la protection des écosystèmes marins et la recherche d'un équilibre entre développement économique et préservation des océans. Ainsi, l'économie bleue durable se veut le vecteur d'un véritable découplage entre développement économique et dégradation environnementale, en rupture donc avec les approches qui ont dominé jusqu'ici. Elle se veut également le vecteur d'amélioration du bien être humain, de l'équité sociale, de valorisation des actifs immatériels. Par effet ricochet l'économie bleue tend à réduire la pauvreté, le chômage et l'insécurité alimentaire. (5)

Un acteur clé : la diplomatie verte

La diplomatie verte ou diplomatie environnementale quant à elle renvoie à toutes les initiatives internationales menées depuis plusieurs décennies visant à faire de la question environnementale une préoccupation centrale au sein des relations inter étatiques. Cette approche diplomatique, qu'elle se traduise par divers accords environnementaux, des sommets dédiés ou encore des coalitions internationales, semble aujourd'hui être au cœur des agendas politiques. Il s'agit d'une diplomatie relativement récente si on la compare à d'autres, puisqu'elle ne s'officialise qu'à partir des années 1970. De façon antinomique, la diplomatie environnementale traite régulièrement d'autres thématiques comme les questions commerciales, la propriété intellectuelle, énergétiques, de santé ou encore de sécurité. (6) Longtemps jugée secondaire aux yeux des gouvernements, elle a tout ce temps durant pu bénéficier d'une certaine liberté pour se structurer et s'affirmer, jusqu'à occuper la place centrale qui est la sienne aujourd'hui.

Ainsi, c'est au XIXe siècle que l'environnement prend véritablement une dimension globale. En effet, dans le dessein d'une bonne gestion des biens communs, qui souvent ne connaissent pas de frontières, le cadre multilatéral se voit être privilégié.

Il faut toutefois attendre les grandes rencontres internationales, et en particulier le Sommet de Stockholm de 1972, pour que l'environnement soit pleinement reconnu comme une cause commune. À partir de ce moment, la

diplomatie environnementale sort du cadre étroit des approches sectorielles pour s'attaquer à la protection des ressources naturelles dans leur ensemble. Stockholm marque également une inflexion importante: tout en affirmant la primauté de la préoccupation environnementale, les États reconnaissent l'importance du développement économique, posant ainsi les bases du lien «environnement-développement» qui restera central dans les débats et rencontres ultérieures. (7)

Pour prolonger l'élan de Stockholm, la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement se tient à Rio en 1992, confirmant le lien entre environnement et développement. Pour symboliser cette nouvelle approche, elle est organisée pour la première fois dans un pays du Sud, le Brésil (Tolba, 1998).

Un principe clé adopté est celui de la responsabilité commune mais différenciée: tous les États doivent protéger l'environnement, mais les pays développés, dotés de capacités accrues, doivent fournir des efforts proportionnellement plus importants que les pays en développement. (7)

L'articulation entre ces deux notions relève à la fois de la coopération et de la rivalité et révèle des enjeux complexes mais cruciaux. En effet, dernières ces ambitions se dessinent un paysage institutionnel fragmenté, où s'opposent logiques de souveraineté, impératifs économiques et urgence écologique. Malgré une multiplication d'initiatives, les mécanismes de coopérations peinent à répondre efficacement à l'urgence de la situation face aux dégradations des écosystèmes.

Dans ce contexte, la tenue de la Conférence des Nations Unies sur les océans à Nice en 2025 illustre une nouvelle tentative de réponse collective : comment articuler les logiques de diplomatie verte avec les exigences d'une économie bleue durable, dans un monde aux intérêts divergents ? Comment faire des océans un terrain de coopération plutôt qu'un champ de compétition stratégique ?

Les océans comme objet politique global

Depuis le XIXe siècle, les océans s'affirment comme des acteurs centraux de la mondialisation, transformant leur statut traditionnel de « biens communs de l'humanité » en espaces hautement stratégiques. L'essor de la navigation, la colonisation et le contrôle des grandes voies maritimes par les puissances industrielles ont progressivement intégré la mer et les océans dans les logiques d'expansion économique et impériale.

La fin du XIXe siècle marque une étape décisive avec la construction et la maîtrise, par les puissances occidentales, des deux grands corridors maritimes que sont le canal de Suez (1869) et le canal de Panama (1914). Ces installations ont constitué les nœuds centraux d'un « système circulatoire » mondial, réduisant considérablement les distances et coûts de transport, et contribuant à stabiliser les grandes routes maritimes. Ce réseau a dessiné la géographie économique mondiale, en connectant les zones de production et de consommation grâce à un système de transport qui est resté presque inchangé pendant plusieurs décennies.

À partir des années 1980, la révolution du conteneur, lancée dans les années 1960 par Malcolm McLean, a profondément transformé le commerce mondial. En standardisant les méthodes de chargement et de déchargement, elle a permis de réduire considérablement les coûts de transport tout en accélérant la circulation des marchandises à l'échelle mondiale. Cette innovation a aussi chamboulé la hiérarchie des ports, déplacé les centres névralgiques du commerce international, et donné un véritable coup d'accélérateur au développement des chaînes de valeur mondiales. C'est dans ce contexte que la notion de « maritimité » prend toute son importance : il s'agit dès lors, pour les États et les acteurs privés de trouver un équilibre stratégique entre dépendance, interdépendance et autonomie vis-à-vis de la mer et des océans.

Le concept de maritimisation traduit cette intensification et diversification des activités humaines liées aux espaces marins : transport maritime de marchandises, exploitation offshore des ressources énergétiques et minières, expansion des infrastructures portuaires et côtières, et multiplication des initiatives relevant de l'économie bleue. La maritimisation désigne ainsi l'augmentation du rôle des mers et océans dans l'économie et plus généralement dans l'organisation des sociétés notamment par le développement des échanges, par l'exploitation des ressources...

Depuis plusieurs décennies, les réseaux maritimes mondiaux connaissent une croissance et une complexification continues. Ils sont plus que jamais au cœur de l'économie mondiale, non seulement comme support physique des échanges, mais aussi comme leviers de puissance. À l'ère de la mondialisation interdépendante, les océans sont redevenus un espace clé de la compétition stratégique.

Les jalons d'une gouvernance commune

À cette intensification s'ajoute une volonté, comme une nécessité, de poser des cadres réglementaires à chaque espace de cette planète. Cette régulation se traduirait par une territorialisation. C'est la prérogative donnée à la

Convention de Montego Bay (1992-1994). Dans son dessein résidait la volonté d'instaurer le modèle des zones économiques exclusives (ZEE), offrant aux États côtiers des droits souverains sur l'exploitation des ressources jusqu'à 200 milles nautiques. Autrement dit, on observe un double constat : une territorialisation progressive mais certaine des espaces maritimes renforçant d'une part les logiques étatiques et de manière concomitante multipliant les différends sur des sujets tels que la pêche illégale ou encore de nombreuses frontières contestées notamment dans des espaces multi stratégiques tels qu'en mer de Chine méridionale ou en Arctique. Espace où ces différends pourraient dégénérer en conflits.

“Ne nous y trompons pas : la puissance maritime reste donc au cœur des débats, présents et à venir. Sans système de surveillance et de contrôle des espaces maritimes, sans bâtiment de guerre et moyens de l'État, pas de liberté de circulation, pas d'exploitation contrôlée et responsable des ressources de la mer, pas de maîtrise de la pollution ni de conservation des espèces, pas d'activités de loisirs ni de recherche scientifique”. (4)

Le contrôle des routes maritimes et des détroits stratégiques (Malacca, Ormuz, Suez, Panama) devient alors un enjeu de sécurité et de puissance. Les États investissent dans leurs flottes commerciales et militaires, consolident leurs politiques maritimes et font de l'économie bleue un pilier de leur stratégie d'influence. Parallèlement et inévitablement la pression sur les ressources marines aggrave les problématiques écologiques déjà présentes rendant les perspectives d'avenir plus troubles.

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) incarne le socle des régulations internationales. Elle consacre donc plusieurs droits : la liberté de navigation, la définition des zones marines (ZEE, plateau continental, haute mer), la préservation environnementale et établit le Tribunal international du droit de la mer. Son application a certes permis une stabilisation partielle des règles, mais demeure confrontée à plusieurs défis. À savoir, l'hétérogénéité des interprétations nationales et la non-ratification par certains États majeurs (États-Unis), la difficulté de surveillance et de contrôle dans les espaces au-delà des juridictions nationales, la multiplication des conflits frontaliers pour l'accès aux ressources halieutiques, énergétiques et minières. D'autre part, elle confirme la prise en compte et l'intégration générale du principe d'intérêt étatique individuel surplombant quelque volonté de rendre à cet espace sa qualité de “chose commune”. (8)

Des défis durable

Par ailleurs, d'importantes « zones grises » juridiques subsistent en particulier dans les espaces de haute mer, c'est-à-dire au-delà des juridictions

nationales définies par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). Dans ces espaces, où l'absence d'autorité centrale contraignante limite l'application effective des règles internationales, les rapports de force tendent à primer sur la coopération. Cela se traduit souvent par une « loi du plus fort », où les États disposant de capacités navales et technologiques avancées peuvent imposer leurs pratiques. Dans ce contexte, le rôle de l'État du pavillon est central: tout navire opérant en haute mer est soumis à la juridiction de l'État dont il bat le pavillon, lequel est censé veiller au respect des normes internationales par ses navires. Or, le recours aux « pavillons de complaisance » désignant l'immatriculation de navires par certains États peu exigeants en matière de contrôle, affaiblit ce principe, permettant à des armateurs d'échapper aux obligations environnementales, sécuritaires et sociales. Ce vide normatif alimente à la fois les risques de surexploitation, les tensions géopolitiques et les inégalités d'accès aux ressources, en particulier au détriment des pays du Sud moins dotés en moyens d'action. (8)

Aujourd'hui, la question de la préservation des océans s'articule à travers une pluralité de cadres dont l'efficacité suscite, à juste titre, encore le débat. Les conférences internationales sur le climat, notamment les COP21, COP26 et COP28, accordent une place croissante aux enjeux océaniques, même si les actions qui en découlent restent souvent insuffisantes face à l'urgence de la situation et peu coordonnées avec les mécanismes juridiques déjà en place. Dans le prolongement de ces rencontres, les Accords de Paris en 2015 ont posé les bases d'une approche plus systémique, cherchant à relier les problématiques de climat, de biodiversité et de santé des océans. L'Agenda 2030 des Nations Unies, à travers l'Objectif de Développement Durable 14, fixe quant à lui des objectifs précis pour protéger et restaurer les écosystèmes marins, réduire la pollution et la surpêche, et renforcer la coopération scientifique ainsi qu'une gouvernance inclusive. (9)

Parallèlement à ces cadres établis, des instruments innovants et encourageants émergent. L'adoption, en 2023, du Traité sur la haute mer (High Seas Treaty) marque une avancée majeure en consolidant la gestion et la conservation de la biodiversité dans les zones internationales. De son côté, le One Ocean Summit, organisé comme un forum de haut niveau, rassemble États, organisations non gouvernementales, entreprises et institutions scientifiques afin de stimuler le dialogue et de susciter des engagements ambitieux.

En outre, la multiplication d'accords relatifs à la pêche, à la conservation de la biodiversité, à la pollution plastique ou au transport maritime comme la charte de Lomé pour l'Afrique, les dispositifs méditerranéens, alliance indopacifique, etc., adaptent les cadres généraux aux spécificités locales et tentent par ce biais de répondre efficacement aux nécessités écologiques, économiques et politiques. En parallèle des initiatives privées comme "Friends of Ocean" soutiennent de leur côté des innovations écologiques et proposent des mécanismes de financement alternatif.

Cependant, le foisonnement d'initiatives sectorielles, régionales parfois publiques parfois privées complexifie davantage la gouvernance océanique et entraîne la diplomatie environnementale vers un inévitable morcellement en prise à des intérêts nationaux divergents, à une asymétrie des capacités, à la rivalité Nord-Sud et à la concurrence pour les ressources. On observe alors une prolifération de forums qui sont parfois le terrain de mésententes.

L'économie bleue : pilier stratégique au coeur des agendas politiques

L'économie bleue, longtemps perçue et conçue comme l'exploitation des ressources marines tel que la pêche, extraction offshore, transport maritime, etc... connaît depuis une décennie une profonde mutation. En effet, initialement centrée sur la croissance économique maritime, elle s'est, depuis la fin des années 2010, élargie vers une logique de durabilité intégrant des notions comme la préservation des écosystèmes, l'innovation durable et la responsabilité sociale.

À l'intersection de la transition écologique et de la géopolitique maritime, elle est aujourd'hui promue comme un levier de développement durable. Mais ce renouveau de l'économie océanique s'accompagnant d'un discours sur la soutenabilité, s'inscrit également dans une logique de compétition stratégique accrue entre puissances. Derrière l'apparente convergence autour d'un développement durable, se cachent de multiples enjeux. Des organisations internationales telles que la FAO, l'OCDE ou encore la Banque mondiale redéfinissent ainsi leurs stratégies en cherchant à insuffler le juste équilibre entre développement et préservation. (9)

L'économie bleue ne constitue donc pas une idée nouvelle. Depuis le XIXe siècle, l'activité maritime a structuré les flux et les empires commerciaux. Ce qui change aujourd'hui, c'est l'intégration du discours environnemental au sein de cette économie océanique. Redéfinie par les institutions internationales, l'économie bleue englobe désormais toutes les activités qui utilisent les océans de manière durable, régénérative et inclusive : ce qui englobe aujourd'hui la pêche durable, l'aquaculture responsable, les énergies marines renouvelable (éolien offshore, hydrolien, biotechnologies), le tourisme côtier éco-certifié, le transport maritime décarboné, l'extraction minière raisonné, ainsi que la restauration et la régénération des habitats marins. Cette diversification traduit une volonté d'inclusivité de tous secteurs susceptible de concilier rentabilité et enjeux socio-écologiques.

À cette diversification s'ajoute un volet essentiel: le développement et la gestion des câbles sous-marins. Ces infrastructures de télécommunication ou

de transport d'énergie parcourent aujourd'hui plus d'un million de kilomètres à travers les océans, assurant la connectivité numérique mondialisée et l'acheminement de l'électricité issue des énergies renouvelables offshore. Bien que leur impact environnemental soit globalement jugé limité, la pose, la maintenance et la présence de ces câbles peuvent perturber localement les écosystèmes marins, induire des champs électromagnétiques susceptibles d'affecter certaines espèces marines sensibles et modifier temporairement les habitats lors de l'installation. Ce secteur illustre la manière dont l'économie bleue moderne embrasse à la fois les nouvelles technologies et la prise en compte des enjeux environnementaux, en cherchant à minimiser l'empreinte de ces infrastructures.

Un éventail de politiques nationales

Les politiques maritimes nationales et régionales jouent un rôle fondamental dans le développement et la mise en œuvre de l'économie bleue, constituant des leviers essentiels pour aligner les intérêts étatiques avec les objectifs communs de durabilité et de croissance. Ces politiques se sont progressivement consolidées, évoluant en fonction des nouveaux enjeux afin d'encadrer l'exploitation des ressources marines. En Europe, l'Union européenne a posé dès 2012 un cadre structurant avec sa « stratégie pour la croissance bleue », qui vise à promouvoir une utilisation durable et innovante des espaces marins. Cette stratégie s'articule autour de plusieurs piliers : la gestion intégrée des zones côtières pour concilier développement économique et protection des écosystèmes, le soutien à la recherche et à l'innovation dans des secteurs clés (éolien offshore, hydrolien), ainsi que le développement des filières économiques à faible impact écologique. L'approche européenne met également l'accent sur la coopération interétatique et la cohérence des politiques maritimes entre États membres, favorisant une gouvernance régionale intégrée conforme à l'Agenda 2030 et aux engagements climatiques.

En Afrique, la dynamique est caractérisée par une volonté d'ancrer l'économie bleue dans un modèle de développement inclusif, centré sur les communautés locales et la protection des ressources. La « Charte africaine sur le développement et la gestion durable des océans » illustre cette orientation, conjuguant lutte contre la pêche illégale, préservation de la biodiversité marine et valorisation des ressources halieutiques au bénéfice des populations côtières. Par ailleurs, cette charte encourage le renforcement des capacités institutionnelles et la coopération régionale, notamment via des partenariats transfrontaliers et des initiatives continentales qui visent à structurer une gouvernance océanique africaine. (5&6)

L'économie bleue est progressivement devenue un outil d'influence

géopolitique. De plus en plus d'États intègrent des stratégies océaniques dans leur diplomatie économique et environnementale. La France, avec sa seconde ZEE mondiale, promeut une vision de gouvernance durable des océans, notamment à travers la Stratégie nationale pour la mer et le littoral. Les Émirats Arabes Unis ou l'Arabie saoudite utilisent, eux, la rhétorique bleue pour se positionner comme acteurs responsables de la transition écologique, via des projets phares d'aquaculture, d'hydrogène offshore ou de marinas durables.

Mais cette plasticité sémantique pose problème. De nombreux États ou acteurs privés revendiquent des projets « bleus » sans pour autant répondre à des critères écologiques ou sociaux stricts. Ce phénomène s'apparentant au greenwashing témoigne des tensions entre l'affichage international de bonnes pratiques et la réalité des politiques extractives ou productivistes.

Des tension accrues

La rivalité géopolitique s'intensifie particulièrement dans l'espace indo-pacifique, devenu le laboratoire de la maritimisation mondiale. L'Inde, l'Australie, le Japon, les États-Unis et la Chine y développent des stratégies navales dans un climat de compétition croissante. L'économie bleue y devient un vecteur d'influence régionale, chaque puissance proposant ses propres cadres de coopération bleue (QUAD, ASEAN Blue Economy, Indo-Pacific Oceans Initiative). L'Inde et la Chine, en particulier, investissent massivement dans la modernisation des infrastructures portuaires, le développement des biotechnologies marines et la sécurisation des routes maritimes stratégiques. Ces investissements s'inscrivent dans des plans d'action nationaux d'envergure complétés par des partenariats stratégiques. (11)

Mais cette compétition ne se limite pas à la sphère étatique. La financiarisation de la protection des océans, avec l'essor des obligations bleues (« blue bonds »), des fonds de conservation marins ou des partenariats public-privé, redessine les contours de la gouvernance océanique. Si ces outils innovants permettent de mobiliser des capitaux pour la résilience côtière ou la protection des récifs, ils posent aussi la question de la marchandisation de la nature, et de la dépendance croissante des politiques océaniques à l'égard des marchés financiers.

Dans ce contexte, les routes de la soie maritimes constituent un vecteur majeur de recomposition géo-économique et diplomatique. Portées par l'initiative « Belt and Road » de la Chine, ces corridors maritimes – traversant l'Asie, l'Afrique et l'Europe – structurent la logistique mondiale, favorisent l'essor d'infrastructures portuaires, et intensifient la compétition pour le contrôle des flux commerciaux et des ressources. Elles sont indissociables de la dynamique de « financiarisation » : investissements massifs, crédits liés au

développement maritime, obligations bleues et mécanismes de financement d'infrastructures deviennent décisifs pour sécuriser et gouverner ces itinéraires stratégiques. Les Routes de la soie maritimes jouent ainsi un rôle de catalyseur du soft power. (12)

Mais cette plasticité sémantique pose problème. De nombreux États ou acteurs privés revendiquent des projets « bleus » sans pour autant répondre à des critères écologiques ou sociaux stricts. Ce phénomène s'apparentant au greenwashing témoigne des tensions entre l'affichage international de bonnes pratiques et la réalité des politiques extractives ou productivistes.

Des tension accrues

La rivalité géopolitique s'intensifie particulièrement dans l'espace indo-pacifique, devenu le laboratoire de la maritimisation mondiale. L'Inde, l'Australie, le Japon, les États-Unis et la Chine y développent des stratégies navales dans un climat de compétition croissante. L'économie bleue y devient un vecteur d'influence régionale, chaque puissance proposant ses propres cadres de coopération bleue (QUAD, ASEAN Blue Economy, Indo-Pacific Oceans Initiative). L'Inde et la Chine, en particulier, investissent massivement dans la modernisation des infrastructures portuaires, le développement des biotechnologies marines et la sécurisation des routes maritimes stratégiques. Ces investissements s'inscrivent dans des plans d'action nationaux d'envergure complétés par des partenariats stratégiques. (11)

Mais cette compétition ne se limite pas à la sphère étatique. La financiarisation de la protection des océans, avec l'essor des obligations bleues (« blue bonds »), des fonds de conservation marins ou des partenariats public-privé, redessine les contours de la gouvernance océanique. Si ces outils innovants permettent de mobiliser des capitaux pour la résilience côtière ou la protection des récifs, ils posent aussi la question de la marchandisation de la nature, et de la dépendance croissante des politiques océaniques à l'égard des marchés financiers.

Dans ce contexte, les routes de la soie maritimes constituent un vecteur majeur de recomposition géo-économique et diplomatique. Portées par l'initiative « Belt and Road » de la Chine, ces corridors maritimes – traversant l'Asie, l'Afrique et l'Europe – structurent la logistique mondiale, favorisent l'essor d'infrastructures portuaires, et intensifient la compétition pour le contrôle des flux commerciaux et des ressources. Elles sont indissociables de la dynamique de « financiarisation » : investissements massifs, crédits liés au développement maritime, obligations bleues et mécanismes de financement d'infrastructures deviennent décisifs pour sécuriser et gouverner ces itinéraires stratégiques. Les Routes de la soie maritimes jouent ainsi un rôle de catalyseur du soft power. (12)

Repenser la gouvernance océanique dans un monde globalisé

Comme toute parcelle de terre, l'océan mondial concentre des enjeux cruciaux : sa gouvernance demeure morcelée, marquée par des asymétries structurelles. Dans une période en proie à la crise écologique et aux rivalités stratégiques, repenser la gouvernance océanique signifie inventer des formes nouvelles de régulation et de coopération. Il s'agit de dépasser l'illusion d'un consensus universel souvent conceptuel au profit d'un réalisme institutionnel capable de répondre aux défis actuels et ceux à venir.

Entre justice environnementale et inclusion des savoirs locaux : esquisse d'une gouvernance équitable ?

Les effets différenciés du changement climatique et de la dégradation des océans touchent tout particulièrement les petits États insulaires en développement (PEID), notamment dans le Pacifique et les Caraïbes. Ces territoires, bien que responsables de moins de 1 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, subissent de manière brutale l'élévation du niveau de la mer, la disparition des coraux, la salinisation des terres ou encore la raréfaction des ressources halieutiques. Dans ce contexte, le principe de justice environnementale appelle à reconnaître les inégalités structurelles dans l'accès aux ressources marines, aux financements climatiques, ainsi qu'aux forums de décision internationaux.

La Déclaration de Palau (2014), portée par plusieurs PEID, insiste sur la nécessité de « valoriser les savoirs locaux et traditionnels dans la gestion durable des écosystèmes marins ». De même, la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) plaide pour une science « coproduite » entre savoirs scientifiques et autochtones. Cette perspective remet en question une gouvernance exclusivement descendante, technocratique, et appelle à des mécanismes d'inclusion effective dans les processus décisionnels multilatéraux. (13)

Émergence de dispositifs hybrides : un regain d'espoir ?

L'un des dilemmes centraux de la gouvernance océanique réside dans l'équilibre à trouver entre souveraineté étatique et coopération internationale. Ce paradoxe est particulièrement saillant dans les zones situées au-delà des juridictions nationales, comme la haute mer, représentant plus de 60 % de la surface océanique. L'adoption en 2023 du Traité sur la haute mer (High Seas Treaty), après près de deux décennies de négociations sous l'égide de l'ONU, marque une avancée majeure.

Ce traité illustre une gouvernance dite « hybride » : les États conservent leur souveraineté, mais dans un cadre coopératif contraignant, articulé autour de normes environnementales communes, d'un mécanisme de suivi scientifique et d'une procédure d'évaluation des impacts environnementaux. Autrement dit, il vise à combler un vide juridique considérable.

Il est le premier accord international juridiquement contraignant dans ce domaine et s'appuie sur quatre piliers fondamentaux. Premièrement, il instaure des outils de gestion spatiale pour accélérer la création d'aires marines protégées (AMP) sur la haute mer avec pour objectif de préserver 30% de ces zones océaniques d'ici 2030, aligné avec l'ambitieux objectif global dit « 30×30 » adopté lors de la COP15 sur la biodiversité. Ces AMPs permettront de préserver, restaurer et maintenir la biodiversité marine et les écosystèmes fragiles face aux menaces croissantes comme la surpêche, la pollution et le changement climatique.

Deuxièmement, le traité introduit une exigence d'évaluation d'impact environnemental (EIE) avant toute activité humaine susceptible d'affecter durablement l'environnement marin dans ces zones internationales, renforçant ainsi les mécanismes de prévention.

Troisièmement, il encadre l'accès aux ressources génétiques marines – matières biologiques ayant un potentiel pour la recherche scientifique et le développement technologique – tout en organisant un partage juste et équitable des bénéfices dérivés de leur utilisation, ce qui introduit une dimension de justice économique et de solidarité internationale.

Enfin, le traité prévoit le renforcement des capacités et le transfert de technologies marines, particulièrement vers les pays en développement, afin de garantir une participation plus équitable aux actions de conservation et d'utilisation durable, et de réduire les déséquilibres entre États. (14)

Ce cadre juridique innovant incarne ainsi un compromis, répondant au dilemme central de la gouvernance océanique : préserver un bien commun mondial tout en respectant les intérêts des États. La haute mer, jusqu'à présent en grande partie régie par la liberté quasiment totale des États pour y exercer la navigation, la pêche ou l'exploitation minière, bénéficie désormais d'un règlement qui tente de trouver un équilibre durable. (15)

Le traité doit encore être ratifié par au moins 60 États pour entrer en vigueur, mais il constitue déjà un jalon historique mobilisant de nombreux pays, dont la France et l'Union européenne, en vue d'une gouvernance océanique plus juste et durable. (16)

De même, le One Ocean Summit organisé à Brest en 2022 par la France a rassemblé chefs d'État, institutions scientifiques, entreprises et ONG autour d'engagements sur la lutte contre la pollution plastique, la décarbonation du transport maritime et la régulation de la pêche illégale. Toutefois, ces sommets demeurent largement fondés sur des engagements volontaires, sans mécanisme de sanction en cas de non-respect.

Alors même que l'océan absorbe environ 30% du dioxyde de carbone anthropique et stocke plus de 90% de l'excès de chaleur lié au réchauffement climatique, il demeure trop souvent marginalisé dans les négociations climatiques internationales. La COP28, tenue à Dubaï en 2023, a illustré ce paradoxe : malgré des avancées en matière de financement climatique, les enjeux marins ont une nouvelle fois été relégués à une place secondaire. Plusieurs pays insulaires ont insisté pour que l'océan soit reconnu comme une « partie intégrante des solutions climatiques », mais cette urgence peine encore à s'imposer face à la complexité institutionnelle qui limite une prise en compte transversale et systémique des problématiques océaniques au sein des accords globaux.

Ce cloisonnement constitue un frein majeur, alors même que la santé des océans est essentielle à la régulation climatique, et que la dégradation marine accélère l'urgence environnementale. Pour répondre à ces défis, il est indispensable d'articuler mieux les cadres internationaux, d'intégrer pleinement la dimension océanique dans les processus décisionnels, et d'équilibrer les priorités pour une diplomatie environnementale réellement globale.

Replacer le Sud global au centre

Une gouvernance océanique juste ne peut faire l'impasse d'un rééquilibrage Nord-Sud. De nombreux États du Sud global possèdent d'immenses zones économiques exclusives (ZEE) riches en biodiversité, mais manquent des capacités techniques, humaines et financières pour en assurer une gestion durable. Dans ce contexte, le transfert de technologies vertes, le renforcement des capacités et l'accès équitable aux financements bleus sont des leviers incontournables.

Les instruments de financement se diversifient : les Blue Bonds (obligations bleues), les fonds bleus régionaux, ou encore les mécanismes de paiement pour services écosystémiques. Toutefois, plusieurs études dénoncent les failles de gouvernance et les risques d'endettement associés à certains de ces outils, notamment lorsqu'ils sont adossés à des institutions financières peu engagées dans la transition écologique réelle.

En somme, quel avenir ?

Longtemps lieu de puissance et d'échanges, les océans sont devenus, ou redevenus le centre d'enjeux majeurs, et ne peuvent plus être relayés au second plan : protection de la biodiversité, équité sociale, sécurité et innovation. Face à la division des mécanismes de gouvernance et à la multiplication des intérêts parfois voire souvent concurrents, la nécessité d'une approche réellement intégrée se fait sentir.

Les nouveaux cadres internationaux, les efforts de coopération et le couplage de la diplomatie verte et de l'économie bleue durable offrent des pistes prometteuses, mais seules la transparence des actions, l'inclusion des savoirs locaux et la réduction des inégalités permettront aux politiques maritimes d'être vraiment efficaces.

En définitive, la réussite d'une gouvernance juste et durable des océans dépendra de l'engagement des États, des communautés et des acteurs économiques à dépasser les logiques qui prédominent jusqu'alors, pour faire de l'océan un espace partagé, solidaire et résilient.

Bibliographie

1. *Qui contrôle la mer ?* (s. d.). FIGRA | Festival International du Grand Reportage d'Actualité. <https://www.figra.fr/programmation-2016/competition-internationale-plus-de-40-min-2016/qui-controle-la-mer/>
2. *Économie bleue*. (s. d.). World Bank. <https://www.banquemondiale.org/fr/topic/oceans-fisheries-and-coastal-economies>
3. *Economie bleue - Plan-bleu : Environnement et développement en Méditerranée*. (s. d.). Plan-bleu : Environnement et développement en Méditerranée. <https://planbleu.org/page-theme/economie-bleue/>
4. Desclèves, E. (2013). L'économie bleue au cœur de la mondialisation. *Esprit*, 395 (6), 40–54. <http://www.jstor.org/stable/24275274>
5. *Economie Bleue - The Ocean Foundation*. (s. d.). The Ocean Foundation. <https://oceanfdn.org/fr/blue-economy/>
6. <https://dico.unric.org/fr/termes/diplomatie-environnementale/>
7. ORSINI, Amandine, 2018. Chapitre 16. La diplomatie environnementale. In : BALZACQ, Thierry, CHARILLON, Frédéric et RAMEL, Frédéric, *Manuel de diplomatie*. Paris : Presses de Sciences Po. *Relations internationales*, p.275-290. DOI : [10.3917/scpo.balza.2018.01.0275](https://doi.org/10.3917/scpo.balza.2018.01.0275). URL : <https://shs.cairn.info/manuel-de-diplomatie--9782724622904-page-275?lang=fr>.
8. ALOUPI, Niki, 2021. États et espaces maritimes : entre compétition et coopération. *Questions internationales*, 2021/3 n°107-108, p.19-25. DOI : [10.3917/quin.107.0019](https://doi.org/10.3917/quin.107.0019). URL : <https://shs.cairn.info/magazine-questions-internationales-2021-3-page-19?lang=fr>.
9. *Économie bleue durable* | CMEMS. (s. d.). Home | CMEMS. <https://marine.copernicus.eu/fr/explainers/why-ocean-important/sustainable-blue-economy>
10. ROYER, Pierre, 2012. 3. Les artères de la mondialisation La place des océans dans l'économie mondiale. In : *Géopolitique des mers et des océans Qui tient la mer tient le monde*. Paris cedex 14 : Presses Universitaires de France. Major, p.41-72. URL : <https://shs-cairn-info.ezscd.univ-lyon3.fr/geopolitique-des-mers-et-des-oceans--9782130633891-page-41?lang=fr>.

11. Gaulme, F. (2019). De l'Indo-Pacifique à l'Océanie: une part oubliée du monde? *Politique Étrangère*, 84(3), 11–22.
<https://www.jstor.org/stable/48562558>
12. 2023. Regards géopolitiques sur l'Indo-Pacifique. Paris : La Découverte. « Hérodote », 2023/2 N° 189, p.208. URL : <https://shs.cairn.info/revue-herodote-2023-2?lang=fr>.
13. OCDE (2024), Justice environnementale : Contexte, défis et approches nationales, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/d96d644d-fr>.
14. https://highseasalliance.org/wp-content/uploads/2024/05/HSA-Climate-Briefing_EN.pdf
15. SÉGURA, Serge, 2021. Protection de la « haute mer » : un futur traité en voie d'adoption. *Questions internationales*, 2021/3 n°107-108, p.25-27. DOI : [10.3917/quin.107.0025](https://shs-cairn-info.ezscd.univ-lyon3.fr/magazine-questions-internationales-2021-3-page-25?lang=fr). URL : <https://shs-cairn-info.ezscd.univ-lyon3.fr/magazine-questions-internationales-2021-3-page-25?lang=fr>.
16. *Un océan sans règles, c'est une planète sans avenir*. (s. d.). Conflits : Revue de Géopolitique. <https://www.revueconflits.com/un-ocean-sans-regles-cest-une-planete-sans-avenir/>

L'auteur



LOLITA CELLE

*Étudiante en Master 2 Relations Internationales et Diplomatie à l'Université Jean Moulin Lyon III, **Lolita CELLE** s'intéresse particulièrement aux dynamiques géopolitiques du Moyen-Orient et de l'Asie Pacifique.*

Passionnée par les enjeux stratégiques contemporains, elle a un attrait prononcé pour la cybersécurité, le risque géopolitique et l'intelligence stratégique.

Réchauffement climatique et préservation des océans : inefficacité de l'approche westphalienne

Eric Lafond



La conférence des Nations-Unies sur l'océan, 3e du nom, qui s'est tenue à Nice en juin dernier, démontre s'il en était besoin que notre approche westphalienne des relations internationales n'est pas adaptée aux enjeux climatiques, systémiques.

Il y a un peu moins de 377 ans, les traités de Westphalie mettaient un terme à la guerre dite de Trente ans en Europe ; et instaurent un modèle de régulation interétatique des affaires du monde qui allait s'imposer comme le support du droit international. Le principe d'égalité des États souverains, quelle que soit leur puissance et leur taille, naissait dans cette petite région d'Allemagne. La dimension "universelle" du Congrès de paix imaginée par ses architectes pourrait certes constituer un fil conducteur au sommet des Nations-Unies sur l'océan, mais le fait que ce territoire serve tout le monde sans appartenir à personne crée une situation paradoxale à laquelle notre approche classique des relations internationales peine à s'adapter. Là où la nature humaine et les politiques intérieures des États expliquent les positions respectives de ces derniers au sein de la communauté internationale, apparaissent assez peu de solutions face aux enjeux universels de la préservation des océans. Il ne s'agit pas ici de stigmatiser à moindre frais la diplomatie ou de regretter l'absence d'un hypothétique gouvernement mondial. Il s'agit à l'inverse de pointer le fait que l'approche westphalienne des relations internationales suppose un corpus de connaissances ou de croyances communes et partagées (ce que sont la paix et la guerre par exemple). Et que ce corpus n'existe pas aujourd'hui sur le sujet climatique. En 2019, le GIEC publiait un rapport spécial sur "l'océan et la cryosphère dans le contexte du

changement climatique". Fonte des glaciers, acidification des océans, risques pesant sur les populations côtières... Les scientifiques du groupe d'experts internationaux alertaient sur les périls qui menacent les eaux du monde et listaient les enjeux des prochaines décennies. Pour autant, avant le sommet UNOC, 8,4% de l'océan était protégé, 10% après. Le gain est modeste. La principale réalisation du Sommet, à savoir le Traité sur la haute mer permettant la création d'aires marines protégées (AMP) en haute mer n'est pas entré en vigueur 2 mois après le sommet. Il manque une dizaine de ratifications et aucune n'a eu lieu depuis le sommet lui-même.

Le manque de connaissances ou l'absence de consensus au sein des États sur ce que représentent les océans constituent un obstacle infranchissable à l'élaboration d'un plan de "paix climatique" universel au sens westphalien du terme. En conséquence, il semble pertinent d'imaginer un ou des modèles de gestion différents, peut-être régionaux ou plurilatéraux pour espérer construire des stratégies protectrices efficaces des mers et océans de notre planète.

L'absence de croyances partagées quant à l'importance des océans

Les pays les plus engagés dans cette ambition protectrice des océans, quelles que soient les raisons de leur engagement, ont conscience du manque de consensus, voire du manque de connaissances quant à l'importance de nos mers et océans pour l'équilibre climatique planétaire. Les scientifiques documentent le sujet, avec de plus en plus de précision, mais ce savoir n'atteint que difficilement l'ensemble des chancelleries du monde. Aussi, en préparation du 3e sommet sur l'océan, la France et le Costa-Rica, les principaux organisateurs, ont voulu mobiliser la société civile [1], un pis-aller face au manque de compétences/connaissances au sein des États. Car si les données quant à l'impact et les services écosystémiques des océans sont largement disponibles aujourd'hui, elles ne supplantent pas d'autres considérations plus classiques dans l'engagement international des États.

L'approche des risques d'un changement irréversible de notre environnement climatique est bien synthétisée par les 9 limites planétaires. Il est commun de constater que le constat scientifique d'un dépassement de 6 d'entre elles ne provoque ni panique ni remise en question des politiques publiques

[1] "Dans le cadre du mandat qui leur a été confié par les gouvernements de la France et du Costa Rica pour mobiliser et consulter la société civile pour la préparation de la 3ème Conférence des Nations Unies pour l'Océan, Loreley Picourt (Directrice Générale, Plateforme Océan & Climat) et Rémi Parmentier (Co-Fondateur, The Varda Group) ont organisé une consultation mondiale appelée « Un Appel à Toutes Les Voix de l'Océan ». " (source : <https://ocean-climate.org/unoc2025-fr/>)

développées dans chacun des pays membres de la communauté internationale, sauf à la marge. En septembre 2024, le "Planetary Health Check" (bilan de santé de la planète) évoquait le dépassement imminent d'une septième limite planétaire [2] : le seuil d'acidification des océans. Comme les autres limites planétaires, il s'agit d'un seuil physique au-delà duquel l'environnement risquerait d'être déstabilisé de manière irréversible, avec des impacts majeurs et imprévisibles pour les êtres vivants.

En 2019, le 24 septembre, les 195 gouvernements membres du GIEC [3] ont approuvé le rapport spécial de l'organisme sur les océans. On aime à croire qu'ils l'ont lu avant malgré l'absence de force contraignante de la démarche. Le document [4] établit qu'il est encore possible de préserver les océans et que cette préservation est nécessaire car ils constituent une part essentielle dans les solutions sur lesquelles nous pourrions nous appuyer pour nous adapter aux changements en cours. Ce rapport est aussi le premier à mettre l'accent sur l'importance de l'éducation pour vulgariser les connaissances de bases sur les interactions entre océans et climat.

En parallèle, afin de renforcer l'argumentaire destiné à convaincre de la nécessité de protéger les océans, se déploie l'idée que cet « écosystème » [5] a une valeur intrinsèque, fondamentale pour l'ensemble de l'économie développée par l'Homme sur la planète. En 2005, 1 600 scientifiques réunis par l'Organisation des Nations unies (ONU) ont produit un rapport : « Évaluation des écosystèmes pour le millénaire » (MEA [6]). Celui-ci a défini quatre types de services écosystémiques rendus par les mers et océans. Les écosystèmes marins et côtiers produisent donc des services multiples, tels que :

[2] DAKMESJIAN (Annie), POUHLES (Emile), BASTELICA (Flore), MEVEL (Gildas), « Impacts des activités économiques sur la biodiversité marine : quels outils de mesure et quelles limites ? », 14 février 2025, in [Carbone4.com](https://www.carbone4.com).

[3] Rappelons ici à toutes fins utiles ce qu'est le Giec. Il s'agit d'un groupe d'experts, créé en 1988 par l'ONU et l'organisation météorologique mondiale afin de suivre et de documenter l'évolution du climat. Il est concrètement composé de milliers de scientifiques, renommés dans leur domaine qui travaillent bénévolement pour communiquer, débattre autour des connaissances agrégées ou nouvelles sur le sujet. Le GIEC incarne concrètement ce qu'il est convenu d'appeler la « communauté scientifique » sur le thème du climat. En 2007, le prix Nobel de la Paix lui a été attribué pour avoir établi que le réchauffement climatique était indéniable et causé par l'homme. Il est notamment prouvé que « le recours aux énergies fossiles et l'utilisation des terres agricoles affectent profondément les systèmes de notre planète. »

[4] Disponible ici en anglais : https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2022/03/SROCC_FullReport_FINAL.pdf

[5] Notion dont l'origine est ancienne (1395 selon le Dictionnaire encyclopédique des sciences de l'environnement, ed. Dunod) et qui signifie « unité fonctionnelle formée par le biotope et la biocénose en constante interaction ».

[6] Millenium Ecosystem Assessmend

- des services d'approvisionnement : pêcheries, matériaux de construction ;
- des services de soutien : maintien du cycle de vie pour la faune et la flore, cycle des éléments et des nutriments ;
- des services de régulation : séquestration et stockage du carbone, prévention de l'érosion, traitement des eaux usées, modération des phénomènes météorologiques extrêmes ;
- des services culturels : tourisme, loisirs, bénéfices esthétiques et spirituels.

Une fois définis, ce qui est encore l'objet de nombreuses discussions scientifiques, ces services se voient estimés et valorisés, une façon certainement plus éclairante de faire comprendre leur importance dans le bon fonctionnement de l'environnement des humains [7]. Cette dimension monétaire est complexe, car en partie illusoire et pour certains auteurs elle n'est pas mesurable [8]. Toutefois, une estimation de cette valeur semble s'être imposée auprès de ceux qui s'intéressent à la question. La valeur totale des SE (services écosystémiques) marins et côtiers est ainsi évaluée à plus de 20 900 milliards de dollars par an. Cette somme est considérable et dépasse le PIB des États-Unis (2015) [9].

Bien que toutes les données « macro » sont disponibles, les résultats du Sommet de Nice démontrent que d'autres facteurs entrent en ligne de compte pour orienter les débats et les décisions qui s'en suivent. L'approche court-termiste des comportements humains s'oppose à une lecture moyen-long terme de l'évolution de l'océan.

En 2022 se sont tenus le 1er Sommet sur les océans puis la même année la Conférence sur les océans [10]. Les débats qui se déroulèrent à cette occasion

[7] FOULQUIER (Luc), Services écosystémiques, valeur des écosystèmes, in Environnement, Risque et Santé, mai-juin 2018, vol 17, pp.309-316 : « Beaucoup d'ONG de conservation de la nature veulent donner une valeur monétaire à la diversité biologique. Ce qui est anthropocentrique, car on veut évaluer les bénéfices que l'homme peut et veut tirer de la nature. »

[8] « Les économies de la Terre s'immobiliseraient dans un grincement sans les services des systèmes écologiques de soutien de la vie, donc en un certain sens, leur valeur totale pour l'économie est infinie. » (Costanza et al., 1997) in BARNABE (Gilbert), Valeur économique et écologique des océans, in Urgences Climatiques et écologiques : les solutions de l'océan, ed. EDP Sciences, hors-collection, 2022, 410 p.

[9] Source : [Les services écosystémiques marins et côtiers - Plateforme Océan & Climat](#)

[10] Respectivement février à Brest et juin à Lisbonne.

furent très positifs et très consensuels comme l'évoquent les commentateurs [11]. A l'identique, l'auteur reconnaît que si l'on y parle essentiellement d'économies – et notamment des impacts des activités économiques qui se déroulent sur les océans – « il ne s'agissait pas de sommets économiques » [12]. Ni géopolitiques, ni économiques, ces sommets sont donc emprunts d'une grande timidité quand il s'agit de prendre des décisions significatives pour réguler les activités se déroulant sur, dans et au fond des mers et océans. Quel que soit le sous-thème par lequel on aborde l'analyse de ce type de sommet, il est difficile d'identifier des décisions majeures ayant des conséquences pratiques visibles pour la préservation de la ressource océanique. Ressources halieutiques et aquacultures, grands fonds océaniques, pollutions, océans polaires, aires marines protégées, biodiversité constituent les axes de travaux et de réflexions mais les traités sont inexistants ou en attente de ratifications pour connaître une effectivité.

Le Sommet de Nice a, comme nous l'avons indiqué, accéléré un peu le processus pour le Traité sur la Haute Mer (adopté en 2023) mais le nombre minimal n'est pas encore atteint [13]. Les États-Unis symbolisent l'absence de consensus sur les croyances/connaissances en privilégiant des projets d'exploitations minières en eaux profondes dans les eaux internationales [14]. A l'identique les actuelles discussions qui se tiennent à Genève sur la pollution plastique ne semblent donner lieu à aucun accord ni même à un consensus [15]. Chaque année, 10 millions de tonnes de déchets plastiques sont rejetés

[11] SIMON (Maximilien), Conférence des Nations unies sur les océans et One Ocean Summit : bilan et perspectives pour les sciences océaniques, in *Nature, Sciences et Sociétés*, 2023/1, vol. 23, pp 90-102 : L'océan constitue un des grands communs de l'humanité et ces deux conférences internationales se sont particulièrement attachées à cette dimension. L'océan est aussi un espace géopolitique et géostratégique ; il s'agit d'un aspect qui n'a pas été traité explicitement à Brest et à Lisbonne mais qui est resté à l'arrière-plan des échanges entre États.
»

[12] Simon, op.cit.

[13] Ce traité dit aussi sur "la biodiversité par-delà les juridictions nationales" ([BBNJ](#) pour "Biodiversity beyond national jurisdiction") a été négocié pendant près de 20 ans aux Nations unies. Il a été signé par 115 pays.

[14] Outre qu'ils représentent le premier domaine maritime mondial, ils incarnent aujourd'hui un refus d'adhérer au consensus scientifique partagé (la croyance au sens westphalien du terme) par d'autres États, à minima les 80 qui n'ont pas signé le traité et ne veulent donc s'engager dans un traité universel.

[15] Le sommet de Genève, baptisé « INC-5.2 », se tient du 5 au 14 août 2025 sous l'égide de l'ONU, réunissant près de 180 pays dans le but de négocier un traité international contraignant pour éradiquer la pollution plastique. Après l'échec des négociations à Busan en fin 2024, cette session représentait une dernière chance pour parvenir à un accord global face à la crise environnementale et sanitaire liée à la pollution plastique.

dans les océans. Les discussions mettent à jour deux « blocs » d'États. D'un côté les producteurs de pétrole souhaitant que les efforts soient réalisés sur le recyclage et le traitement des déchets, de l'autre des États consommateurs « qui appellent à un traité ambitieux couvrant tout le cycle de vie des plastiques ». Lors du Sommet de Nice, 96 États ont à ce second titre signé une déclaration commune demandant « l'adoption d'un objectif mondial visant à réduire la production et la consommation de polymères plastiques primaires à des niveaux durables ». Le court-termisme des producteurs semble le moteur principal du blocage, court-termisme d'autant plus difficile à analyser que les projections relative à l'extraction pétrolière indiquent de façon claire un déclin irréversible de ladite production dans la décennie 2030, c'est-à-dire demain [16]. Sauf à considérer d'autres biais culturels, on ne peut que conclure que le processus rationnel consistant, à partir d'un consensus de connaissances sur un phénomène, de ses liens de causalité internes, ne fonctionne pas et ne permet pas d'aboutir à un accord.

Le constat d'échec est patent. Et même si l'espoir persiste toujours, même si les diplomates soulignent les avancées (nombre de signatures pour le Traité sur la haute mer, engagements volontaires de certains États, annonces de 14 États de création ou de renforcement de zones protégées), l'approche westphalienne d'une prise de conscience universelle des enjeux aboutissant à un accord de sauvetage de la ressource que constitue l'océan ne porte pas ses fruits. Elle se fait l'écho d'une forme d'inefficacité onusienne, confirmant l'illusion à ce jour d'une gouvernance mondiale des ressources planétaires. Il s'agit alors de se tourner vers d'autres approches, régionales, locales, fondées sur l'idée de sauver ce qui peut l'être ou d'être exemplaire pour examiner si un multilatéralisme non universel est porteur de plus d'espoir pour les mers et océans.

Les océans, les mers, des communs gérés localement pour le compte de tous ?

71% de la surface de la Terre est recouverte par les océans. Cet espace océanique a été découpé, au fil des conventions et traités, en zones maritimes dont la responsabilité est partagée par différents États. Toutefois, cette responsabilité tient davantage à la souveraineté qu'à la gestion des ressources dans l'intérêt général. Aussi, au niveau régional, ont émergé d'autres modèles visant à la gestion de l'écosystème océan ou mer (Union Européenne). Toutefois, ces modèles demeurent largement insuffisants pour apporter des réponses structurantes et efficaces au besoin de protection de cette ressource

[16] Analyse du Shift Project pour le Ministère des armées en France, 2021 : <https://theshiftproject.org/publications/petrole-risques-approvisionnements-europe/>

essentielle, et il est nécessaire d'inventer ou d'adapter d'autres modèles où mers et océans deviendront des communs aux États voisins qui devront les gérer dans leur intérêt et celui de la planète.

Le cas de la pollution plastique est un exemple d'une autre approche, moins universelle, telle que pratiquée par l'Union européenne. L'UE s'est dotée en 2021 d'une directive sur les plastiques à usage unique. Un texte qui s'attaque aux produits en plastique destinés à être jetés peu de temps après leur utilisation, et qui interdit de mettre sur le marché tous les couverts (assiettes, fourchettes, couteaux...), les pailles, les cotons-tiges, les bâtonnets pour mélanger les boissons, les tiges des ballons de baudruche ainsi que certains récipients en plastique. De façon complémentaire, la Commission européenne, en septembre 2023, après validation par les eurodéputés et les États membres, a adopté l'interdiction des microparticules de plastique pour les terrains de sport synthétiques, certains produits cosmétiques, les détergents et des pesticides. Ses membres sont les plus proactifs pour exprimer leur soutien à un traité mondial juridiquement contraignant sur la pollution plastique au cours de la conférence. L'Union Européenne n'a donc pas renoncé à l'approche universaliste mais semble de plus en plus tenté par une approche unilatérale, régionale de la question. En réduisant son usage du plastique – d'aucuns souligneront à juste titre que les mesures prises demeurent assez symboliques au regard de la quantité de plastique consommée sur le continent européen [17] –, l'Union Européenne ouvre la voie à des décisions régionales-unilatérales, soit au nom de la préservation de la ressource, soit au nom de l'exemplarité, soit sur le fondement d'intérêts économiques qui pourraient correspondre aux deux premières motivations.

D'une façon plus globale sur la gestion de la ressource océanique, l'Union européenne entretient l'ambiguïté entre gestion régionale et contribution à une gestion universelle. On trouve ainsi, dans le descriptif du Feampa [Le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture [18]] que l'un des (quatre) objectif à atteindre est de « Renforcer la gouvernance internationale des océans et faire en sorte que les mers et les océans soient sûrs, sécurisés, propres et gérés de manière durable ». Et, dans le même temps, l'UE affirme l'existence d'une politique maritime intégrée (PMI) consistant en une approche globale de toutes les politiques européennes relatives à la mer pour « mieux tirer profit de son espace maritime tout en diminuant les incidences sur l'environnement » [19]. Et, à ce titre, elle déploie la politique commune de la pêche qui, selon ses principes fondateurs, repose sur « la

[17] En France, c'est 70 kg par an et par personne. (source Inrae).

[18] Un fonds doté d'un budget de 6,108 milliards d'euros pour la période 2021-2027 qui sert notamment au programme des aides structurelles à la pêche.

[19] Source <https://www.europarl.europa.eu/> fiche PMI.

nécessité d'assurer une exploitation durable, sur le plan environnemental, des ressources biologiques marines et la viabilité à long terme du secteur ». Or, la plupart des observateurs considèrent que l'Union européenne est, au mieux timide, au pire inconséquente dans la gestion de la ressources halieutique en prenant systématiquement le parti d'une exploitation maximale plutôt que celui de la préservation [20].

Pourtant, cette préservation de la biodiversité marine est un objectif affiché de la Commission européenne à hauteur de 30 % des plus de 11 millions de km² de mers de l'UE en 2030. Cet objectif doit être officiellement fixé dans le droit européen à travers l'adoption d'une loi sur les océans prévue pour 2027 [21].

Ces contradictions sont le fruit d'une position intermédiaire entre l'espoir d'une régulation internationale où interviennent non seulement l'ONU, mais aussi l'OMC et les divers instances relatives à l'exploitation des ressources océaniques [22], et une approche plus régionale, voire locale, fondée sur l'urgence de préserver ce qui est encore possible de préserver.

« Au niveau régional, il existe une grande variété de cadres de coopération. Sur le continent européen, il s'agit notamment de la commission OSPAR pour l'Atlantique du Nord-Est, de la commission HELCOM pour la mer Baltique et du plan d'action pour la Méditerranée. D'autres organismes sont plus spécialisés dans la pêche et l'aquaculture. Certains d'entre eux sont dotés de pouvoirs de gestion, comme l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO). D'autres n'ont que des pouvoirs consultatifs, comme la Commission européenne consultative pour les pêches dans les eaux intérieures et l'aquaculture (EIFAAC) [23]. » Ces formes de coopération demeurent assez classiques. L'urgence de trouver des approches plus efficaces conduit à l'émergence de nouveaux modèles ou outils. Ainsi, douze

[20] « Les modalités techniques à travers lesquelles il doit être mis en oeuvre éclairent les contradictions internes à la politique européenne : "La préservation des ressources par l'ajustement de la capacité de pêche aux possibilités de pêche est l'une des priorités de la PCP. Pour parvenir à une exploitation durable, les stocks de poisson doivent être gérés selon le principe du niveau de rendement maximal durable (RMD). La PCP fonde, à cette fin, ses décisions sur les meilleurs avis scientifiques disponibles et suit une approche prudente, selon laquelle l'absence d'informations scientifiques suffisantes ne peut justifier le report ou l'absence de mesures de conservation des espèces. L'exploitation durable implique par ailleurs l'application progressive d'une approche fondée sur l'écosystème à la gestion de la pêche. » Sachant que 70% du poisson consommé dans l'Union Européenne est importé.

[21] OLIVIER (Arthur), « Mers et océans, quel rôle pour l'Union Européenne », in www.touteleurope.eu, 12 juin 2025, avec un podcast #72 « L'Europe et la mer : entre écologie et enjeux stratégiques » à écouter.

[22] 26 instances au sein des seules Nations-Unies

[23] « Gouvernance des océans », in <https://www.copernicus.eu/en>

gouvernements caribéens ont lancé en ouverture de la conférence du Sommet de Nice l'initiative Actioning Blue : Vision 30x30 pour les Caraïbes. Cette dernière vise à aligner les politiques régionales avec le cadre mondial pour la biodiversité adopté à Montréal en 2022, et à atteindre l'objectif de 30% d'aires marines protégées d'ici 2030. Fin juillet, ils mobilisaient des fonds publics et privés autour de nouveaux mécanismes (fiduciaires) et présentaient les premiers résultats [24]. Faisant référence aux objectifs établis par les scientifiques et les instances onusiennes (ODD 14 [25]), les États s'organisent localement sans attendre de gouvernance mondiale sur le sujet. De telles initiatives pourraient-elles être prises ailleurs ? Certainement, mais les obstacles sont nombreux. La gouvernance de la Méditerranée semble être à l'arrêt et nécessite peut-être un nouveau cadre avec des acteurs engagés [26]. Celles de la Mer Noire ou de la Mer Rouge sont fortement empêchées par les conflits en cours [27], celle de la Mer de Chine paralysée par la volonté de toute puissance de la Chine, bien éloignée des principes du droit international [28]. Faut-il appliquer encore plus de subsidiarité et considérer que c'est à l'échelle des États, voire à l'échelle infra-étatique que l'action sera la plus efficace ? En septembre 2024, des maires de villes côtières communiquaient ensemble et annonçaient coopérer pour anticiper et trouver des solutions à l'élévation du

[24] Congrès sur le financement de la conservation dans les Caraïbes | Fonds des Caraïbes pour la biodiversité

[25] Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable

[26] LAFRANCHIF (Marie-Pierre), MEHDI (Rostane), Actualités de la gouvernance internationale de la Méditerranée, Colloque des 9 et 10 novembre 2017, ed. Pedone, 2021, 206 p. : « La Méditerranée constitue, à l'époque contemporaine, un espace plus que jamais fragmenté. (...) Cette réalité en tension conduit tout droit à souligner la difficulté en même temps que la nécessité d'une gouvernance commune des questions et enjeux propres à cet espace marin.

[27] Le GOURELLIEC (Sonia), « L'Afrique face aux rivalités de puissance en mer rouge », in Fondation Méditerranéennes d'Études Stratégiques, 28 mars 2024. A noter qu'il existe une Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden, soutenu en 2013 par la Banque Mondiale (communiqué de la Banque mondiale, 4 novembre 2013.

[28] « La Mer de Chine, champ de bataille géopolitique et écologique », in RFI, 13 juin 2025 : « Dans ce climat de tension, la coopération régionale est presque impossible. Or, sans coordination entre États, il devient très difficile de protéger efficacement cet écosystème marin déjà fragilisé par le réchauffement climatique. Résultat : une zone stratégique qui pourrait devenir un exemple de gestion durable des océans est aujourd'hui un point chaud de dégradation environnementale. »

niveau des océans [29].

Face au double constat d'une échéance 2030 qui se rapproche, et d'un échec de l'approche westphalienne, il est probable que nous assistions à de nouvelles initiatives des acteurs locaux et régionaux pour contribuer à préserver, à leur échelle, ce qu'ils peuvent des océans et de leurs services écosystémiques.

[29] Initiative Sea'ties : « Sea'ties vise à rassembler les connaissances scientifiques au sein de synthèses et bases de données accessibles, permettant l'identification et l'analyse des solutions déployées par les villes côtières à travers le monde. »

L'auteur



ERIC LAFOND

*Enseignant en droit public (doctorat) et en sciences politiques, ayant toujours eu l'opportunité de travailler en parallèle sur diverses politiques publiques (logement, insertion, emploi), **Eric LAFOND** essaie de comprendre et partager depuis quelques années les enjeux et les freins à la transition écologique nécessaire à notre avenir.*

