

— ÉTUDES MARINES —

OUTRE-MER

N°9 – Décembre 2015

Centre d'études stratégiques de la Marine

— ÉTUDES MARINES —

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

Directeur de la publication

Contre-amiral Thierry Rousseau

Rédacteurs en chef

Cyrille P. Coutansais

Capitaine de corvette Stéphanie Payraudeau

Avec la précieuse collaboration du Service prépresse de la Marine nationale
pour les infographies

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)
Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07
01 44 42 82 13 – cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

— ÉTUDES MARINES —

OUTRE-MER

N°9 – Décembre 2015
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

Contre-amiral Thierry Rousseau 6

Quand le passé redevient l'avenir

Cyrille P. Coutansais 12

S'étendre sous les mers : le programme Extraplac

Alexia Pognonec 19

Marine nationale : adapter nos moyens pour protéger nos outre-mer

Capitaine de vaisseau François Moreau 24

Saint-Pierre-et-Miquelon, a mare labor

Entretien avec Annick Girardin 34

Antilles, laboratoire de la lutte contre le narcotrafic

Commissaire en chef de 1^{ère} classe Philippe Dézéraud 42

Le CENTOPS au cœur de la lutte contre le trafic de drogue

Capitaine de vaisseau Xavier Larreur 52

Assumer sa souveraineté : l'exemple de la police en mer en Guyane

Commissaire principal Thomas Pailloux 56

Polynésie : la France au cœur de la plus dynamique région du monde

Contre-amiral Bernard-Antoine Morio de l'Isle 68

La passion Clipperton

Camille Morel 76

La mer, une chance pour Wallis-et-Futuna Entretien avec Robert Laufoaulu	80
Le Caillou, à la croisée des chemins Marie-Pierre Campo	90
La France, acteur engagé de l’océan Indien Lieutenant de vaisseau Jérémy Drisch	100
Terres australes et antarctiques françaises : un patrimoine à préserver Entretien avec Cécile Pozzo di Borgo	110
Odyssée au bout du monde Entretien avec Emmanuel Lepage	122

PRÉFACE

Contre-amiral Thierry ROUSSEAU

Directeur du Centre d'études stratégiques de la Marine

Outre-mer, le nom seul éveille l'intérêt du marin : la mer est son milieu de travail, d'intérêt et souvent de passion ; et derrière, il y a le rêve ou le mythe et surtout l'ouverture au monde.

Et justement, nous entrons dans un nouveau monde, la mission du Centre d'études stratégiques de la Marine, avec ses *Études marines*, étant précisément de participer à sa découverte :

- il y a deux ans et demi, *L'histoire d'une révolution* décrivait le « rapport de la France à cette planète bleue » (Robert Frank) ;
- fin 2013, *La Terre est bleue* accompagnait la prise de conscience, bien tardive, sur la maritimisation du monde ;
- en 2014, *Les larmes de nos souverains* rappelaient opportunément l'importance et la profondeur de la pensée stratégique navale française ;
- il y a un an, *Union européenne : le défi maritime* offrait une vision globale de la politique maritime de l'UE ;
- enfin, avant l'été, une plongée dans les *Abysses* illustrait le potentiel des fonds marins sans occulter les difficultés d'accès.

Aujourd'hui, il est temps de voir la réalité en face : l'outre-mer est la chance de la France, les outre-mer plutôt, le pluriel traduisant la diversité et les complexités rencontrées. Dans ce numéro, tous nos territoires ont été abordés, en mettant en exergue, à chaque fois, un volet transverse de cette complexité : ni dictionnaire, ni atlas ou encyclopédie, mais exemple d'éclairage.

L'importance de l'outre-mer pour la France se traduit en deux mots :

- stratégie, car la France, présente par ces outre-mer sur presque tous les océans du monde, ne peut se désintéresser de ce qui s'y passe et dispose à la fois d'une légitimité et d'un support essentiel pour une action mondiale ;
- souveraineté, car qui dit richesses dit convoitises, et donc besoin d'ordre et de protection, que la Marine nationale est bien à même de remplir, en particulier par sa capacité à passer rapidement de missions de défense à des missions de sécurité.

Les événements tragiques récents, en France et dans le monde, ne font que souligner la dimension essentielle de ces deux aspects.

Bonne et belle navigation.

Océan
PACIFIQUE

Fort-de-France
(Martinique)

FS - Germinal
FS - Ventôse
BATRAL - Dumont d'Urville
Panther - 36F
Alouette III - 225

Clipperton
434 000 km²

Polynésie Française
4 804 000 km²

Papeete (Tahiti)

FS - Prairial
PAT - Arago
RR - Revi
Falcon 200 - 25F
Dauphin - 35F
Alouette III - 22S

Saint-Pierre-
et-Miquelon

10 000 km²

Saint-Pierre

PSP - Fulmar

Antilles

138 000 km²

Guyane

126 000 km²

Dégrad-des-Cannes

P400 - La Capricieuse
P400 - La Gracieuse
ERF - Caouanne

Océan
ATLANTIQUE

MARINE ET OUTRE-MER

 Zones économiques exclusives outre-mer

 Bases navales et points d'appui outre-mer

 Bases scientifiques

 Moyens attribués
par la marine

ARCTIQUE

Océan
PACIFIQUE

Mayotte

Port des Galets
(Réunion)

FS - Floréal
FS - Nivose
PAT - Le Malin
BATRAL - La Grandière
PATAUS - Albatros
Panther - 36F

La Réunion - Mayotte
Îles Éparses
1 058 000 km²

Saint-Paul
et
Amsterdam

Crozet

Kerguelen

Terres australes
et antarctiques françaises
1 727 000 km²

Wallis-et-Futuna
266 000 km²

Nouvelle
Calédonie
1 364 000 km²

Nouméa

FS - Vendémiaire
P400 - La Moqueuse
P400 - La Glorieuse
Falcon 200 - 25F
Alouette III - 22S

Septembre 2013, au large de Bellefontaine en Martinique, le bâtiment de transport léger Dumont d'Urville et le remorqueur côtier *Maïto* s'exercent au remorquage.

© S. Ghesquière / *Marine nationale*.



Quand le passé redevient l'avenir

Cyrille P. COUTANSAIS

Directeur de recherches au CESM

Notre relation à l'outre-mer a longtemps été ambivalente, ces territoires étant vus alternativement comme « un fardeau » ou le moyen de juteux bénéfices. Les « perles des Antilles » sont symptomatiques de cette histoire contrastée : si les débuts, l'implantation, furent laborieux, l'épanouissement de la canne à sucre – et de sa face sombre, l'esclavage – conduisit à les préférer aux « quelques arpents de neige » canadiens que l'on céda à l'Angleterre lors du désastreux traité de Paris de 1763. L'abolition de l'esclavage entraîna une crise économique profonde et son lot de questionnement quant à l'utilité de telles possessions. Puis le rhum, la banane ensuite, inversèrent la tendance avant que le mouvement de décolonisation et une nouvelle crise du modèle économique antillais n'entraîne de nouvelles interrogations. Et cette dynamique peut se retrouver pour tous nos territoires ultra-marins. Il suffit de songer à Saint-Pierre-et-Miquelon, conservé de haute lutte par le duc de Choiseul lors du même traité de Paris de 1763 car considéré comme une « *nursery of seamen* » irremplaçable pour la *Royale*. Ces îles sont plongées, depuis l'arbitrage de 1992 avec le Canada et ses conséquences sur l'activité de pêche, dans une profonde déshérence. L'entrée dans le XXI^e siècle semble marquer un autre tournant : la biodiversité la plus riche, les ressources minérales ou en hydrocarbures les plus prometteuses se retrouvent pour l'essentiel outre-mer faisant de ces territoires de nouvelles promesses d'avenir.

Dans cet éternel mouvement de balancier, un aspect est demeuré constant : l'intérêt stratégique. Disposer de possessions ultra-marines a toujours représenté le moyen de déployer des forces navales sur tous les océans du globe en pouvant compter sur des points d'ancrage, de ravitaillement – en vivres comme en carburant – essentiels en cas de conflit. Cet invariant se retrouve bien évidemment de nos jours mais démultiplié du fait de la globalisation et de l'ultra-dépendance à la mer de nos sociétés.

Des points d'ancrage essentiels à l'heure de la globalisation

Les outre-mer n'ont cessé de voir leur importance croître d'un point de vue stratégique. Préoccupation présente dès l'origine : nos premières implantations pérennes – dans les Antilles – représentaient ainsi dans l'esprit de Richelieu un aspect économique mais tout autant stratégique. Assurer à la *Royale* des points d'ancrage dans les Caraïbes lui offrait le moyen de perturber les convois de métaux précieux de l'Amérique espagnole vers Cadix qui alimentaient la solde des redoutables *tercios*, couper le nerf de la guerre en quelque sorte. Cette dimension de points d'appui en mesure d'assurer le soutien des opérations de la marine sur l'ensemble des océans du globe, s'est prolongée de nos jours mais avec une acuité plus prégnante tant la globalisation a tout changé.

Si auparavant la rupture du négoce maritime pouvait se révéler préjudiciable, elle ne mettait pas en cause l'existence même d'une nation. Notre histoire est parsemée de ces épisodes où, de Napoléon I^{er} à la seconde guerre mondiale, nos liaisons océaniques étaient perturbées voire inexistantes mais, somme toute, moyennant des *ersatz* – la betterave pour pallier le manque de canne à sucre, une propulsion au gazogène pour compenser l'absence de pétrole –, la vie quotidienne pouvait se poursuivre vaillamment.

Ce cadre est aujourd'hui bouleversé. On connaît l'importance des approvisionnements en hydrocarbures mais l'ère globale est marquée par une autre rupture essentielle : la réorganisation du système productif à l'échelle du globe. « L'atelier du monde » chinois porte bien son nom : il ne fabrique pas, il assemble des composants venus de tous les hémisphères par la mer au profit de donneurs extérieurs avant de réexpédier le produit fini via les porte-conteneurs. Dans ce contexte, la moindre rupture sur la chaîne logistique est susceptible de bloquer l'ensemble de l'économie. On en avait eu un aperçu avec la catastrophe de Fukushima dont l'onde de choc s'était propagée en Europe comme aux États-Unis. Le secteur automobile, par exemple, s'était retrouvé démuné de certains pigments pour ses peintures – les Ford n'étaient plus disponibles dans leur version rouge... – et, plus problématique, de composants électroniques, produits par le Japon pour près de 40 % de voitures dans le monde.

Si les ruptures occasionnées par Fukushima étaient d'ordre naturel, on peut, à l'inverse, imaginer des causes humaines. L'ampleur de la piraterie somalienne est venue souligner ici l'éventail des possibles et l'enjeu que représentait un phénomène propre à liguer contre lui l'ensemble des marines du globe, de l'*US Navy* aux forces européennes regroupées au sein d'*Atalante* en passant par les marines russe, chinoise ou encore indienne. Si les frères de la côte somaliens sont aujourd'hui contenus, ceux qui musardent dans les eaux du détroit de Malacca, proche du nœud logistique essentiel de Singapour, inquiètent, quand le canal de Suez préoccupe mais dans un contexte tout autre.

Dans ce panorama, disposer de points d'appui se révèle essentiel, vital même. Il n'est que de voir comme certaines puissances navales, moins bien dotées que notre pays, cherchent, à l'image de la Chine et de son collier de perles, à se doter des relais indispensables à leurs ambitions de puissance navale mondiale.

La France peut compter sur un maillage hors pair avec une présence sur tous les océans du globe à l'exception de l'Arctique, mais Saint-Pierre-et-Miquelon n'est pas si loin... La marine peut s'appuyer ainsi, dans chaque zone, sur une base navale principale – éventuellement renforcée par des bases secondaires et des points d'appui – qui lui fournit un précieux soutien logistique. Cette présence permet en outre d'acquérir

une connaissance plus fine de l'environnement et de nouer des liens précieux avec les marines riveraines à l'exemple des coopérations avec l'Australie en matière de contrôle des pêches ou avec nos partenaires des Caraïbes dans la lutte contre le narcotrafic. Ajoutons enfin qu'elle est d'autant plus nécessaire pour parer à l'évacuation de nos ressortissants qui, avec la globalisation, sont désormais présents sur tous les continents.

Il s'agira dans l'avenir de poursuivre nos efforts pour augmenter la plus-value de ces points d'ancrage en insistant notamment sur la nécessité de disposer de ports de relâche adaptés à l'ensemble de nos moyens. Doter chaque zone maritime d'un véritable *hub* AEM¹ – au sein duquel, à côté des moyens des autres administrations, la marine pourrait compter en permanence sur une frégate de surveillance, un bâtiment de soutien polyvalent et des aéronefs (hélicoptères, avions de surveillance maritime et d'intervention) –, paraît de la même façon devoir être recherché à plus long terme tant les outre-mer représentent aussi notre avenir sous forme d'un trésor énergétique, minéral mais aussi biologique.

Un trésor énergétique

Au rythme des campagnes d'exploration d'hydrocarbures, l'outre-mer semble revêtir les atours d'une nouvelle mer du Nord. Si Saint-Pierre-et-Miquelon paraît prometteur, les espoirs les plus tangibles reposent aujourd'hui sur la Guyane et les îles Éparses. Le gisement guyanais est évalué à 300 millions de barils et si les premiers forages effectués par la compagnie Shell n'ont, à ce jour, pas donné les résultats escomptés, il faut souligner que les campagnes infructueuses sont le lot de toutes les aventures offshore : dans les années 1960-1970, il avait fallu procéder à une vingtaine de forages avant d'obtenir des résultats en mer du Nord. Concernant les Éparses, c'est Juan de Nova qui focalise aujourd'hui l'attention, les ministres de l'Écologie et de l'Économie ayant prolongé fin septembre 2015 le permis exclusif de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux au bénéfice du groupement formé par South Atlantic Petroleum et Marex Petroleum.

L'exploitation sera bien évidemment longue à voir le jour. Le temps de la prospection joue son rôle tout comme – de manière plus conjoncturelle puisque lié à la volonté de l'OPEP de conserver sa mainmise sur le marché – les prix aujourd'hui orientés à la baisse qui poussent à restreindre des projets offshore, aujourd'hui peu rentables. La croissance des émergents et la raréfaction des ressources à terre poussera cependant, mécaniquement, à une nouvelle hausse comme vient de le rappeler l'Agence

1. Action de l'État en mer.

internationale de l'énergie dans son rapport 2015. Et ce, quand bien même la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique pousse à trouver des alternatives au tout pétrole. Les années à venir seront placées sous le signe d'un mix-énergétique beaucoup plus que sur une transition brutale vers une source d'énergie alternative unique, aujourd'hui inexistante.

Un trésor minéral

95 % du sol de la zone économique exclusive (ZEE) ultramarine se situe à plus de 500 mètres de fond, dans des environnements susceptibles d'abriter des ressources minérales sur lesquelles l'attention des chercheurs est focalisée depuis les années 1970.

Ainsi, des sulfures hydrothermaux – dont les teneurs en métaux sont en général sensiblement supérieures à celles des mines exploitées à terre – ont été identifiés à Wallis-et-Futuna, dans les îlots de Matthew et Hunter, Saint-Paul et Amsterdam, l'archipel des Crozet, les Kerguelen, à Mayotte, aux Antilles et en Polynésie. Les encroûtements cobaltifères quant à eux sont présents dans les volcans anciens et atolls immergés, ce qui est le cas de l'archipel des Tuamotu (Polynésie française), des Kerguelen, de Mayotte et des îles Éparses. Les concentrations les plus élevées sont situées en Polynésie, entre 1 500 et 2 000 mètres de profondeur avec des proportions de métaux deux à trois fois supérieures à celle des latérites exploitées à terre. Des nodules enfin ont été localisés à l'ouest de la Polynésie et dragués au nord de l'île de Clipperton.

Passé cette première cartographie, les campagnes se sont réduites, avant de reprendre ces dernières années. Indépendamment des actions menées dans la Zone – les fonds marins internationaux –, une campagne d'exploration centrée sur les nodules polymétalliques a été lancée à Wallis-et-Futuna en 2010. Conduite par l'Ifremer, associée notamment au Bureau de recherches géologiques et minières, à Eramet et à Technip, elle a permis de découvrir les premières minéralisations hydrothermales dans une zone économique exclusive française. Si l'exploration progresse, demeure la question de l'exploitation, considérée comme techniquement possible mais hypothétique sur le plan économique car très onéreuse.

L'art de la prédiction est cependant aléatoire en ce domaine. Ainsi, à terre, certains gisements de nickel de Nouvelle-Calédonie, considérés comme inexploitable il y a quelques années, le sont devenus du fait de la hausse des cours et des progrès techniques. Rien ne dit qu'il n'en sera pas de même pour des ressources minérales immergées qui agitent beaucoup les entreprises du secteur.

Ainsi, alors que l'on n'avait jamais procédé à des opérations de collecte de minéraux à des fins commerciales à plus de 200 mètres de fond, les essais effectués par une compagnie comme Nautilus Mineral depuis 2010 ont démontré la possibilité de procéder au ramassage des sulfures polymétalliques situés à 1 700 mètres. Cette même société attend 2017 et la livraison de son premier navire d'exploitation minière pour passer à une exploitation grandeur nature dans la ZEE de Papouasie-Nouvelle-Guinée.

Les trente années qui viennent seront très certainement bien plus actives en matière d'exploration et d'exploitation des minéraux marins que ne l'ont été celles qui nous séparent des premiers travaux des années 1970. Les politiques publiques destinées à économiser, substituer ou recycler les matières premières permettront, en effet, de repousser l'échéance des pénuries de ressources terrestres mais sans pouvoir l'éviter : les ressources minérales des mers seront indispensables. Notre pays en a pleinement conscience si l'on en juge par la stratégie nationale relative à l'exploration et l'exploitation minière des grands fonds marins adoptée en Comité interministériel de la mer le 22 octobre 2015.

Un trésor biologique

L'outre-mer concentre 80 % de la biodiversité française. Le potentiel halieutique y demeure important, du moins dans son versant aquacole, pour l'heure peu exploité. La culture de l'ombrine s'y est fait une place, la crevetticulture s'épanouit en Nouvelle-Calédonie tandis que le platax, poisson très apprécié des Polynésiens, renaît sur cette terre où il avait quasiment disparu du fait d'une surpêche lagonaire. Signe du potentiel de cette activité, des investisseurs chinois ont posé le 7 mai 2015 la première pierre d'un projet aquacole en Polynésie destiné à produire 50 000 tonnes de poissons par an.

Mais l'avenir ne se réduit pas au seul domaine halieutique, la faune et la flore marines apparaissant plus largement comme un réservoir de médicaments, de cosmétiques, de biotechnologies au sens large. Pour prendre le seul exemple des algues, on estime le nombre d'espèces existantes entre 200 000 et un million, cette diversité biologique laissant présager une immense richesse en molécules originales. Un certain nombre de secteurs ne s'y sont pas trompés à l'image de la chimie qui a fait du jus d'algue un des engrais phare des jardinerie quand l'industrie s'intéresse aux biomatériaux à base d'algue. La santé n'est pas en reste, ces véritables « usines cellulaires » présentant un fort potentiel antibactérien, antiviral ou anticancéreux. L'agro-alimentaire raffole quant à elle de leur propriété d'agents de saveur et de texture et s'efforce de faire apprécier leur saveur dans nos assiettes. Rien de surprenant pour un palais asiatique,

plus incongru pour les nôtres, forgés aux délices de Vatel. Ajoutons enfin, en matière environnementale, leur capacité de bioremédiation et, pour les micro-algues, leur apport pour l'élaboration des biocarburants.

Protéger les ressources mais aussi l'exploitation

L'ensemble de ces ressources ne manquera pas de susciter les convoitises, convoitises qui se manifestent déjà à travers la pêche illégale ou non réglementée dont souffrent particulièrement la Guyane, les Terres australes et antarctiques françaises ou nos territoires du Pacifique. La surveillance satellitaire a donné des résultats probants dans les australes mais elle ne remplace pas une présence forte, seule susceptible d'intervenir pour décourager durablement les larcins.

Aucun hasard par conséquent si la marine et les administrations concourant à l'AEM ont lancé un programme de renouvellement de leurs moyens outre-mer. Les B2M, bâtiments multi-missions, seront affectés au rythme de leur admission au service actif en Nouvelle-Calédonie, Polynésie (2016), à La Réunion (2017) et enfin aux Antilles, en attendant les Batsimar². Notons aussi que le nouvel *Astrolabe* sera dédié à des missions de surveillance en dehors de ses rotations destinées au ravitaillement de la base Dumont d'Urville.

Ces moyens, destinés à protéger les ressources de nos territoires ultra-marins, devront aussi, dans un avenir plus ou moins proche, être à même d'en protéger l'exploitation. Il n'est que de voir le golfe de Guinée et les convoitises criminelles que peut susciter son pétrole pour extrapoler sur l'attraction que pourrait représenter des activités d'extraction de ressources minérales et les navires les convoyant. Si les prix des métaux sont pour l'heure orientés à la baisse du fait d'une décélération d'une croissance chinoise qui consomme, rappelons-le, 57 % du cuivre mondial ou les deux-tiers du minerai de fer, ce mouvement semble bien conjoncturel. La croissance des émergents, hors Chine, ne pourra que reprendre et, devant la raréfaction des ressources minérales à terre, les prix repartir à la hausse.

Les problématiques de biopiraterie qui affectent déjà les ressources génétiques marines et consistent à prélever une ressource de la biodiversité marine située dans une ZEE pour mieux la breveter afin d'en tirer de juteux profits, conduiront de la même façon à une vigilance accrue et des moyens afférents. La préservation du trésor de nos outre-mer, et par conséquent de notre avenir, est à ce prix.

2. Bâtiments de surveillance et d'intervention maritime.

Le programme français d'extension raisonnée du plateau continental (Extraplac)

Alexia *POGNONEC*

Chargée de recherches au CESM

Le 25 septembre 2015, les outre-mer ont permis à la France d'étendre son plateau continental de près de 580 000 km² au large des côtes de la Guyane, des îles Kerguelen, de la Nouvelle-Calédonie, de la Guadeloupe et de la Martinique. Ces extensions¹ octroient à la France des droits souverains pour l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles situées sur les fonds marins et dans leurs sous-sols. Les eaux surjacentes, qui demeurent du domaine de la haute mer, ne sont pas comprises.

En vertu des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) – et de l'article 76 en particulier –, les États peuvent en effet présenter des demandes d'extension de leur plateau continental au-delà des 200 milles marins – et jusqu'à 350 milles – lorsqu'il se prolonge effectivement sous la mer. Ces demandes, qui doivent être justifiées d'un point de vue géologique, morphologique et géophysique, sont préparées dans le cadre du programme français d'extension raisonnée du plateau continental, dit Extraplac.

/...

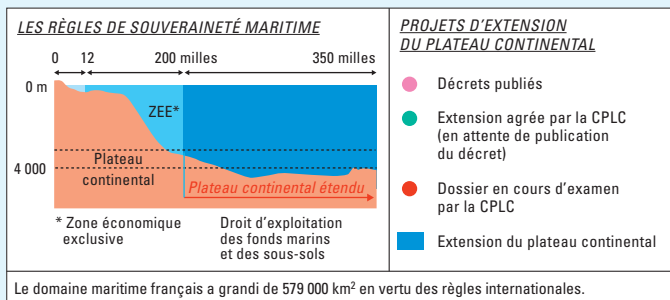
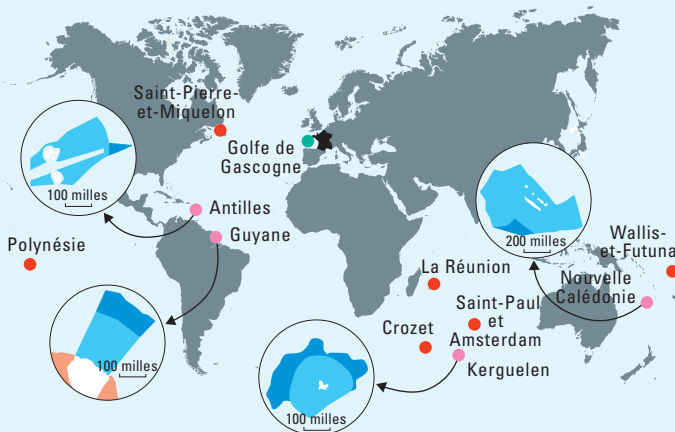


Îlots dans l'archipel des Saintes (au sud de la Guadeloupe). La zone économique exclusive française des Antilles s'étend sur 138 000 km². © Jérôme Couroucé / MEDDE-MLETR.

1. Fixées par les décrets n° 1180 à 1183 du 25 septembre 2015.

Ce projet, initié au printemps 1998 par le Comité interministériel de la mer, n'a véritablement commencé à fonctionner que quelques années plus tard, en avril 2002. Piloté par l'Ifremer², il a déjà permis le dépôt de onze demandes auprès de la Commission des limites du plateau continental (CLPC), organe créé par la CNUDM. Cinq d'entre elles ont déjà fait l'objet d'une recommandation favorable de la part de la CLPC et quatre autres³ sont en attente de traitement. En revanche, les deux dernières, qui font l'objet de prétentions contradictoires, ne pourront être étudiées par la commission qu'à partir du moment où la France aura trouvé un accord avec l'État concerné.

Quand la France étend sa souveraineté sous les mers



Source : AFP / Ifremer, programme Extraplac.

2. Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

3. Elles concernent le plateau continental situé au large de La Réunion, de Saint-Paul et Amsterdam, de Wallis-et-Futuna et des îles Crozet.

Le cas le plus symbolique est celui de Saint-Pierre-et-Miquelon, le Canada s'étant formellement opposé à la demande française d'extension de son plateau continental. Mais ce n'est pas le seul : l'extension du plateau continental au sud-est de la Nouvelle-Calédonie est également contestée par le Vanuatu. Un autre cas mérite d'être souligné : celui du golfe de Gascogne qui avait fait l'objet d'une demande conjointe de la part de la France, de l'Espagne, de l'Irlande et du Royaume-Uni. Bien que la CLPC ait émis une recommandation positive en 2009, l'extension n'a toujours pas été actée. Et pour cause : les États ne sont toujours pas parvenus à un accord quant au partage de la zone concernée.

Les enjeux sont pourtant importants : la France, qui dispose du deuxième espace maritime au monde grâce à ses territoires d'outre-mer, pourrait encore en augmenter la surface de plus de 1,5 million de km² grâce aux dossiers qui n'ont pas encore été approuvés. Sans compter la possible exploitation, à terme, des ressources minérales, biologiques et énergétiques de ces plateaux continentaux étendus.

Mais celle-ci ne pourra se faire sans conditions. À partir de la sixième année d'exploitation d'une zone du plateau continental étendu, le pays bénéficiaire devra s'acquitter de contributions financières ou en nature à hauteur d'1 % de la valeur ou du volume de la production du site. Ce taux augmentera ensuite d'un point par an jusqu'à atteindre 7 %. Ces bénéfices, reversés à l'Autorité internationale des fonds marins, seront ensuite répartis entre les États – en particulier les moins avancés ou sans littoral – selon leurs besoins⁴. Ces dispositions rappellent que ces portions du plancher océanique ont été « grignotées » sur la zone internationale des fonds marins, consacrée patrimoine commun de l'humanité par la CNUDM. Et comme pour elle, l'exploration et l'exploitation qui y sont conduites doivent l'être dans l'intérêt – et au bénéfice – de l'humanité tout entière.

Reste à découvrir les richesses qui y sont enfouies...

—

4. C'est l'article 82 qui définit les conditions relatives aux contributions dues par les États lorsqu'ils exploitent les ressources du plateau continental étendu.

Alouette III au décollage de la frégate de surveillance *Prairial* en Polynésie.
© F. Le Livec / Marine nationale.



Marine nationale : adapter nos moyens pour protéger nos outre-mer

Capitaine de vaisseau François MOREAU

Officier chargé d'assurer la cohérence organique et capacitaire de la marine à court, moyen et long termes (OCA, officier de cohérence d'armée-marine)

Quelles capacités pour l'outre-mer? Avant toute chose, il convient de planter un décor qui souligne l'importance stratégique de nos outre-mer, et qui pourrait bien réveiller ceux qu'il faut espérer peu nombreux, encore endormis sur l'image des cocotiers bordant une plage blanche et un lagon turquoise, ou convaincus de l'inutilité des «danseuses de la France»!

Les ruptures identifiées ...

Dans une récente audition à l'Assemblée nationale, l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine rappelait les ruptures stratégiques qui caractérisent l'environnement dans lequel la Marine nationale est appelée à évoluer aujourd'hui et demain. Il en retient quatre liées entre elles, essentielles à ses yeux, et qui déclinées vis-à-vis de l'outre-mer, peuvent se résumer ainsi :

- une rupture économique, qui rend les flux commerciaux de plus en plus dépendants de l'environnement maritime ; elle induit une compétition pour les ressources en mer qui s'accompagne d'une territorialisation croissante des espaces maritimes. Ces deux défis concernent la Marine nationale qui doit protéger toutes nos ZEE et y faire respecter notre souveraineté ;
- une rupture environnementale, qui se traduit par une augmentation de la violence des phénomènes climatiques susceptibles de toucher particulièrement nos DOM COM, situés dans des zones sensibles ; une catastrophe humanitaire y est de l'ordre du possible. La Marine nationale assure dans ce cadre les missions de sauvegarde et d'assistance qui ne sauraient se limiter au strict périmètre de nos collectivités, comme l'a rappelé récemment le secours apporté au Vanuatu. Cette rupture engendre aussi une prise de conscience sur les questions de pêches illégales, de migrations irrégulières et de trafics illicites, qui amplifie les efforts déployés depuis longtemps par la Marine nationale en matière de préservation et de protection de l'environnement, en particulier outre-mer où elle est un acteur majeur ;
- une rupture liée à l'émergence de nouvelles puissances en mer, qui occupent de plus en plus les espaces internationaux et viennent ou viendront opérer dans nos espaces outre-mer ;
- une rupture technologique qui, d'une part, facilite l'accès aux espaces maritimes et multiplie ainsi les acteurs en mer, et nous permet, d'autre part, d'accéder à des informations et des moyens de surveillance de plus en plus performants.

Dans ce contexte, une rupture d'un ordre différent – celle de nos capacités outre-mer qui a été assumée comme temporaire –, devient de plus en plus préoccupante.

... obligent à une réflexion ...

Le cadre de l'action de la marine outre-mer est fixé par l'ambition politique qui s'exprime dans le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale relayé dans la Stratégie nationale de sécurité maritime, traduite en termes de doctrine et de missions : il s'agit de faire respecter notre souveraineté par la maîtrise des espaces aéromaritimes. Cela passe d'abord par la surveillance de ces espaces, puis par notre capacité à agir pour faire respecter nos droits y compris par l'emploi maîtrisé de la force, lutter contre les trafics illicites, préserver nos ressources, protéger et secourir nos concitoyens, préserver l'environnement maritime.

Dans la démarche capacitaire de la Marine nationale, il nous faut en outre prendre en compte la contraction du temps politique et médiatique qui nécessite d'être de plus en plus réactifs, la dilatation des espaces qui impose d'agir vite et loin, et l'incertitude qui pèse sur les menaces ou les ruptures de demain. Alors que nous sommes à l'aube d'un profond renouvellement de nos moyens outre-mer, il s'agit de faire les choix stratégiques permettant de répondre non seulement aux enjeux d'aujourd'hui mais aussi à ceux des prochaines décennies. Notre dispositif de protection sera-t-il robuste s'il devient économiquement viable d'extraire des hydrocarbures au large de la Guyane, si des entreprises françaises exploitent des mines sous-marines d'amas sulfurés au milieu du Pacifique, si Saint-Pierre-et-Miquelon devient un hub international pour un passage du Nord-Ouest qui serait devenu rentable ?

Très classiquement, cette démarche doit toujours dépasser la seule acquisition du matériel pour prendre en compte environnement, soutien, mise en condition opérationnelle, niveau qualitatif et quantitatif des ressources humaines,...

Enfin, il est nécessaire de considérer l'indispensable dimension interministérielle, et ce non seulement dans les opérations, mais aussi dès la genèse du processus capacitaire. C'est sans doute un domaine où nous pouvons collectivement progresser.

... pour l'outre-mer ...

Le croisement de ces quelques réflexions méthodologiques avec les réalités de l'outre-mer permet de souligner le caractère crucial de l'étendue (jusqu'à 5,14 millions de km² en Polynésie française, 11 millions de km² au total) des espaces concernés. Il fait surtout ressortir un outre-mer pluriel dans les enjeux, les menaces, les environnements que l'on y rencontre et, par là même, dans les missions et les tâches que l'on doit y conduire.

Il s'agit donc bien de mener plusieurs études capacitaires distinctes des outre-mer et non de l'outre-mer, avant de les faire converger sans rien perdre de la diversité qui aura été rencontrée.

À titre d'illustration, mentionnons les plus connues des menaces actuelles et prévisibles outre-mer : trafics de drogue aux Antilles et déjà dans le Pacifique, pêches illégales de nature très différente en Guyane ou dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), contestations de souveraineté dans le canal du Mozambique ou à Clipperton, piraterie et brigandage en océan Indien. Les conditions d'opérations sont également extraordinairement variées : des quarantièmes rugissants des Kerguelen à la zone équatoriale guyanaise, de Saint-Pierre-et-Miquelon à Clipperton. Si l'on regarde les zones sous juridiction française, il apparaît également une grande disparité de volume d'échanges et d'importance des liens avec les États voisins, mais aussi de densité démographique ou de tissu industriel de proximité, facteur important vis-à-vis du soutien technique que l'on pourra attendre dans tel ou tel outre-mer.

Si la réponse à ces besoins peut apparaître comme un défi complexe, cette diversité a aussi bien des vertus. Elle pousse à l'originalité, car aucune transposition d'un modèle étranger ne permet de répondre à la situation très particulière de nos outre-mer. Elle amène à maintenir un large champ de compétences et permet à la Marine nationale de bénéficier d'un socle organique d'une extraordinaire richesse. Elle incite à prendre en compte l'indispensable robustesse vis-à-vis de l'environnement comme des évolutions possibles des missions à venir. Elle apprend aussi, confrontée aux réalités financières, aux contraintes de ressources humaines et à la nécessité objective de rationalisation, à travailler à des solutions originales permettant de répondre à cette diversité de manière suffisamment générique pour qu'elle soit optimisée. Ce caractère générique est bien sûr requis pour assurer l'interopérabilité des moyens navals et aériens mais surtout pour favoriser une indispensable génération de compétences, soutenable dans la durée. En définitive, cette diversité des outre-mer, si elle est une charge qui impose d'y consacrer des ressources importantes, est aussi une chance pour la Marine nationale de soutenir sa vocation de marine de premier rang, à vocation mondiale.

... qui se traduit par une évolution capacitaire ...

Détaillons à présent de manière plus descriptive, les missions que nous devons accomplir en nous intéressant aux programmes à venir. Il s'agit dans un premier temps de « savoir et de comprendre », c'est-à-dire recueillir et traiter les données pour en tirer des informations exploitables et optimiser l'emploi de moyens jamais

assez nombreux au regard de l'immensité des zones à couvrir. Cela doit se traduire par des outils de collaboration interministérielle efficaces, permettant d'aboutir au renseignement précis indispensable par exemple dans la lutte contre les trafics illicites. Cela passe aussi par des échanges avec les États voisins au moyen de systèmes d'information et de surveillance interconnectés, ce qui nécessite une attention particulière à l'heure des menaces cyber. Cela implique également le recours à des moyens de collectes de données sur de larges étendues – satellites et moyens aériens en majeure partie – et des capacités de centralisation, de traitement et de diffusion des informations. Ainsi, le programme *Trimaran*¹ permet dès à présent un recours plus régulier et adapté aux besoins de chaque commandant de zone à la surveillance maritime par satellite. *Trimaran* permet en effet à la fois d'adapter le produit satellitaire demandé (type de capteur, délai de livraison du produit, résolution) et de partager les résultats entre administrations. Outre-mer comme ailleurs, le renseignement décuple l'efficacité. La mise en commun d'informations comme celles que fourniront les futurs radars de surveillance des approches aux Antilles, financés en interministériel, en est un très bon exemple. Cette mise en commun passe, outre-mer comme en métropole, par le déploiement d'un nouvel incrément du système *Spationav*² dans les administrations participant à l'action de l'État en mer (AEM) et par la poursuite de nos efforts communs pour généraliser le recours à des centres opérationnels où ces administrations travaillent ensemble.

Nous travaillons également à pérenniser la composante aéronautique outre-mer, qu'elle soit à voilure tournante ou fixe. Il s'agit d'abord d'envisager le remplacement des avions de surveillance maritime *Falcon 200 Guardian* qui auront été prolongés autant qu'il est raisonnable, en cohérence avec l'avenir envisagé de la composante *F50* basée en métropole, et en considérant la complémentarité des capacités offertes par les drones. Cela nécessite une juste évaluation des capacités de ces vecteurs non-habités : niveau de réponse apporté au besoin capacitaire en fonction de la maturité technologique pour les différentes missions mais aussi coût d'acquisition du matériel, coût et temps de génération de la compétence, coût global de fonctionnement. Les moyens aériens remplissent à la fois les tâches correspondant à « savoir et comprendre » mais aussi à « agir » : ils sont primo-intervenants en particulier dans les missions de *Search and Rescue* (SAR) – dans les zones immenses où seuls les avions à réacteurs sont pertinents –, et de lutte contre le narcotrafic pour laquelle le binôme hélicoptère/tireur d'élite est pour l'instant opérationnellement inégalable. Les aéronefs à voilure tournante représentent effectivement une capacité essentielle outre-mer, également en surveillance maritime à partir des frégates de surveillance et en SAR en particulier

1. Lire encadré p. 29.

2. Lire encadré p. 30.

depuis Papeete pour le Pacifique. En complément, les zones de patrouille de nos bâtiments de surveillance et d'intervention maritime (Batsimar) seront étendues demain grâce au Système de drone aérien marine (SDAM).

Les bâtiments sont également des capteurs de données mais sont surtout les vecteurs primordiaux de l'action : « agir ». Ils le font loin, longtemps et avec une capacité d'adaptation inégalable au type de mission et au niveau de violence, dans le temps court (au cours de la mission) comme dans le temps long (au cours de leur durée de vie). Le principe de différenciation et la recherche d'un optimum économique ont conduit à scinder les bâtiments outre-mer en deux segments : « ventrus » et « pointus ».

Trimaran, surveiller les mers depuis l'espace

Début 2013, le secrétariat général de la mer (SG MER) confie à l'état-major de la marine un mandat visant à rationaliser la capacité de surveillance maritime par satellite. Un groupe de travail associant les administrations¹ qui concourent à l'action de l'État en mer et les principaux industriels du domaine est créé. Son nom : *Trimaran* ; son mandat : « mettre en place un guichet unique, assurant l'interface entre les utilisateurs et les fournisseurs de données, et garantissant la distribution des données satellitaires acquises à l'ensemble des administrations ».

Ce portail web innovant offre aux administrations des données issues de multiples satellites, mais permet aussi la centralisation des besoins exprimés sous la forme de requêtes, échange, partage de données et rapports de détection. Il permet de répondre aux nombreuses demandes des administrations – dans des délais souvent contraints par l'urgence opérationnelle – et d'agir ainsi plus efficacement. En effet, si la ressource spatiale ne peut se substituer aux moyens d'intervention, elle permet, compte tenu des vastes espaces maritimes à couvrir, d'optimiser les moyens en ciblant les opérations aéromaritimes.

Après une première phase de test auprès des commandants des zones maritimes (CZM) des Antilles et de Guyane et une évaluation technique du Centre national d'études spatiales (CNES) en lien avec le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEMERA), le concept *Trimaran* a fait la preuve de son intérêt dans la plupart des missions liées à l'action de l'État en mer. Il doit à présent être évalué, à partir du milieu de l'année 2016, par l'ensemble des CZM français en métropole et outre-mer.

1. Marine nationale, centre opérationnel de la fonction garde-côtes, douanes, police nationale, gendarmerie nationale, police aux frontières, sécurité civile, affaires maritimes, agence des aires marines protégées.

Les « ventrus » sont des unités se rapprochant le plus possible des standards de l'architecture navale civile (unités de type *supply*) : lents mais endurants et simples, ils sont dotés de capacités de soutien et d'export, ainsi que d'une rusticité cohérente avec les moyens parfois sommaires et les immensités des zones à soutenir et à ravitailler. Le premier bâtiment de ce type, désigné par l'acronyme sibyllin « B2M » qui, espérons-le, disparaîtra au profit d'une appellation plus limpide du type « bâtiment de soutien », sera opérationnel l'année prochaine. Un quatrième B2M ayant été acté en actualisation 2015 de la loi de programmation militaire, quatre unités seront opérationnelles d'ici début 2018. Le premier B2M sera déployé en Nouvelle-Calédonie mi-2016, puis viendra le tour de la Polynésie française (fin 2016), de La Réunion (début 2017) et enfin des Antilles (à une date ultérieure).

Pour la composante « pointue », plus classiquement évoquée sous le nom de patrouilleurs, le défi est de décupler les capacités globales pour faire face à des sollicitations de plus en plus nombreuses. Il s'agit de disposer d'unités hauturières, pouvant opérer jusqu'à 25 nœuds, dotées d'une plate-forme permettant d'accueillir indifféremment un drone ou un hélicoptère léger, capables de mettre en œuvre jusqu'à mer 5 une drome opérationnelle de nouvelle génération, équipées d'un système d'information performant et d'un armement diversifié dont la colonne vertébrale sera assurée par une artillerie de petit ou de moyen calibre, et dotées enfin d'une capacité d'accueil en hommes et en matériels autorisant une bonne modularité pour satisfaire à la diversité des missions.

Spatonav, système naval de surveillance maritime

Lancé en 2002, le programme *Spatonav*¹ fournit à la Marine nationale et aux administrations impliquées dans l'action de l'État en mer un système de surveillance en temps réel des approches maritimes en métropole et en zone Antilles-Guyane. Composé de capteurs disposés le long des côtes, *Spatonav* permet de suivre le trafic maritime par radar et AIS (automatic identification system) et de préparer et conduire les actions en matière de lutte contre les trafics illicites, contre l'immigration clandestine, contre le terrorisme tout comme de sécurisation du trafic maritime ou de prévention des pollutions.

Une version modernisée du programme, *Spatonav V2*, a été lancée en 2013 avec pour objectif d'améliorer les performances du système d'information, de rénover les capteurs, d'augmenter la couverture des approches et de favoriser les échanges avec les autres membres de l'Union européenne ou des partenaires alliés.

1. Le terme *spatio* a été choisi pour marquer l'ouverture du dispositif vers les espaces maritimes et le grand large.

Ce programme a fait l'objet d'arbitrages successifs en préparation de LPM. Cette composante connaît aujourd'hui une réduction temporaire de capacité (RTC) qui, pour avoir été consentie, n'en est pas moins préoccupante : avec les désarmements des patrouilleurs *P400* et le glissement calendaire en 2024 du premier *Batsimar*, la RTC est aujourd'hui de trois unités sur neuf, mais de six sur neuf en 2021. Il apparaît dès à présent nécessaire de travailler à l'avancement vers 2021 de la livraison des *Batsimar* outre-mer pour proposer une réponse capacitaire cohérente avec nos ambitions de présence et d'action, même en considérant le traitement anticipé de la zone sensible de la Guyane qui verra l'arrivée des deux patrouilleurs légers guyanais (PLG), adaptés aux eaux peu profondes de leur zone d'intervention, en 2016/2017. Le remplacement des frégates de surveillance est quant à lui prévu au début des années 2030.

... et des coopérations interministérielles exemplaires

Enfin, les réponses capacitaires découlant des missions évoquées doivent, et cela est d'autant plus vrai que les ressources sont comptées, faire l'objet de discussions interministérielles à fin de coopérations. Ces coopérations sont étudiées sous l'égide du Secrétaire général de la mer et concernent l'acquisition mais également le fonctionnement des moyens participants à l'action de l'État en mer. Initiée fin 2013, la coopération du ministère de la Défense avec les TAAF et les ministères de l'Outre-mer et de la Recherche portant sur le futur *Astrolabe* en est un exemple à reproduire. Mettant en commun le financement de l'unité par l'administration des TAAF et l'Institut polaire français (IPEV), et la mise en œuvre par la Marine nationale, l'État disposera d'un moyen aux capacités uniques – brise-glace de classe IB5 de 4000 tonnes, doté d'une plate-forme hélicoptère et d'un emport de fret de plus de 1200 tonnes – d'ici mi-2017. Cette unité opérera à la fois dans la zone Antarctique pour assurer le ravitaillement des bases Dumont d'Urville et Concordia et dans nos espaces sous juridiction dans le sud de l'océan Indien pour les missions de la Défense où elle viendra remplacer l'*Albatros*.

Coûts maîtrisés pour des capacités conséquentes, agenda d'acquisition particulièrement rapide, coopération interministérielle exemplaire : voilà ce qu'il nous faut renouveler pour apporter une réponse capacitaire adaptée aux défis de nos outre-mer dont l'importance stratégique pour la France ne cesse d'augmenter !

Vue de Saint-Pierre-et-Miquelon.
© J.-M. Neuville / MEDDE-MLETR.



Saint-Pierre-et-Miquelon, *a mare labor*

Entretien avec Annick GIRARDIN

*Secrétaire d'État au Développement et à la Francophonie,
députée de Saint-Pierre-et-Miquelon de 2007 à 2014*

Études marines: L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon a toujours été tourné vers la mer, et plus particulièrement vers la pêche. Ce secteur d'activité occupe-t-il toujours une place aussi importante?

Annick Girardin : Saint-Pierre-et-Miquelon est formé de trois îles : Saint-Pierre, à la fois la plus petite et la plus peuplée, Miquelon et Langlade, plus grandes. Nous sommes plus de 6 000 habitants sur ce petit bout de France, situé à la même latitude que Nantes. La pêche a toujours été au cœur de nos vies, mais aujourd'hui les administrations, le commerce et le BTP (bâtiments et travaux publics) sont les principaux secteurs d'activité. La pêche ne représente plus que 10 % de la balance commerciale. La pêche à la morue a longtemps été l'activité principale de l'archipel mais à la suite de la décision du tribunal arbitral de New York de 1992 – délimitant les zones économiques exclusives canadienne et française – et du moratoire sur la pêche à la morue adopté par Ottawa, l'activité a fortement décliné. Ce n'est qu'à la fin des années 1990 que l'on est arrivé à un plancher, une activité de pêche minimale, et grâce à un solide soutien financier des pouvoirs publics!

Aujourd'hui, deux types de pêche coexistent à Saint-Pierre-et-Miquelon. La pêche artisanale, dont la saison s'étend d'avril à novembre, concerne, en plus de la pêche à la morue, le crabe des neiges, la lompe ou le homard... Elle tente de se structurer pour trouver un nouveau souffle. La pêche industrielle a lieu de novembre à mars et connaît un nouvel élan depuis deux ans à Miquelon grâce à de nouveaux équipements et l'acquisition prochaine d'un nouveau navire de pêche, avec le soutien de l'État. Il ne faut pas oublier sur cette même île l'élevage de coquilles Saint-Jacques.

Ce secteur doit pouvoir compter sur l'impulsion des pouvoirs publics, tant au niveau de l'État qu'au niveau du territoire. La récente annonce par le Premier ministre Manuel Valls de 54 millions d'euros d'investissements en faveur d'une stratégie nationale portuaire pour l'outre-mer va dans le bon sens.

Où en est-on justement du projet de hub portuaire à Saint-Pierre-et-Miquelon?

Ce projet, à l'étude depuis 2013, a été présenté au Président de la République François Hollande le 23 décembre 2014 dernier, lors de son déplacement sur l'archipel. Il consiste en la réalisation d'un hub maritime à conteneurs pour offrir la possibilité aux armements maritimes opérant dans ce domaine, de transborder à Saint-Pierre des conteneurs entre navires-mère – en provenance d'Europe du Nord, de Méditerranée ou d'Asie – et navires-collecteurs alimentant les ports de la région – principalement

Montréal, Halifax mais aussi Boston, Portland, Terre-Neuve, etc. Les atouts de la localisation de ce hub à Saint-Pierre sont multiples. Premier avantage : sa position au croisement de plusieurs routes maritimes – de l'Europe du Nord vers Montréal et la côte est des États-Unis, de l'Asie via Suez et la Méditerranée vers Montréal. Il faut noter par ailleurs la qualité de son accès nautique naturel (profondeur, protection des vents). Et enfin, l'extra-territorialité de l'archipel vis-à-vis des États-Unis et du Canada, qui permet d'exploiter les navires-collecteurs vers les ports de ces deux pays sous pavillon étranger.

Une société *ad hoc*, la Nord Atlantic Container Terminal (NACT), a été créée en 2014 et porte aujourd'hui le projet. Entre 100 et 180 emplois pourraient être générés à l'horizon 2020 par le terminal dont le coût total de réalisation s'élèverait à environ 300 millions d'euros. Nous pouvons raisonnablement miser sur un bouclage des études et du plan de financement courant 2017, un début des travaux dans la foulée et une exploitation en 2020.

Un petit point d'histoire

Saint-Pierre-et-Miquelon est un petit archipel de 242 km² situé à 25 km au large des côtes de la province canadienne de Terre-Neuve. Lieu de passage de pêcheurs et de chasseurs à la baleine inuits, basques et bretons, il est officiellement découvert en 1520 par le navigateur portugais João Alvarez Fagundes. Alors baptisé « îles des Onze mille vierges », l'explorateur français Jacques Cartier en prend possession au nom de François I^{er} en juin 1535. Sur le blason de Saint-Pierre-et-Miquelon, apparaît ainsi le navire à bord duquel il a débarqué, *La Grande Hermine*, représenté aux côtés des drapeaux des principales régions d'origine des premiers colons – Pays basque, Bretagne et Normandie. Le blason est complété par la devise officielle *A mare labor* qui signifie « le travail par la mer ».

Par la suite, l'archipel devient tour à tour français et anglais, avant de passer définitivement sous souveraineté française en 1816. Il se ralliera à la France libre dès le 24 décembre 1941 puis sera placé sous l'autorité d'un gouverneur de 1946 à 1976, année au cours de laquelle il deviendra département d'outre-mer. Saint-Pierre-et-Miquelon obtiendra finalement le statut de collectivité d'outre-mer en 2003 et des compétences – fiscales, douanières, urbaines,... – qui lui sont propres quatre années plus tard.

—

Le Président de la République et le Premier ministre l'ont répété: l'État favorisera le projet. Mais cela ne pourra se faire qu'à la condition que des armateurs internationaux s'en emparent!

Avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces en Arctique s'ouvrent de nouvelles opportunités à la fois en termes de route marchande, de ressources minérales et énergétiques... Est-il envisagé par exemple que l'Arctique fasse l'objet du développement d'un nouveau marché touristique? Je pense aux croisières polaires notamment, comme celles organisées par la Compagnie du Ponant.

L'archipel de Saint-Pierre est déjà, et depuis plusieurs années, une destination touristique des croisières polaires. Avec ses infrastructures portuaires et aéroportuaires en développement, les perspectives d'un hub portuaire, Saint-Pierre-et-Miquelon a une dynamique à faire valoir pour servir de port d'attache au tourisme français en Arctique. Le potentiel existe, maintenant les opérateurs doivent s'en saisir.

L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon s'étend sur près de 250 km² de terres auxquelles s'ajoutent une zone économique exclusive de près de 10 000 km². Quelles sont les ressources naturelles dont disposent ces îles?

Nous possédons une multitude de trésors sur nos îles qu'on ne trouve pas sur d'autres territoires français!

La faune est assez diversifiée: nous accueillons de nombreux oiseaux migrateurs. Mais également des colonies de phoques et un grand nombre de cétacés, notamment la baleine bleue.

Saint-Pierre-et-Miquelon comprend sur son territoire la seule forêt boréale française! Elle est constituée d'arbres tolérants au froid, dont des résineux et quelques espèces feuillues.

Nous ne connaissons pas encore assez précisément nos ressources sous-marines mais une cartographie est en cours.

/...

Sous votre impulsion notamment, une demande d'extension du plateau continental de Saint-Pierre-et-Miquelon a été déposée le 16 avril 2014 par la France. Où en sont actuellement les négociations?

Tout d'abord, je me félicite de la parution des quatre premiers décrets d'extension du plateau continental de la France au-delà des 200 milles marins, au large du territoire de la Martinique et de la Guadeloupe, de la Guyane, des îles Kerguelen et de la Nouvelle-Calédonie. Ces extensions portent sur une surface totale de 579 000 km² de fonds marins sur lesquels la France pourra exercer ses droits souverains et sa juridiction en matière d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles (biologiques et minérales).

S'agissant de la demande d'extension du plateau continental pour Saint-Pierre-et-Miquelon, elle pâtit du différend maritime entre la France et le Canada. Ce dernier a déposé une demande analogue sur sa façade atlantique le 6 décembre 2013, scindée en trois secteurs, dont un recouvre notre demande.

Ces deux dossiers sont actuellement à l'étude aux Nations unies, et j'ai bon espoir que l'arrivée au pouvoir de M. Trudeau nous permette d'entrevoir un dialogue constructif et apaisé sur ce dossier.

Propos recueillis par Alexia Pognonec

La frégate de surveillance *Ventôse*, déployée en mer des Antilles du 14 janvier au 13 février 2015 pour une mission de lutte contre le narcotrafic. L'objectif de cette mission était d'affiner la surveillance maritime de la zone afin d'établir une connaissance précise des activités des navires, de détecter le comportement suspect d'embarcations au profit des services de renseignement français et alliés, et d'intervenir le cas échéant sur les bâtiments susceptibles de se livrer à du trafic de drogue. À l'image : veille depuis l'aileron lors d'un exercice de tir.

© S. Ghesquiere / Marine nationale.



Antilles, laboratoire de lutte contre le narcotrafic

Commissaire en chef de 1^{ère} classe Philippe DÉZÉRAUD
Ancien chargé de mission auprès du Secrétaire général à la mer

Avant-propos

Si le devoir d'information s'impose, afin de mieux faire comprendre l'action des pouvoirs publics et les conditions de l'engagement des moyens de l'État, il est des domaines pour lesquels tout ne peut être exposé avec précision.

La lutte contre le trafic de stupéfiants en fait partie. En effet, dans ce qui doit être considéré comme une véritable guerre, au regard des enjeux et des conséquences de ce trafic, il faut être mesuré dans la présentation de nos forces et de nos axes d'effort. Si, comme l'exigent les principes démocratiques, la loi est accessible à tous et doit être appliquée de la même manière pour tous, il convient toutefois de ne pas être naïfs au point de révéler aux narcotrafiquants, qui disposent de remarquables et brillants juristes, les petits détails qui leur permettraient de mieux développer leurs criminelles activités.

Cet article ne peut donc être qu'une présentation très générale du contexte et des modalités actuels de la lutte contre le trafic de stupéfiants dans les Antilles.

En matière de lutte contre le trafic de stupéfiants, il n'y a pas une vérité mais des vérités. Vérités qui, parfois, peuvent même être contradictoires. De manière similaire, il n'y a pas une route de la drogue mais une multitude de chemins pour disséminer ce poison sanitaire, sociétal et sécuritaire aux formes et aux origines plurielles.

La France est depuis toujours particulièrement active et déterminée dans la lutte contre le trafic de drogues. Que ce soit bien évidemment sur le plan strictement national¹ – en développant des actions préventives, en mettant en œuvre une politique répressive globale... – ou sur le plan international en multipliant les initiatives et en recherchant l'optimisation de la coopération entre les États. À ce titre, sa présence dans la mer des Caraïbes, par le biais des départements de la Martinique et de la Guadeloupe et de la collectivité d'outre-mer de Saint-Martin, lui confère une place de choix au cœur du trafic international de cocaïne². Trafic qui alimente bien évidemment depuis longtemps le marché de la consommation locale et régionale et qui s'appuie fortement en termes logistiques – stockage et redistribution – sur la situation maritime avantageuse de ces îles pour organiser « l'exportation » vers les « gros marchés » de consommation, Europe et États-Unis.

Il est un fait indéniable que le trafic de cocaïne emprunte majoritairement la voie maritime. Comment pourrait-il en être autrement dès lors que les pays producteurs ou centralisateurs sont la Colombie, la Bolivie, le Pérou ou le Venezuela et que les consommateurs principaux sont au-delà des océans ? Ce qui favorise l'idée, largement répandue, que les narcotrafiants ont profité, et profiteraient encore, de la mer qui serait un espace de non-droit et un refuge pour les voyous. Il est souvent difficile de combattre les idées reçues, pourtant la mer n'est ni un espace de non-droit ni un lieu de refuge pour les trafiquants, ces derniers utilisant « simplement » le vecteur d'acheminement de près de 90 % des biens consommés. Cependant, la simplicité n'est qu'apparente car le renforcement des contrôles des flux ordinaires de marchandises a stimulé l'imagination des trafiquants, de sorte que nous avons assisté à une atomisation des stocks de cocaïne et au recours à tous les moyens de transports maritimes possibles (navires de pêche, voiliers, embarcations rapides, cargos, céréaliers, pétroliers... et submersibles). Il est vrai, en revanche, que la mise en œuvre de l'imagination des narcotrafiants a été facilitée par les difficultés, ou l'absence de volonté, des États, d'appliquer le droit international existant.

1. Cf. notamment le plan gouvernemental de lutte contre les drogues et les conduites addictives 2013-2017.

2. Michel Gandilhon (OFDT - pôle TREND), Note n° 2014-9 à l'attention de la MILDECA / 27 juin 2014, *Les Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin) et la Guyane : au cœur du trafic international de cocaïne*.

La France n'a eu de cesse de s'adapter au contexte spécifique de ce trafic par voie maritime. Ainsi elle s'efforce d'améliorer l'organisation et la coordination entre les différents services et administrations impliqués ou concernés par la lutte contre cette activité illicite et de renforcer la coopération internationale. Ses efforts ont été couronnés de succès, même si des esprits chagrins pourraient s'étonner du rapport entre les quantités saisies et les quantités supposées exportées. Cette guerre ne s'apprécie pas uniquement en termes de prises ou de saisies mais aussi de contraintes et vulnérabilités imposées à l'adversaire. De ce point de vue, des progrès significatifs ont été enregistrés aux Antilles et dans la mer des Caraïbes et des améliorations sont encore attendues.

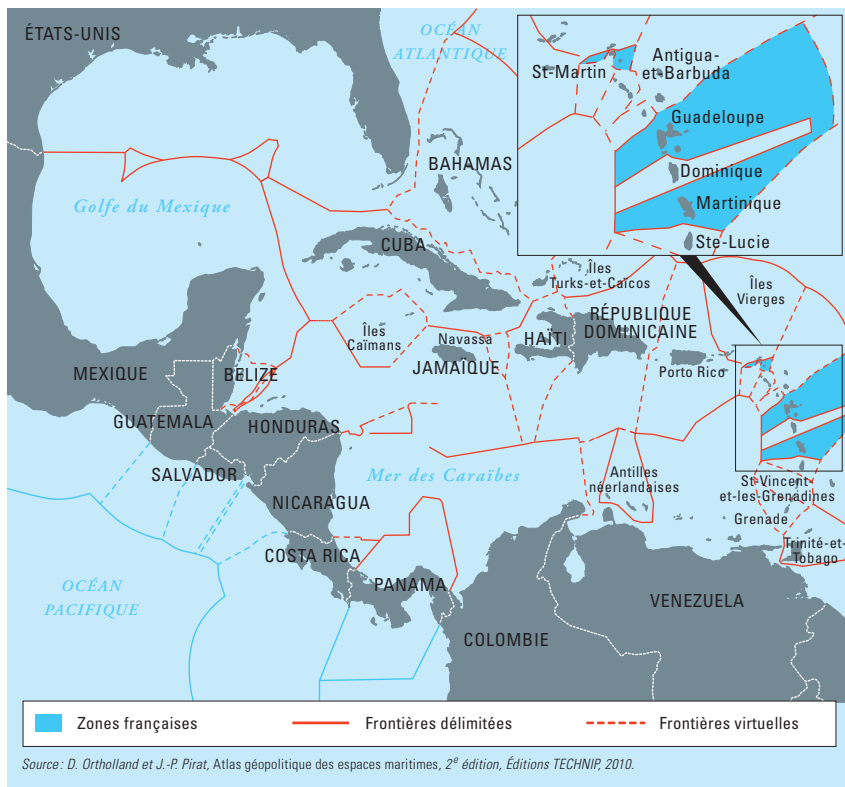
La mer des Caraïbes n'est pas une zone de non-droit...

La haute mer n'est pas le lieu de refuge et de développement des activités criminelles et illicites. Son immensité et la difficulté d'en assurer une surveillance constante, plus que l'absence ou l'insuffisance du droit, ont favorisé son utilisation à des fins crapuleuses. En effet, très tôt, la communauté internationale a prévu et mis en place des dispositifs permettant ou ayant la volonté de lutter contre ceux qui entendaient développer des activités criminelles³. Pour autant, il est évident que le principe fondamental et majeur de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM ou dite de Montego Bay) de 1982 qui est celui de la liberté des mers, avec son corollaire qui est l'exclusivité de la loi du pavillon en haute mer continue de nourrir ce sentiment d'impunité. Sentiment paradoxal dans la mesure où les grandes puissances maritimes, les mêmes que celles qui font face aux trafiquants, ont soutenu avec acharnement ce principe de liberté des mers, pour d'autres raisons.

Le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes a de la sorte été visé par un ensemble de textes dont l'objet était de permettre de s'opposer à ce que la mer devienne le vecteur de son accomplissement. Ainsi, le premier instrument conventionnel en matière de trafic de stupéfiants remonte à la Convention de la Haye de 1912 (article 9). C'est ensuite la Convention dite unique sur les stupéfiants de New York de 1961 qui a initié le processus de coopération. Elle oblige les États parties à prendre les mesures nécessaires pour que l'expédition en transit, le transport et l'exportation des stupéfiants, autres que ceux visés par la Convention de la Haye, constituent des infractions pénales.

3. Étant entendu que les États sont souverains pour l'application de leur législation pénale dans leurs eaux territoriales.

Les Caraïbes : une mosaïque de zones économiques exclusives



La CNUDM est venue confirmer ces intentions internationales puisque son article 108 considère comme illicite le trafic de stupéfiants en haute mer et prévoit une obligation de coopération internationale, notamment en indiquant que « tout État qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic de stupéfiants [...] peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic ». L'étape suivante, et déterminante, a été franchie avec l'adoption le 20 décembre 1988 à Vienne de la Convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et, notamment, de son article 17 traitant spécifiquement du trafic par voie maritime. Cet article, combiné aux articles 3 et 4 de la Convention, a eu pour effet de classer effectivement le trafic de stupéfiants dans la catégorie des infractions majeures en mer, de nature à justifier une forme de « correction » du principe de liberté des mers, cependant toujours soumise à l'accord formel de l'État du pavillon. Il n'a ainsi pas été

possible de surmonter l'obstacle majeur de l'exclusivité de la loi du pavillon. Or, c'est bien de cette exclusivité dont profitent les organisateurs des trafics en immatriculant leurs navires dans des États dont les carences, le laxisme sinon la complicité sont chroniques. Il importe d'ajouter que cette dernière Convention organise la coopération ouverte par la CNUDM en renvoyant par son article 17-9 à la conclusion d'accords bilatéraux ou régionaux pour renforcer l'efficacité de la lutte. C'est dans cette logique que l'accord de San José pour les Caraïbes a été signé en 2003 entre certains États riverains (dont la France).

Sur le plan national, on pourrait considérer que le dispositif de lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer est relativement restreint puisqu'il ne repose « que » sur la seule loi du 15 juillet 1994. Loi qui a assuré « l'intégration », dans l'arsenal répressif français, des dispositions de l'article 17 de la Convention de Vienne en définissant les infractions à réprimer, en précisant la qualité des agents habilités à constater ces infractions, en organisant les modalités de visites et de contrôle des navires suspects et en prévoyant, le cas échéant, la compétence des juridictions françaises. Ainsi, le préfet de la Martinique, délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM) est-il responsable de la mise en œuvre des dispositions de cette loi pour tout ce qui concerne l'action des moyens de l'État français, essentiellement de la Marine nationale et des douanes, dans la mer des Caraïbes.

La conduite de la lutte en haute mer contre le trafic des stupéfiants aux Antilles repose donc sur les principes généraux de coordination spécifiques de l'action de l'État en mer. Elle résulte de l'action privilégiée des services de police⁴ en relation soit avec d'autres services de police ou de gendarmerie nationaux, européens ou internationaux, soit avec des structures *ad hoc* telle la *Joint inter agency task force* (JIATF) de Key West aux États-Unis, au sein de laquelle la France dispose d'un officier de liaison.

Par ailleurs, il convient de rappeler que si Fort-de-France est un site important pour la lutte contre le narcotrafic en mer c'est aussi en raison de l'implantation d'une juridiction inter-régionale spécialisée (JIRS) compétente pour la lutte contre la criminalité organisée aux Antilles et en Guyane⁵, du centre interministériel de formation anti-drogue (CIFAD) et bien sûr, du commandement de la zone maritime et des forces armées aux Antilles.

4. Office central de répression du trafic illicite de stupéfiants (OCRTIS) qui dispose depuis 2004 d'une antenne à Fort-de-France, de la direction nationale des recherches et enquêtes douanières (DRNED) et de la direction régionale des douanes de Fort-de-France.

5. C'est l'unique JIRS implantée outre-mer.

Pourtant le trafic s'y est développé

Ce qui caractérise les grandes activités criminelles, c'est leur immense faculté d'adaptation. Le trafic de stupéfiants dans les Caraïbes en constitue, malheureusement, une parfaite illustration. Les organisateurs ont su exploiter, sans doute conseillés par des juristes avisés, les failles du droit existant ou, plus exactement, les difficultés sinon les impossibilités pour la plupart des États de le mettre en œuvre. En effet, la toge sans l'épée n'est rien et les nombreux États insulaires de la mer des Caraïbes ne disposent pas de moyens maritimes hauturiers, voire côtiers, d'intervention. De plus, lorsqu'ils en disposent, la proximité et l'imbrication des espaces maritimes (mer territoriale) avec ceux des États voisins constituent des obstacles majeurs pour assurer la continuité des poursuites, voire leur réalisation dès lors que le navire trafiquant est un *go fast*. Les « sauts de puce » de mers territoriales en mers territoriales étant difficiles à contrer.

Il s'y est développé également, en dépit des opérations d'interdiction mises en place par la JIATF, en s'appuyant sur la multiplicité des États impliqués et les choix particuliers de certains d'entre eux (laxisme ou carence de l'État du pavillon le plus souvent, mais aussi juridisme pointilleux et procédurier des États de nationalité des membres d'équipage) rendant complexes et incertaines les poursuites pénales. Quand ce n'est pas en favorisant la création de plates-formes de blanchiment de l'argent des trafics ou en favorisant les investissements offshore.

Selon les estimations de l'OCRTIS, environ 20 % des 250 à 300 tonnes de cocaïne destinées à l'Europe transiteraient par la mer des Caraïbes (sans intégrer les quantités qui alimentent le marché américain et qui suivent des routes aléatoires, y compris en revenant d'Europe). Cette situation se serait même renforcée ces dernières années avec l'émergence du Venezuela comme nouvelle plaque-tournante du trafic de cocaïne. Très proches des eaux françaises, les côtes vénézuéliennes sont devenues le point de départ de très nombreuses embarcations à destination des Antilles, point stratégique de réexpédition vers les marchés européens.

Pour autant, la réponse des États est à la hauteur des enjeux et de la menace. La mer des Caraïbes est un véritable laboratoire de la coopération internationale et la source de toutes les innovations juridiques ou administratives nationales en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime.

/...

Les efforts de la France

L'implication française dans la lutte contre le trafic des stupéfiants dans la mer des Caraïbes, mesurée par le ratio de la superficie de ses espaces maritimes par rapport aux autres États riverains, est sans aucun doute la plus importante. Elle se caractérise à la fois par l'efficacité de l'organisation diplomatique, judiciaire et administrative, et l'importance et la fluidité de la coopération entre les services de l'État impliqués dans la lutte (police, douane, gendarmerie, marine), sous la direction du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer.

Elle est aussi fortement appuyée par le développement de la coopération avec les autres États qui permet, notamment, d'améliorer la circulation et le traitement du renseignement et de l'information, de favoriser la mobilisation des moyens de surveillance et d'interception et l'optimisation des poursuites pénales.

L'efficacité du réseau diplomatique est aussi une des clés de la mise en œuvre des dispositions des conventions internationales existantes. À ce titre, la France fait partie des États qui font un usage important de l'article 108 de la CNUDM et de l'article 17 de la Convention de Vienne qui visent à obtenir l'accord de visite de la part de l'État du pavillon, et dont le DDG AEM des Antilles est à l'origine dans plus des deux tiers des cas nationaux. Il n'est en effet pas toujours très simple de composer entre les décalages horaires importants avec les États du pavillon et des autorités ou des administrations maritimes difficilement joignables. Le Quai d'Orsay a su mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau diplomatique à ces procédures difficiles qui permettent d'obtenir en un temps réduit les autorisations d'interception⁶. Néanmoins, l'efficacité du réseau ne peut rien face à l'incurie de certains États et les délais prohibitifs de leur réponse, ou de leur non réponse, ce qui est extrêmement pénalisant pour assurer la disponibilité des moyens et la réalisation de l'interception. Dans ce domaine, si l'une des vertus de l'accord de San José est de permettre de visiter le navire d'un État partie, en revanche il est là aussi souvent difficile d'obtenir le transfert de compétence juridictionnelle. Ce qui peut devenir rapidement un point bloquant dans le « montage » de l'opération. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a été autorisé par le Parlement à prévoir par voie d'ordonnance⁷ les modalités de mise en œuvre d'une procédure de dissociation qui permettrait d'assurer un traitement différent entre les produits stupéfiants, le navire et l'équipage. Cette procédure tout

6. Autorisation de l'État du pavillon qui est un élément fondamental de la police en haute mer comme vient de le rappeler la Cour permanente d'arbitrage dans l'affaire opposant les Pays-Bas à la Russie à la suite de l'arraisonnement par la marine russe d'un navire de Greenpeace.

7. Article 30-4 de la loi n° 2015-917 du 28 juillet 2015 actualisant la programmation militaire pour les années 2015 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense.



Janvier 2015, coopération entre la frégate de surveillance *Ventôse* et la marine vénézuélienne en mer des Antilles. Interception, par les commandos marine et l'équipe de visite, de la tapouille de pêche vénézuélienne *Union* sur laquelle sont découverts 200 000 € en petites coupures. Le patrouilleur *Fernando Gomez de Saa* prend en compte la tapouille et son équipage. © S. Ghesquiere / Marine nationale.

à fait novatrice serait de nature à surmonter de la sorte les obstacles majeurs liés au sort juridictionnel des personnes⁸. Le principe même de cette procédure innovante a longtemps heurté la sensibilité des puristes du droit pénal qui ne pouvaient se satisfaire de l'absence volontaire de poursuites pénales. Pour autant, il est beaucoup plus réconfortant et fédérateur, dans cette lutte implacable, de se satisfaire de la saisie importante de stupéfiants⁹, sans que l'équipage puisse être jugé un jour, plutôt que de s'interdire d'agir à l'encontre de ce navire et de se contenter de « le regarder transiter paisiblement ». L'efficacité de la lutte devrait s'en trouver considérablement renforcée et les interceptions être plus nombreuses.

Mais que l'on ne s'y trompe pas, cette nouvelle procédure ne constituera pas la règle. Elle ne sera qu'une arme supplémentaire pour mieux s'opposer aux actions des trafiquants et la répression pénale, telle qu'elle est voulue par le droit international, demeurera l'objectif majeur à atteindre.

8. De manière simplifiée, il s'agirait de « confisquer » les produits stupéfiants tout en laissant le navire reprendre librement le cours de sa navigation ou, dans une version un peu plus complexe, de faire assurer les poursuites pénales par un État tiers.

9. En liaison étroite si ce n'est sous le contrôle du procureur de la République.

Sur ce plan, l'action de la JIRS de Fort-de-France est fondamentale et l'on peut souligner le fait qu'elle fait systématiquement juger les trafiquants interceptés en mer et dont le cas ne nécessite pas une enquête approfondie (sans lien notamment avec les Antilles françaises ou l'Europe) selon la procédure de comparution immédiate. Cela permet de raccourcir, dans la quasi-totalité des cas, le délai de jugement à quelques jours. Il existe encore des perspectives d'optimisation des poursuites et le dialogue entre le procureur et les administrations est important en ce qui concerne notamment l'administration de la preuve, essentiellement lorsque la saisie de stupéfiants est physiquement difficile à réaliser ou lorsque l'on « tombe » sur des produits liés¹⁰. Enfin, les condamnations prononcées à Fort-de-France (entre 5 et 8 ans de détention) sont généralement plus lourdes que celles infligées par d'autres juridictions.

Sur le plan des opérations, le DDG AEM est parvenu à instaurer une excellente coopération entre la Marine nationale et la douane, permettant de mettre en œuvre le moyen nautique de l'État le plus adapté à l'interception d'un navire suspect compte tenu de sa position et de sa cinématique. C'est certes le fondement même de l'AEM telle qu'elle est organisée depuis 1978 mais elle n'avait pas forcément permis d'atteindre ce niveau de maturité. Ainsi, il est établi que la répartition actuelle soit fondée sur le fait que la douane se consacre aux interceptions de navires lents à proximité des côtes (jusqu'à 100 milles nautiques environ) grâce à des vedettes basées sur trois sites¹¹ alors que la marine se charge, grâce aux deux frégates de surveillance¹² *Ventôse* et *Germinal* et à leurs hélicoptères, des interceptions de *go fast* et de navires en haute mer. S'agissant des *go fast*, il convient de souligner que la France est une des rares nations avec les États-Unis à obtenir des résultats aussi importants et décisifs. Elle peut s'appuyer sur le très grand professionnalisme des tireurs d'élite des commandos marine et des équipages d'hélicoptères de l'aéronautique navale, et appliquer des procédures validées au plus haut sommet de l'État qui permettent de faire usage de la force allant jusqu'au tir au but tendant à détruire les appareils propulsifs.

La coopération internationale

Mais bien évidemment, l'efficacité de la lutte repose sur une mobilisation forte et constante de tous les riverains de la mer des Caraïbes. Au-delà des modalités d'intervention déjà évoquées au titre de l'accord de San José, celles-ci ne peuvent pas s'envisager sans un échange de renseignements performant. C'est la raison pour laquelle

10. Produits précurseurs ou même des devises.

11. Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Saint-Martin.

12. Dotées d'un hélicoptère *Panther*.

la coopération internationale en matière de renseignement est très active, notamment grâce à la JIATF-S et à l'antenne de l'OCRTIS à Fort-de-France.

Pour les interceptions, le caractère juridique des opérations de lutte contre le trafic de stupéfiants en fait des opérations de police. Ce qui, en ce qui concerne l'emploi des moyens des marines militaires tend parfois à restreindre les possibilités de coopération. En effet, les commandants de navires de guerre néerlandais et britanniques ne disposent pas de prérogatives de police, contrairement aux commandants des navires de la Marine nationale. Ce qui impose aux premiers d'embarquer systématiquement un détachement d'agents habilités¹³ de l'*US Coast Guard*, comme c'est le cas d'ailleurs pour les bâtiments de l'*US Navy*. Or, dans la mesure où ces opérations de police ont pour finalité, outre la saisie de stupéfiants, de punir pénalement les trafiquants, il importe d'être vigilant sur la nature des habilitations judiciaires des agents et la recevabilité de leurs procès-verbaux devant les différentes juridictions nationales. C'est une des voies d'amélioration de la coopération internationale.

La lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime, dans la mer des Caraïbes comme dans les autres espaces maritimes, est une guerre permanente qui impose aux marins de s'adapter et d'anticiper les innovations et l'imagination des trafiquants. Elle est l'un des éléments d'une lutte plus globale contre une menace sécuritaire majeure. En menaçant les flux, les marines perturbent les narcotrafiants et les rendent plus vulnérables. Chaque élément est important, ainsi la mise en place d'une chaîne de radars de surveillance maritime en Martinique, annoncée par le ministre de l'Intérieur le 17 octobre 2013 et confirmée par le Comité interministériel de la mer du 2 décembre 2013 permettra d'améliorer considérablement la connaissance du trafic maritime autour de la Martinique puis de la Guadeloupe et des Îles du Nord et pèsera fortement sur la réalisation du trafic.

13. Ou LEDETs pour *Law Enforcement detachments*.

Le CENTOPS au cœur de la lutte contre le trafic de drogue

Capitaine de vaisseau Xavier LARREUR

Chef du Centre opérations des forces armées aux Antilles (CENTOPS)

Au cœur du dispositif de coopération internationale de lutte contre le narcotrafic, le CENTOPS conduit les opérations dès que des moyens militaires sont employés. Le trafic étant continu, l'activité du CENTOPS s'étend de l'action à long terme à celle en temps réel. Il planifie à l'avance les opérations, réunit le renseignement utilisable et les moyens nécessaires à la relocalisation des cibles et à leur prise de contrôle. Enfin, il dirige l'action et coordonne l'ensemble de ses moyens avec ceux des partenaires.

L'action au CENTOPS est dirigée par une petite équipe de quatre personnes réunies autour de l'amiral commandant de zone maritime, qui est également le commandant supérieur des forces armées aux Antilles. Le plus souvent les interventions sont déclenchées sur la base d'une information fournie par la *Joint inter-agency task force south*¹ ou une autre agence de renseignement. Elle aide à cerner un type d'embarcation, une zone et un créneau de temps permettant la recherche du mouvement suspect. Le renseignement arrive avec peu de préavis, ce qui nécessite de maintenir un dispositif d'alerte renforcée toute l'année pour une des frégates de surveillance, son hélicoptère, et l'équipe du CENTOPS.

Ces opérations sont complexes car elles peuvent mettre en œuvre toute la palette des moyens utilisés dans des opérations aéromaritimes : frégates avec leur hélicoptère, avions de patrouille maritime, systèmes complexes de recueil de renseignement et de communication, forces spéciales, et parfois sous-marins ou avions de détection avancée (AWACS). De nombreux savoirs sont à maîtriser : connaissance de l'environnement pour préparer les interventions, patience – comparable à celle développée en lutte anti-sous-marine – lors de la recherche et du suivi des contacts, fugacité de la lutte anti-aérienne lors de la détection des vecteurs rapides, violence maîtrisée lors des opérations d'abordage, rigueur dans les procédures d'application de la loi en mer.

Les vecteurs nautiques transportant la drogue sont multiformes, mais peuvent être classés en deux grandes catégories : les embarcations rapides (*go fast*)

1. La JIATF-S, établie à Key West en Floride, fédère les renseignements des agences américaines, et prend en compte ceux de ses partenaires étrangers comme l'OCRIS (office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants) ou la DNRED (direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières) pour la France, les transformant en informations utilisables à fin d'action tactique.

et les navires lents (*slows movers*). S'il est relativement aisé pour un bâtiment militaire de stopper – s'il le faut par l'usage de ses armes – un navire lent, il est beaucoup plus complexe de suivre une embarcation filant à 30-40 nœuds et parfois plus, ayant une signature radar et visuelle très faible. Pour traiter efficacement les *go fast*, il faut soit forcer le rejet de la cargaison à la mer, soit les arrêter. La Marine nationale est la seule administration capable de stopper ce type d'embarcation en haute mer dans la région des petites Antilles notamment grâce à l'emploi de tireurs d'élite des commandos marine embarqués sur hélicoptère. La douane française et les *coast guards* locaux ne disposent pas de cette capacité. La marine est aussi seule à pouvoir opérer très au large et pendant longtemps, c'est pourquoi ses moyens sont privilégiés pour l'interception de *slow movers* dès que l'action se déroule à plus d'une centaine de nautiques des côtes antillaises.

Comment se déroule une opération ? Un exemple : l'interception d'un *go fast* qui est l'une des interventions les plus exigeantes dans la coordination des moyens. En raison du peu de temps disponible, souvent moins d'une heure, entre la détection par moyen aérien (hélicoptère *Panther* de la frégate de surveillance ou avion de patrouille maritime) et l'entrée dans les eaux territoriales étrangères, la réactivité doit être excellente. Il faut tout d'abord détecter la cible puis, en quelques dizaines de minutes, caractériser la nature suspecte du contact, mettre à l'eau et positionner le dispositif d'intervention nautique (embarcations rapides pneumatiques) et obtenir les autorisations du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer (Préfet de Martinique) d'intervenir, voire d'ouvrir le feu en cas de besoin. Ensuite l'interception doit être fulgurante pour stopper le *go fast* puis sécuriser l'embarcation suspecte. Enfin intervient le processus plus long de l'appréhension des suspects et des constatations qui serviront à la procédure judiciaire. La tension retombe seulement lorsque la frégate de surveillance fait route vers Fort-de-France pour remettre ses prises à l'OCRTIS qui, sous la direction du procureur de la juridiction interrégionale spécialisée (JIRS), mettra les suspects en garde à vue et détruira la drogue dans les plus brefs délais.

Le dispositif piloté depuis le CENTOPS des Antilles est bien rodé. En 2014, il a dirigé une quinzaine d'interceptions et déjà une vingtaine en 2015. Depuis le 1^{er} janvier 2015, 6 600 kg de stupéfiants ont été saisis par les moyens de la marine aux Antilles, et depuis quatre ans, plus de 40 tonnes ont été stoppées.

Les pêcheurs d'une tapouille brésilienne remontent le filet de pêche sous la direction de l'équipe de visite du *P400*
La Gracieuse.

© ECPAD/Collection SIRPA Terre - Guyane / EMA Com/2012/ Zoé Boncourre, Flora Cantin.



Assumer sa souveraineté : l'exemple de la police en mer en Guyane

Commissaire principal (marine) Thomas PAILLOUX
Chargé de mission au Secrétariat général de la mer

La Guyane souffre trop souvent d'une réputation exécrationnelle. Le climat y serait invivable, l'atmosphère remplie de moustiques hors-classe, les habitations envahies d'insectes voire de reptiles téméraires et une insécurité mexicaine y régnerait. Ces informations souvent erronées puisent probablement leur source dans des expériences malheureuses mais fortuites. En réalité, la Guyane est une terre accueillante et fertile, aux ressources abondantes. Ses forêts et ses eaux abritent une biodiversité et des écosystèmes d'une richesse incroyable.

Elle est le fruit d'une rencontre entre une histoire longue, souvent méconnue et l'implantation des Européens, entraînant cinq siècles de brassages de populations, disputes territoriales, ruée vers l'or, expériences pénitenciaires mais aussi forte croissance démographique et économique, ou encore aventure spatiale. La Guyane s'inscrit aujourd'hui résolument en composante de la République française¹ et bénéficie du statut de région ultrapériphérique de l'Union européenne. Elle cultive ainsi sa différence au sein d'un sous-continent largement marqué par d'autres repères et conceptions. C'est aussi son principal défi : la Guyane doit poursuivre sa marche dans le XXI^e siècle sans s'enfermer sur elle-même et ses relations avec la métropole, ni méconnaître son insertion dans les échanges régionaux avec ses deux voisins : le Brésil et le Suriname.

Devant cette équation complexe et les nombreux défis associés, l'espace maritime de la Guyane offre des solutions et des voies d'exploration nouvelles. Ce même espace est aussi la source de convoitises et de tensions, expression des activités économiques pratiquées depuis les deux États voisins, mais plus largement des trafics régionaux.

Une terre de défis

Beaucoup de paramètres en Guyane ne sont que rapports et proportions. Le département s'étend sur 83 846 km², soit 0,5 % du continent sud-américain mais 15,2 % de la métropole. Cet espace terrestre est recouvert à 96 % d'une forêt amazonienne particulièrement dense, traversée par des rivières et des fleuves aux ramifications très nombreuses et au débit puissant. Les fleuves Maroni à l'ouest et Oyapock à l'est, servent au tracé des frontières. Le premier avec le Suriname sur 530 km, le second avec le Brésil, sachant que cette frontière de 730 km est la plus longue que possède la France avec un autre État. On comprend dans ces conditions que le contrôle aux frontières soit une vue de l'esprit devant la réalité des communautés humaines installées de part et

1. Régie par l'article 73 de la Constitution du 4 octobre 1958, la Guyane est à la fois une région et un département d'outre-mer. Les deux collectivités fusionneront en une collectivité unique en décembre 2015.

d'autre des fleuves frontaliers, de la vitalité des trafics transfrontaliers par voie fluviale, estuarienne et maritime.

Les côtes sont recouvertes à 80 % de mangroves. Certaines sont anciennes et stables, les autres en mouvement perpétuel. Près de 87 % des 250 000 habitants y sont installés, majoritairement sur l'île de Cayenne² ou à Saint-Laurent-du-Maroni qui, tout en étant un peu plus dans les terres, dispose d'un accès aisé à la mer par son port fluviomaritime. La croissance démographique et les flux migratoires étant élevés en Guyane, il est généralement admis que la population doublera d'ici 2040, ce qui soulève d'innombrables défis en termes d'infrastructures, de logement, de santé et sécurité publiques.

L'alimentation n'est pas une difficulté. Le climat équatorial, les pluies et l'ensoleillement abondants permettent la riziculture – fortement concurrencée par le voisin surinamien – mais surtout une agriculture variée et productive. La ressource halieutique est également abondante, bon marché et constitue une source importante de protéines animales pour la population. Même si c'est la plus visible pour les habitants, ce n'est pourtant pas la seule richesse maritime locale.

Des enjeux stratégiques en trois dimensions

La zone économique exclusive (ZEE) de Guyane s'étend sur environ 126 000 km², soit plus du tiers de la ZEE métropolitaine. L'extension du plateau continental a été actée par le décret n° 2015-1181 du 25 septembre 2015 et pourrait offrir à terme 92 000 km² de plateau continental supplémentaires³. Sans préjuger des découvertes ultérieures qui pourraient être faites sur une telle superficie, ce sous-sol semble se révéler plein de promesses. Sept puits de forage, allant jusqu'à plus de 6 000 mètres de profondeur⁴ ont été réalisés depuis 1975, dont cinq entre 2011 et 2013. Seul l'un d'entre eux⁵ a révélé une réserve estimée à 300 millions de barils de pétrole⁶. Deux autres permis d'exploration, concernant une zone côtière et une zone plus au large du premier permis sont à la signature ministérielle.

2. Qui sans être une île est appelée ainsi en raison de la largeur des deux fleuves qui bordent la ville.

3. La publication des coordonnées d'extension du plateau continental ne pourra intervenir qu'après la conclusion d'un accord avec le Suriname sur la délimitation maritime des eaux territoriales, de la zone économique exclusive et du plateau continental. Après 15 ans d'interruption, les négociations ont repris à Cayenne en 2015. Un accord pourrait être conclu dans les prochains mois.

4. Cela comprend environ 2 000 mètres de colonne d'eau et 4 000 mètres de roche.

5. Le premier puits du permis exclusif de recherche d'hydrocarbures (PERH) appelé « Guyane maritime ».

6. In Rapport annuel 2014, Guyane. Institut d'émission des départements d'outre-mer (IEDOM).

Du point de vue spatial, la Guyane est idéalement placée à proximité de l'équateur. Profitant de la vitesse élevée de rotation de la Terre à cet endroit⁷, les infrastructures du Centre spatial guyanais (CSG) – le port spatial de l'Europe – offrent aux industriels des capacités de lancement avec des charges utiles inégalées dans le monde⁸. L'espace maritime de la Guyane offre un autre atout majeur : l'ouverture sur l'océan permet d'atteindre par le nord ou l'est toutes les orbites souhaitées sans survoler d'habitations au cours des premières minutes après le tir. Dans ce cadre, deux patrouilleurs de la Marine nationale et deux vedettes de la Gendarmerie maritime assurent la sûreté des approches maritimes lors des phases de préparation mais également l'évacuation de la zone maritime interdite avant le lancement.

Enfin, les eaux guyanaises abritent une biodiversité marine particulière et abondante. Deux réserves naturelles existent aux extrémités des eaux territoriales de Guyane. Celle de l'Amana, dans l'ouest, abrite le premier site mondial de ponte de tortues marines⁹. Celle du Grand Connétable, dans l'est, constitue un site remarquable de nidification de sternes et de frégates. L'ensemble des eaux de Guyane est également riche en poissons blancs, avec une multitude d'espèces savoureuses et, bien entendu, sur le tombant, des crevettes, dont l'exploitation en déclin a pourtant longtemps constitué l'or rose de la Guyane. Plus au large, les eaux sont riches en vivaneaux – l'une de ces espèces suffisamment prisées pour être vendues avant d'être débarquées voire pêchées – et très probablement en thonidés, bien que non exploités à l'intérieur de la ZEE française. Tant de ressources aiguïssent les appétits, donnant lieu à des activités de pêche illégale récurrentes et parfois violentes.

À l'ouest: combiner les moyens côtiers dans les eaux territoriales

Depuis les deux États voisins, des flottilles très organisées se livrent à des activités de pêche illégale, principalement dans la mer territoriale française.

Côté ouest, les navires proviennent du Suriname et plus fréquemment du Guyana¹⁰ voisin. Dans ce dernier cas, ils usurpent quasi systématiquement le pavillon ou l'immatriculation surinamienne. Il s'agit de navires en bois de 15 à 20 mètres de long, traditionnellement armés par cinq marins. Ils peuvent stocker jusqu'à 4 ou 5 tonnes de poissons dans une cale sous glace située à l'avant. Leur action, à proximité

7. L'autre paramètre important pour les lancements dans l'espace étant l'activité sismique négligeable dans cette partie du monde.

8. Le lanceur européen *Ariane 5* a battu le 29 juillet 2014 son propre record en expédiant à l'orbite voulue le 5^e vaisseau de ravitaillement de la station spatiale internationale, avec une charge utile de 20,3 tonnes.

9. Comprenant trois espèces principales : les tortues vertes, les tortues olivâtres et les tortues luth.

10. Il s'agit de l'ancienne Guyane anglaise, le Suriname étant l'ancienne Guyane hollandaise.

immédiate des eaux de la réserve naturelle de l'Amana, pose un redoutable défi pour la conservation et la reproduction des tortues marines. Des opérations de contrôle sont très régulièrement conduites par la Marine nationale et la douane. Bénéficiant de complicités et de réseaux d'alerte, les pêcheurs illégaux cherchent alors à fuir les eaux françaises ou à trouver refuge dans les zones de petits fonds¹¹, là où les moyens navals ne peuvent les suivre.

Afin d'occuper tout l'espace, la cellule « opérations maritimes » de l'état-major des forces armées en Guyane (FAG) a conçu des opérations côtières avec des moyens nautiques légers, projetés pour la circonstance et mis en œuvre depuis les fleuves. Sous la coordination du commandant de la zone maritime, tous les services de l'État disposant d'agents habilités ou de moyens nautiques y participent. Récemment, les agents de l'Office naturel de la chasse et de la faune sauvages (ONCFS) ont été formés et associés à ces missions, avec des marins de la base navale de Dégrad-des-Cannes. Des gendarmes maritimes de métropole sont aussi projetés pour des renforts ponctuels, suivant les saisons de pêche, et constituent alors une brigade de surveillance du littoral de Guyane.

En combinant ces efforts dans les deux espaces – côtier et large –, les résultats ont été à la hauteur de l'investissement. Ainsi, 28 navires surpris en action de pêche illégale en 2014 et déjà 25 en 2015¹² ont été arraisonnés, pour la seule partie ouest des eaux françaises de Guyane. La plupart de ces navires sont déroutés, confisqués puis détruits¹³. Dans l'est de la zone, le problème est tout autre et le recours à la force est bien souvent nécessaire.

À l'est: combattre la violation des droits souverains en maîtrisant l'usage de la force

L'est des eaux françaises de Guyane se caractérise par une côte intégralement recouverte de mangrove, inaccessible depuis l'intérieur des terres. Nul observateur ne peut suivre en permanence les mouvements des navires pêchant illégalement à l'intérieur des eaux territoriales françaises, les côtes guyanaises étant dépourvues de radars de surveillance maritime.

11. Dans cette zone, le fond est en pente douce et la profondeur de l'eau se situe globalement à un mètre par nautique des côtes.

12. Chiffre arrêté au 9 septembre 2015.

13. La destruction peut intervenir à l'issue d'une condamnation devenue définitive, ce qui arrive rapidement en Guyane lorsque les capitaines des navires arraisonnés sont déferrés en comparution immédiate. La destruction peut également intervenir sur ordonnance du juge des libertés et de la détention (JLD), si le navire de pêche illégale arraisonné est dépourvu de pavillon. Il s'agit d'une disposition spécifique aux eaux françaises de Guyane.



Du 15 au 18 octobre 2015, sous la responsabilité du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, les FAG ont conduit une nouvelle opération maritime de lutte contre la pêche illégale. Le déroutement de quatre bateaux en infraction a été ordonné par le directeur de la mer. S'y opposant, les équipages de ces navires en situation de pêche illégale ont saboté leur moteur ou provoqué des voies d'eau pour saborder leur navire. La *Caouanne* a sorti de l'eau 20 km de filet dérivant, dont un de 8 km d'un seul tenant. Les pêcheurs arrêtés en mer par les militaires ont par la suite été traduits devant la justice ou reconduits au Brésil.

© ECPAD/Collection SIRPA Terre - Guyane / EMA Com/2015/ Jean-Luc B.

Tous ces navires sont originaires du Brésil, bien que le pavillon soit rarement arboré et l'immatriculation souvent masquée. Ils proviennent principalement des ports des États du Pará et de l'Amapá, les deux États fédérés les plus pauvres et opèrent en flottilles très organisées et solidaires. Ils pratiquent une pêche côtière avec des filets pouvant aller jusqu'à 10 km de long, là où le maximum communautaire est de 2,5 km. Agissant en « amont » d'un courant marin côtier portant toute l'année au nord-ouest, ils prélèvent la ressource dans les eaux françaises avant que celle-ci ne puissent atteindre la zone où les pêcheurs sous pavillon français se sont repliés.

À la vue d'un moyen naval de l'État, les pêcheurs illégaux fuient vers les eaux brésiliennes, abandonnant les filets en espérant pouvoir venir les récupérer plus tard. Raison pour laquelle la Défense a fait l'acquisition d'une embarcation relève-filet: la *Caouanne*¹⁴, admise au service actif le 16 octobre 2015. Lors de sa première sortie opérationnelle, elle a ainsi pu procéder à la confiscation effective de deux filets, pour un total de 14 km.

14. Du nom d'une espèce de tortue marine à la tête plate et particulièrement résistante.

Mais la fuite, et l'impunité qui en découle, n'est pas la seule difficulté : ces pêcheurs s'opposent en effet de façon violente au contrôle. Les équipes de visites doivent faire face à des obstacles sur les bordées, des jets de projectiles ou des tentatives d'abordage des navires ou embarcations de l'État. Des opérations planifiées sont dès lors nécessaires pour intégrer l'éventualité d'un recours à la force au cours de l'intervention. Elles doivent réunir les capacités offrant un rapport de force favorable aux moyens de l'État, et prévoir des modes d'action permettant de prévenir toute escalade ultérieure de la violence, notamment de la part des autres pêcheurs illégaux présents sur zone, qui ont parfois tenté de reprendre le navire initialement arraisonné.

Ces opérations particulières ont été réalisées avec succès à plusieurs reprises. Il est arrivé au cours de l'une d'entre elle que les pêcheurs illégaux, refusant d'obtempérer aux injonctions qui leur étaient faites, déclenchent une rare violence à l'encontre des militaires conduisant l'action de vive force. Il s'agissait en l'occurrence des gendarmes des pelotons d'intervention de Guyane qui ont dû faire usage de leurs armes pour vaincre les violences dont ils étaient victimes au moment de leur montée à bord.

Une réflexion a donc été conduite pour faire évoluer la doctrine de l'emploi de la force en mer. L'idée était de pouvoir recourir à l'ensemble des outils offerts par la loi et le règlement, afin d'obtenir un renoncement des pêcheurs illégaux à l'usage de la violence, par la démonstration de la volonté de procéder à l'arraisonnement. Des opérations combinant des tirs d'avertissement en préalable à la capacité de conduire une action de vive force si nécessaire ont ainsi généré des résultats très satisfaisants.

Pour autant, les pêcheurs illégaux s'adaptent en permanence. Ils tentent désormais de déjouer les moyens de l'État pour éviter l'affrontement. Sans pouvoir l'affirmer de manière certaine, des « sonnettes »¹⁵ semblent informer les illégaux de la présence en mer des patrouilleurs et vedettes. Les pêcheurs brésiliens ont ainsi une forte propension à rester dans leurs eaux lorsqu'un moyen naval patrouille pour mieux mener ensuite des incursions à la journée dans les eaux françaises. Lorsqu'ils se font surprendre, leur tactique consiste désormais à prendre la fuite en formation extrêmement resserrée – à moins de 20 yards les uns des autres – afin de pouvoir se porter assistance en cas d'action de vive force menée contre l'un d'eux. Ce sont donc les moyens de l'État qui doivent désormais faire preuve d'innovation, même si des illégaux isolés sont toujours arraisonnés. Depuis le 1^{er} janvier 2014, 172 procès-verbaux de refus d'obtempérer ont été dressés à l'encontre des navires brésiliens pris en flagrant délit de pêche illégale, 60 d'entre eux ayant pu être arraisonnés et sanctionnés administrativement voire judiciairement.

15. Nom donné localement aux informateurs des trafiquants en tout genre.

Des solutions à court et long termes

La permanence de l'information et la tenue de situation maritime font cruellement défaut à la préparation et à la conduite des opérations maritimes de lutte contre la pêche illégale. Face à un adversaire extrêmement volatil, il importe de pouvoir détecter l'entrée dans les eaux territoriales françaises, qu'il s'agisse de pêcheurs illégaux, de caboteurs ou de trafiquants de migrants, afin d'organiser une réponse appropriée. L'installation de deux radars de surveillance maritime, chacun à l'extrémité du département, offrirait un atout décisif. Au regard des sommes d'argent public affectées à l'ensemble des politiques de protection et de développement de cette collectivité, cet investissement de l'ordre de deux millions d'euros paraît abordable. Il pourrait par ailleurs bénéficier d'un large cofinancement communautaire. Malheureusement, cet investissement se heurte à la difficulté d'entente entre ministères, à l'heure où les budgets sont soumis à des fortes contraintes. Nul doute que l'intérêt général triomphera et que ce projet se réalisera, la question reste de savoir quand.

La Défense fournit un effort important par l'acquisition et la mise en service de la *Caouanne*, qui permet de frapper les illégaux sur l'aspect économique, puisque le filet peut représenter jusqu'à la moitié de la valeur du navire de pêche. Les deux patrouilleurs de 400 tonnes seront également remplacés à l'horizon 2017 par deux patrouilleurs légers de nouvelle génération, offrant des capacités renforcées et particulièrement intéressantes.

La pêche illégale étant un sujet suivi dans bien des enceintes internationales ou régionales, des actions ont été engagées auprès de l'Union européenne¹⁶. S'agissant des cas de violence en mer, des actions diplomatiques sous forme de protestations gagneraient à être développées.

C'est également sur le front doctrinal qu'il faut investir. Les doctrines et concepts sont souvent élaborés à l'aune des références métropolitaines, notamment en matière d'action de l'État en mer, et plus particulièrement de police en mer. Il ne s'agit pas de traiter un ennemi mais plus un contrevenant, le plus souvent un délinquant et dans certains cas un criminel. Il faut certainement affiner les cas de figure. Les refus d'obtempérer de la part de pêcheurs illégaux extra-communautaires ne doivent pas s'apprécier avec la même approche que s'il s'agissait d'un Espagnol ou même d'un pêcheur de Guernesey. La pêche illégale est un fléau mondial, la navigation sous

16. Les signalements comme navire de pêche illégale auprès de l'Union européenne pourraient permettre à terme l'inscription de l'État du pavillon sur la liste noire des États non coopérants dans la lutte contre la pêche illégale. Cela priverait alors l'État de l'accès au marché communautaire pour les produits halieutiques, en plus de la mauvaise presse sur la scène internationale. Cette procédure prend du temps.

dissimulation de pavillon est un acte grave au regard du droit de la mer et les refus d'obtempérer portent atteinte à la crédibilité des moyens de l'État. L'effet est d'ailleurs désastreux lorsque les faits se produisent sous le regard de nos compatriotes. Pour toutes ces raisons, et dans le respect des valeurs françaises et européennes, il convient de réfléchir à tous les moyens d'action non létaux qui pourraient, dans le respect des lois et règlements, permettre l'exercice d'une contrainte suffisamment forte sur les capitaines des navires récalcitrants pour que ceux-ci se résignent à ne pas s'opposer au contrôle. La Marine nationale est certainement la mieux armée pour cela. La garde des côtes est une mission noble mais difficile. Elle doit s'intégrer pleinement dans la vision globale de l'action de l'État en mer, au regard de l'importance du fait maritime sur chacune des nombreuses façades françaises.

Vol d'entraînement d'un hélicoptère *Dauphin*, au-dessus de Tahiti et Moorea.
© L. Bouillon / Marine nationale.



Polynésie : la France au cœur de la plus dynamique région du monde

Contre-amiral Bernard-Antoine MORIO DE L'ISLE

Commandant supérieur des forces armées en Polynésie française

L'océan Pacifique, plus vaste étendue maritime du globe, est pourtant amputé de l'essentiel de sa dimension sur la plupart des planisphères européens et a longtemps fait figure d'espace vide, de vaste néant.

Aujourd'hui, loin de cette illusion longtemps entretenue, cette région bouleverse les cartes : elle est devenue la plus dynamique au monde et constitue son principal foyer de croissance économique. Les vingt-et-un pays de l'APEC¹, qui se situent de part et d'autre de cet océan, représentent un tiers de la population mondiale, 60 % de son PIB et 50 % de son commerce. Les huit premiers ports à conteneurs au monde sont situés sur les rives de l'océan Pacifique.

Le développement de la région Asie-Pacifique, son rôle cardinal dans les échanges internationaux est à l'origine du basculement du centre de gravité du monde de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique.

Pour autant, cet espace n'est pas exempt de défis et de menaces. Dépendance aux énergies fossiles, libre accès aux matières premières, sécurité et sûreté de la navigation maritime, exploitation des ressources marines et des fonds marins, catastrophes naturelles d'ampleur mais aussi menaces de prolifération graves, tensions en mer de Chine et contentieux maritimes sont autant d'enjeux qui se posent aux populations et aux États de la région.

La France, seule nation européenne présente dans la zone Pacifique de façon significative et permanente, y occupe une place à part. Îlots de francophonie dans le grand océan, les collectivités de Nouvelle-Calédonie, de Wallis-et-Futuna et de Polynésie française abritent plus de 400 000 habitants. Leurs zones économiques exclusives (ZEE), auxquelles il faut ajouter celle de l'île isolée et inhabitée de Clipperton, représentent deux-tiers des espaces maritimes français.

Le dispositif militaire français s'y organise au sein de trois zones de responsabilité permanente (ZRP), auxquelles correspondent trois zones maritimes pour la mise en œuvre de l'action de l'État en mer (AEM). L'amiral, représentant de la Marine nationale basé à Tahiti, exerce des missions de nature militaire dans les ZRP Polynésie française et Asie-océan Pacifique² tout en étant commandant des zones maritimes Polynésie française et océan Pacifique, au titre de l'AEM. Son action s'exerce en parfaite coordination avec les forces françaises basées en Nouvelle-Calédonie.

1. *Asia-Pacific Economic Cooperation*.

2. Respectivement en tant que commandant supérieur des forces armées (COMSUP PF) et amiral commandant la zone Pacifique (ALPACI).

La France, acteur de la stabilité régionale

L'immensité du Pacifique permet d'un point de vue géostratégique de le diviser schématiquement en deux théâtres. Le nord est le creuset des évolutions géopolitiques actuelles avec le fameux « pivot » de la puissance américaine et des dépenses de défense de tous les pays riverains qui augmentent considérablement. Tous les membres du conseil de sécurité de l'ONU y sont plus ou moins présents. Le Sud, avec des populations moins nombreuses mais fragiles et très exposées aux catastrophes naturelles, à l'écart des grandes routes commerciales, mais aux ressources halieutiques importantes, est l'objet de convoitises et les trafics s'y développent.

À partir de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française, la France apporte de la stabilité. Elle intervient sur ces deux théâtres. Au nord, elle accentue sa présence et ses coopérations. Elle s'oppose à la remise en cause des principes du droit international, parfois contestés par certains. Au sud, elle intervient au profit des populations sinistrées du fait de catastrophes naturelles. Elle se coordonne également avec ses partenaires régionaux pour assurer une surveillance maritime efficace afin de lutter contre toutes les activités illicites, essentiellement la pêche illégale et le trafic de stupéfiants.

Au-delà de la protection de ses intérêts propres, la France, membre permanent du Conseil de sécurité et de la Commission d'armistice militaire du commandement des Nations unies en Corée (UNMAC), entend contribuer, à la mesure de ses moyens, à la sécurité régionale dans toutes ses dimensions. Les forces armées françaises sont fortement engagées dans plusieurs dialogues stratégiques et coopérations militaires. Cette volonté se matérialise par des interventions lors de séminaires de réflexion géostratégique ou la participation systématique aux exercices multinationaux. La cinquantaine d'escadres des bâtiments de la Marine nationale est aussi l'occasion d'entretenir des relations régulières et suivies avec tous les pays de la zone.

Cette présence se concrétise également par la permanence du partenariat privilégié qui existe entre la France, la Nouvelle-Zélande, les États-Unis et l'Australie, matérialisé par les accords FRANZ. Ces relations étroites, entretenues en coordination avec le COMSUP des forces armées en Nouvelle-Calédonie, ont notamment pour vocation de conduire, de façon coordonnée, des actions d'assistance ou de coopération au profit des petits États insulaires du Pacifique à l'image, cette année, du soutien apporté au Vanuatu touché par le cyclone *Pam*.

Au-delà des actions de coopération, la France s'engage également à contribuer à la sécurité de la navigation maritime en Asie du Sud-Est, région traversée par des

flux essentiels à nos économies. La liberté des voies d'approvisionnement est ici primordiale. Placé sous l'autorité d'ALPACI, en liaison avec l'*Information fusion centre*³ de Singapour, le contrôle naval volontaire concourt à cet objectif. Il permet, aux armateurs qui le souhaitent, de signaler les routes et intentions de leurs navires et, en retour, de recevoir des informations relatives à la situation sécuritaire et au comportement à adopter qu'ils peuvent diffuser aux capitaines de ces navires.

Cette volonté de concourir à la sécurité de la navigation et, plus largement, au respect des règles fondamentales du droit de la mer conduit également les bâtiments de la Marine nationale à mener, de façon très régulière, des patrouilles en mer de Chine méridionale.

Enfin, et peut-être surtout, la France exprime, par l'intermédiaire de son dispositif militaire, sa souveraineté nationale par une surveillance permanente et une présence régulière de ses unités sur toutes les terres françaises du Pacifique, y compris les atolls les plus isolés.

La France, acteur engagé dans la zone maritime de Polynésie française

Autour de la Polynésie française, certains enjeux traditionnels demeurent quand d'autres se font jour.

Avec 1/1000^e de terre émergée pour 999/1000^e d'eau, la Polynésie française entretient un lien évident et profond avec l'océan. Celui-ci imprègne sa culture, sert de lien entre ses îles et lui fournit l'essentiel de ses ressources. Pêche, aquaculture, perliculture, activités nautiques et tourisme sont en effet au cœur de l'économie polynésienne. Demain, c'est peut-être de l'océan que la Polynésie tirera de nouvelles ressources avec les projets d'énergie thermique des mers (ETM) ou l'exploitation des fonds marins?⁴

La protection de l'océan et de ses ressources demeure donc un enjeu central. La zone économique exclusive de Polynésie française, dans laquelle les navires de pêche étrangers ont interdiction de pêcher, n'est exploitée que par une soixantaine de palangriers polynésiens. La ressource ainsi préservée attise les convoitises de flottilles étrangères qui se massent régulièrement aux abords de la ZEE. Eu égard à l'immensité de la zone et

3. Organisme créé en 2009 à l'initiative de la marine singapourienne, l'*Information fusion centre* cherche à renforcer la sécurité maritime en Asie du Sud-Est à travers la promotion du partage d'informations et la coopération entre acteurs maritimes. Ce travail collaboratif s'appuie sur des liens avec 65 agences issues de 35 pays et sur une majorité d'officiers de liaison étrangers (originaires de pays de la zone mais aussi France, Inde, Pérou, Royaume-Uni ou encore États-Unis) autour de quelques marins singapouriens.

4. D'ores et déjà, le *SWAC, Sea Water Air Conditioning*, permet de climatiser deux importants complexes hôteliers en puisant de l'eau froide dans les fonds marins.

au nombre restreint d'unités de surveillance et de contrôle, la France, dans sa mission de police de la pêche maritime, a entamé la professionnalisation de son dispositif de surveillance, dès 2012. Exercée au sein du Centre maritime commun de Polynésie française (CMC-PF)⁵, la conduite des opérations de surveillance et de contrôle des pêches a été confiée à un officier des affaires maritimes, également directeur du centre de recherche et de sauvetage en mer de Papeete⁶. Celui-ci appuie son action sur le travail des opérateurs du Centre de fusion de l'information maritime (CFIM) qui exploitent les senseurs leur permettant de suivre l'activité des flottilles de pêche. Parmi ces outils figurent les données VMS⁷ imposés par la WCPFC – organisation régionale des pêches compétente pour le Pacifique central et occidental – aux navires qui sont enregistrés auprès d'elle mais également par la Polynésie française à sa propre flotte. Au besoin, ces informations sont complétées par l'exploitation des émissions AIS⁸ ou le recours à l'imagerie satellite. Par l'analyse de ces données, le CMC-PF cible les missions des avions *Gardian* et des bâtiments de la Marine nationale. Ces unités sont orientées prioritairement dans les espaces de forte concentration des flottilles étrangères et sur les navires de pêche au comportement inhabituel ou suspect (ex : vitesse/route pouvant correspondre à une action de pêche dans la ZEE – intermittences dans l'émission du signal VMS...). La meilleure connaissance de la situation maritime et le ciblage fin des missions de surveillance contribuent à l'optimisation des moyens de surveillance et à rendre le dispositif de contrôle plus visible et donc plus dissuasif. Celui-ci s'exerce tant à l'intérieur de la ZEE qu'à ses abords immédiats.

En haute-mer, à défaut de réglementation française applicable, les contrôles sont effectués au vu de règlements internationaux et notamment des résolutions de la WCPFC. Ils aboutissent régulièrement à l'établissement de procédures adressées aux États du pavillon des navires de pêche pris en faute. Ces États ont alors la responsabilité d'infliger les sanctions adéquates (amendes, suspension de licences...), ce que les pays asiatiques font désormais de façon quasi-systématique.

L'engagement de la France pour la protection de la ressource halieutique et la préservation des espèces migratrices se traduit aussi par la participation des forces armées aux opérations régionales de contrôle des pêches. Ces opérations, auxquelles la France, l'Australie, les États-Unis et la Nouvelle-Zélande contribuent largement, ont pour objectif d'aider les petits États insulaires du Pacifique à protéger leurs ZEE et, ce faisant, de préserver les espèces migratrices qui parcourent tout l'océan.

5. CMC-PF composé du MRCC Papeete et d'un centre de fusion de l'information maritime (CFIM).

6. *Maritime rescue coordination center* (MRCC).

7. *Vessel monitoring system*.

8. *Automatic identification system*, système de localisation et d'identification dont l'utilisation est optionnelle en Polynésie française.

La Marine nationale dans le Pacifique

La Polynésie française constitue un point d'appui singulier et d'importance au centre du Pacifique sud. La ZEE de Polynésie, vaste de 5,5 millions de km², et les 118 îles et atolls qu'elle englobe sont chaque année le théâtre de nombreuses opérations de secours ou d'évacuations sanitaires. En 2014, plus de 120 personnes y ont ainsi été secourues. La Polynésie, comme la Nouvelle-Calédonie, fait cependant face depuis plusieurs années à une rupture temporaire de capacités dans le domaine des bâtiments de soutien. L'arrivée prochaine de deux bâtiments multimiions (B2M) – un sur chaque zone, armés chacun par deux équipages – permettra de disposer à nouveau des bâtiments nécessaires aux missions prévues par le contrat opérationnel pour les forces armées prépositionnées outre-mer. Ces bâtiments ont une autonomie adaptée à l'immensité du Pacifique sud : soit 30 jours de mer. Ils disposent d'un large pont pour stocker conteneurs et véhicules et peuvent projeter 20 militaires. Bien que ne disposant pas d'une stricte capacité amphibie, les B2M représentent un bon compromis permettant de répondre aux besoins opérationnels ultramarins, dont principalement la lutte contre les trafics et les pêches illicites, la piraterie et l'immigration clandestine, l'intervention contre des pollutions, l'assistance à des navires en difficulté ou encore le sauvetage en mer.



Cérémonie de levée de couleurs et prise de commandement du bâtiment multi-missions
D'Entrecasteaux, Concarneau, 16 octobre 2015.

© L. Bernardin / Marine nationale.

Dans l'intervalle de ces opérations, la France cherche à améliorer les conditions de sa coopération avec ses voisins les plus démunis. Tel est notamment le cas avec les îles Cook, proche voisin de la Polynésie française mais ne disposant que d'un seul patrouilleur pour surveiller une ZEE immense de près de 2 millions de km². Des modalités devant permettre une action améliorée de surveillance et de contrôle réciproques sont actuellement à l'étude.

À cet enjeu traditionnel, s'ajoute aujourd'hui celui de la lutte contre les activités illicites et notamment, le trafic de produits stupéfiants. La surveillance renouvée des espaces maritimes et les nouvelles synergies inter-administrations ont pour but de répondre à ce nouveau défi.

Une route du narcotrafic, certes marginale mais néanmoins active, traverse en effet le Pacifique sud, depuis l'Amérique latine vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Cette route, empruntée par de nombreux plaisanciers, est aussi celle de voiliers transportant de la cocaïne vers ces marchés où le prix à la revente des stupéfiants est très élevé. Des saisies régulières attestent de l'existence de cette voie Pacifique de la drogue qui traverse, de fait, les eaux polynésiennes. La Polynésie française n'est, certes, pas la destination finale de ce trafic, les consommateurs y étant rares, mais la France ne peut se satisfaire de voir transiter, dans ses eaux, des marchandises illicites. Afin d'apporter une réponse efficace à cette nouvelle menace, les services de l'État ont choisi d'adopter une stratégie commune. Au sein du CMC-PF, forces armées, douane et gendarmerie alimentent, depuis la fin de l'année 2014, une base de données unique et partagée. Cette base de données permet la collecte de toutes les informations ouvertes à disposition de ces administrations (localisation des navires au vu des senseurs électroniques, déclarations d'arrivée sur le territoire, déclarations douanières, observations faites lors des missions de surveillance, recherches sur internet...). Elle fait l'objet d'une mise à jour en temps réel, d'un partage entre les services sur une base hebdomadaire et est l'occasion de réunions collégiales d'analyse des informations pertinentes. Ce travail a d'ores et déjà permis d'orienter utilement les contrôles en mer et à quai et de mieux cibler les missions de surveillance. Il permet en outre d'optimiser, voire de mutualiser ponctuellement, les moyens aéromaritimes et les senseurs et contribue au développement de nouvelles synergies entre les administrations de l'État. L'ambition est, aujourd'hui, de créer ou de renforcer ces mêmes synergies avec certains partenaires étrangers engagés dans la lutte contre le narcotrafic.

Mélant à la fois les enjeux liés à la préservation de la ressource et à la lutte contre les activités illicites, l'île de Clipperton est emblématique des défis qui se posent à la France dans le Pacifique. Éloignée, isolée, inhabitée, Clipperton présente en outre

un environnement inhospitalier. Pour autant, l'île est un laboratoire géologique et biologique de grande valeur et sa ZEE, riche en thonidés, couvre la taille de la France métropolitaine. Bien que rendu complexe par l'éloignement de l'île, l'exercice de la souveraineté de la France y est réel et la surveillance quotidienne. Ici aussi, l'exploitation améliorée de certains senseurs et le recours à l'outil d'imagerie satellite permettent de mieux connaître les flux maritimes parcourant la zone, voire de détecter certains comportements suspects. Ils permettent de mener une action continue auprès des États du pavillon en leur signifiant que la zone est surveillée mais aussi plus ponctuelle en soutien des déploiements réguliers des bâtiments de la Marine nationale.

La partie masquée des planisphères peut receler bien des richesses, bien des défis aussi. À l'autre bout de la Terre, les forces armées françaises présentes dans le Pacifique cherchent quotidiennement à les relever.

La passion Clipperton

Camille MOREL

Chargée d'études au CESM

Perdu au milieu de l'océan Pacifique, un petit point sur la carte matérialise la souveraineté française dans la zone : l'île de Clipperton. Séparée du Mexique par 1 280 km de distance, l'*île de la passion* est l'atoll le plus isolé du monde¹. Ce confetti de 6 km² est pourtant doté d'un vaste espace maritime : sa zone économique exclusive atteint les 425 000 km², quand celle de la métropole s'élève à peine à 336 000 km².

Depuis sa prise de possession sous Napoléon III, en 1858, Clipperton est l'unique île française située dans le Pacifique nord. Sa position est un atout géopolitique : en 1917, les Américains, soupçonnant les Allemands d'en avoir fait une base de sous-marins, débarquent pour s'en assurer...

L'atoll est le sujet de plusieurs légendes et récits dramatiques. Des histoires funestes sur ses résidents aux fabulations sur le lagon et ses profondeurs, l'île mystérieuse est crainte, elle intrigue et fait parler d'elle. Cette sombre réputation n'entache pas l'intérêt qu'on lui porte, se retrouvant au cœur d'enjeux économiques constants. Le *guano* a longtemps constitué une de ses principales richesses, tout comme la pêche. Situé dans une zone poissonneuse, riche en thonidés, l'atoll fait de la France un membre actif de la Commission interaméricaine du thon tropical (CIATT), en charge de la gestion et de la conservation du thon et des autres ressources marines dans la zone. Clipperton est plus largement un véritable puits de réserves minières – nodules polymétalliques riches en cuivre, en nickel et manganèse – sur lesquelles reposent de nombreux espoirs d'exploitations futures. La diversité de la faune en fait également une véritable richesse naturelle à préserver, avec des crabes, des rats ou des oiseaux marins en grand nombre. L'écosystème a cependant subi – de manière bénéfique et plus perverse – les influences de la civilisation. Clipperton lance ainsi un véritable défi écologique de protection de l'environnement, notamment lorsque l'on s'aperçoit que le pourtour de l'île, bien qu'inhabité, est aujourd'hui jonché de déchets...

L'attrait scientifique questionne d'ailleurs la préservation de cette nature. L'établissement d'une station météo, véritable « laboratoire à ciel ouvert », a su

1. D'après la synthèse du comité français de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) de 2003.

se révéler précieux sur ce point du globe. Le positionnement de l'île est idéal pour l'étude des relations océan-atmosphère, du phénomène *El Niño* ainsi que de la tectonique des plaques. La valorisation scientifique de Clipperton, envisagée à plusieurs reprises par la France, est désormais portée par le député du Tarn Philippe Foliot, chargé d'une mission parlementaire dont l'objectif est d'évaluer l'opportunité d'y installer une station internationale scientifique permanente.

La souveraineté de l'île a, quant à elle, fait l'objet de revendications historiques successives par les Anglais, les Américains et les Mexicains depuis sa découverte en 1705. La confirmation de la souveraineté française n'interviendra qu'en 1931, lors de l'arbitrage international effectué par le roi Victor Emmanuel III d'Italie en faveur de la France. Toujours contestée par le Mexique, la souveraineté française n'a cependant pas fait obstacle à l'accord intergouvernemental signé en mars 2007, octroyant des licences de pêche à certains navires mexicains dans la ZEE de l'île.

La France s'attache régulièrement à réaffirmer sa souveraineté sur ce territoire du Pacifique nord. La Marine nationale vient ainsi hisser le pavillon français et manifester une présence navale régulière face aux défis locaux : la frégate de surveillance *Prairial* a notamment joué ce rôle en mai 2015, lors du soutien logistique apporté à la mission scientifique *Passion 2015*.



Clipperton, 15 mars 2008. © Neil.

L'île de Wallis est bordée d'un lagon et d'une barrière de corail ne comportant que quatre passes dont une seule navigable.
Image Google Earth © 2015 DigitalGlobe Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO.
© 2015 CNES / Astrium.



La mer, une chance pour Wallis-et-Futuna

Entretien avec Robert LAUFOAULU

*Sénateur des îles Wallis-et-Futuna, secrétaire de la délégation sénatoriale
à l'Outre-mer et membre de la commission des affaires étrangères,
de la défense et des forces armées*

Études marines: Wallis-et-Futuna est une collectivité d'outre-mer peu connue en métropole et, d'un point de vue institutionnel, ses caractéristiques sont assez particulières. Pouvez-vous nous parler des chefferies et du droit coutumier?

Robert Laufoaulu: Trois pouvoirs cohabitent sur ces îles: l'État français – représenté par l'administrateur supérieur qui a rang de préfet –, les monarchies coutumières – représentées par trois rois –, et l'Assemblée territoriale. Les rois tiennent toujours un rôle très important. Avant 1961 et la transformation de Wallis-et-Futuna en territoire d'outre-mer, ils jouaient un rôle politique important dans le cadre du protectorat.

En faisant de Wallis-et-Futuna une partie intégrante de la République française, l'idée était de faire cohabiter toutes les institutions, nouvelles et anciennes. La coutume régit et structure encore assez fortement la vie sociale mais n'a qu'une faible influence sur la vie économique.

La révision constitutionnelle du 28 mars 2003 qui a modifié le statut de Wallis-et-Futuna en la faisant devenir collectivité d'outre-mer n'a en réalité aucun impact. Il s'agit tout au plus d'un simple changement de nom.

Les îles de Wallis-et-Futuna se caractérisent par leur isolement: les Fidji sont les plus proches, Nouvelle-Calédonie et Polynésie étant, quant à elles, assez éloignées. Quel en est l'impact économique?

Cet isolement entraîne une dépendance, notamment vis-à-vis de la Nouvelle-Calédonie. Le transport aérien, par exemple, est assuré par la compagnie Air Calédonie International, à raison de trois vols par semaine, et dix liaisons hebdomadaires régulières locales sont assurées entre Wallis et Futuna. Mais les vols sont très coûteux, du fait de cette situation monopolistique. Nous comptons beaucoup sur un nouvel appel d'offres pour introduire de la concurrence. Après tout, Wallis dispose d'un aéroport international et Futuna, d'un aérodrome territorial dont la piste récemment agrandie permettrait l'atterrissage d'avions de transport de passagers de type *ATR 42*.

La desserte aérienne concerne presque exclusivement le transport de personnes, l'acheminement de marchandises et de matériel étant principalement assuré par voie maritime. Des cargos en provenance de Nouvelle-Zélande ou de Nouvelle-Calédonie effectuent quelques rotations en direction de Wallis-et-Futuna, mais la liaison régulière n'est assurée qu'à raison d'un bateau toutes les deux à trois semaines.

Dans ces conditions, rien d'étonnant si les entreprises ne sont pas attirées par Wallis-et-Futuna, et ne viennent pas s'y implanter.

La population de Wallis-et-Futuna est très jeune : on compte près de 41 % de moins de 20 ans. Leur avenir aujourd'hui semble passer par l'exil...

Oui, ces jeunes sont malheureusement obligés de s'exiler en Nouvelle-Calédonie, en Australie ou même en métropole, pour faire leurs études ou trouver du travail. Mais il ne faut pas oublier que nous sommes des descendants d'aventuriers... Les Polynésiens, qui ont peuplé cette immense région bien avant notre ère, aiment bouger : c'est cela l'esprit d'aventurier !

Avec Samoa, on retrouve le même phénomène : 160 000 habitants pour plus de 300 000 expatriés. Et il se passe la même chose pour les îles de la Polynésie, pour Tonga, Tuvalu, les îles Cook... Les habitants partent travailler ailleurs. Seraient-ils restés sur place si l'économie était plus développée, s'il y avait davantage de perspectives ? C'est possible, mais beaucoup seraient quand même partis à l'étranger. Ce phénomène est bien ancré dans la région.

À Wallis-et-Futuna, comme il n'y a pas d'enseignement supérieur, les élèves partent même parfois après le collège. Nous avons en tout et pour tout un lycée agricole qui compte moins de 100 élèves et un lycée pour les filières générales et quelques rares filières professionnelles. Bien entendu, nous cherchons à développer l'enseignement, mais il y a encore tellement de secteurs que l'on souhaiterait stimuler. Le tourisme par exemple, qui pourrait représenter un vivier d'emplois prometteur...

Qu'envisagez-vous pour développer ce secteur ?

Le tourisme est embryonnaire à l'heure actuelle, mais nous comptons changer cela. Une mission d'Atout France, l'agence de développement touristique de la France, est venue nous aider à concevoir un plan afin d'orienter et renforcer ce domaine. Il faut bien entendu prendre en compte les freins à l'épanouissement de ce secteur, notamment l'exiguïté du territoire qui ne permet pas toutes les activités touristiques que l'on souhaiterait ; et bien sûr, notre éloignement.

Nous devrions prendre exemple sur les îles Cook. Elles ont pratiquement la même superficie que Wallis-et-Futuna, le même nombre d'habitants, soit environ 13 500,

et le tourisme y est très développé. Beaucoup de visiteurs viennent d'Australie ou de Nouvelle-Zélande pour profiter de cet endroit magnifique. Les îles Cook proposent aujourd'hui près de 2 000 hébergements à cet effet ; à Wallis, nous n'en avons qu'une centaine.

Nous avons toutefois un projet intéressant pour Futuna. L'île dispose d'un site religieux très connu dans la région : la tombe de Pierre Chanel, le saint patron de l'Océanie. Futuna pourrait donc devenir un lieu de pèlerinage, pourquoi pas le « Lourdes du Pacifique » ! Nous avons récemment obtenu des crédits pour développer le centre d'accueil des pèlerins, qui a été inauguré en avril 2014. Des membres du gouvernement sont déjà venus visiter le sanctuaire... Le projet suit son cours.

Mais cela implique de poursuivre le développement des infrastructures d'accueil et la desserte de l'île, car Futuna ne compte actuellement qu'un hôtel et l'accès par voie aérienne ou maritime, comme je le disais tout à l'heure, est très limité.

Autre apport économique : l'immatriculation de navires sur le registre de Wallis-et-Futuna. Y voyez-vous un avantage économique intéressant pour le territoire ?

Le registre de Mata Utu a été créé au début des années 1970. L'objectif était d'avoir une immatriculation de haute qualité technique sous pavillon français et de bénéficier de conditions compétitives en matière d'armement. Mais, en 2005, quand le registre international français (RIF)¹ a été mis en place, nous avons commencé à perdre des navires. L'administration centrale inclinait alors à réduire le registre de Mata Utu à la seule immatriculation des navires de commerce qui desservait les îles de Wallis-et-Futuna... Cela aurait aussitôt mené à la disparition de ce registre, mais nous avons œuvré avec succès pour que la situation évolue, et aujourd'hui, les cinq bateaux immatriculés appartiennent tous à la Compagnie du Ponant. Nous souhaitons aller encore plus loin : le registre de Mata Utu présente des caractéristiques favorables pour les gros navires de croisière. Nous nous sommes donc battus pour obtenir que les navires sous registre de Mata Utu puissent avoir l'autorisation de pratiquer les jeux de hasard à bord. Cette mesure a été votée dans la loi de modernisation du droit outre-mer qui vient d'être adoptée. Nous voulons devenir le registre du pavillon français destiné à accueillir les navires de croisière et espérons attirer d'autres compagnies que le Ponant, y compris des compagnies non françaises. Ce serait un apport intéressant

1. Le registre international français (RIF) a été créé pour développer la compétitivité des armements français face à la concurrence et soutenir l'emploi maritime. Le pavillon français comporte six registres : le 1^{er} registre (applicable en métropole et dans les départements d'outre-mer), le RIF, le registre des Terres australes et antarctiques françaises, le registre de Nouvelle-Calédonie, le registre de Polynésie française et le registre de Wallis-et-Futuna.

pour l'économie de Wallis-et-Futuna, tout en renforçant la place du pavillon français sur la scène maritime internationale.

Une autre problématique de Wallis-et-Futuna pour développer les activités économiques: la problématique énergétique. La loi de transition énergétique prévoit que les territoires d'outre-mer soient autonomes à l'horizon 2030. C'est un objectif ambitieux... Pensez-vous que cela soit réalisable?

Ça va être difficile. 2030, c'est demain. Et cela demande de gros investissements. Pour le moment, l'électricité de Wallis-et-Futuna repose pour l'essentiel sur une centrale à fioul exploitée par une filiale de l'entreprise Eau et Électricité de Nouvelle-Calédonie, elle-même filiale d'Engie. Et le tarif de l'électricité est cinq fois plus élevé qu'en métropole... Sur ce point, l'article 214 de la loi de transition énergétique a spécifiquement prévu d'aligner les prix de l'électricité de Wallis-et-Futuna sur ceux de la métropole, d'ici cinq ans. Nous avons déjà prévu de passer prochainement de 13 francs Pacifique le kilowatt à 7 ou 8 francs. Et sur le long terme, les prix devraient être divisés par cinq.

Mais nous ne comptons pas nous satisfaire de l'existant. À Futuna, nous disposons également d'une centrale hydraulique et d'un barrage installé sur la rivière Vainifao qui répond actuellement à 30 % des besoins de Futuna. Avec l'évolution des technologies, nous pensons parvenir à couvrir à terme 60 à 70 % des besoins de Futuna par l'hydroélectricité. Il faudrait même que Futuna soit uniquement alimentée par ce mode.

Wallis, de son côté, connaît un problème de taille: le régime foncier qui relève des chefferies coutumières. Nous rencontrons en effet des difficultés dans nos projets de développement des énergies solaires. Le foncier manque et cela pose des problèmes dans le développement de cette énergie propre.

Les espaces maritimes de Wallis-et-Futuna jouissent d'une activité hydrothermale importante. Les ressources en minerais et terres rares sont donc très nombreuses. Quelles sont les promesses du permis d'exploration accordé à Eramet/Technip/Ifremer à Futuna il y a quelques années?

Entre 2010 et 2012, le consortium formé par l'Ifremer et les sociétés Eramet et Technip a exploré les fonds marins de la zone, dans le but d'envisager une exploitation qui, cependant, ne peut être envisageable qu'à moyen terme. Ces campagnes ont permis de

découvrir un site hydrothermal profond et de haute température, le premier dans une ZEE française, qui implique la forte présence de croûtes polymétalliques. L'exploitation de ce type de minerais n'a encore jamais abouti. La première extraction est prévue à partir 2017 au large de la Papouasie-Nouvelle-Guinée...

Des industriels français souhaiteraient mener de nouvelles missions d'exploration dans la zone, dès l'année prochaine, afin de mieux identifier les ressources présentes dans les fonds marins de Wallis-et-Futuna. Mais l'annonce d'un décret organisant les modalités d'exploration de la zone a suscité de nombreuses inquiétudes sur le territoire et rencontre pour l'heure une importante opposition : il faudra que des garanties plus fortes, notamment dans le domaine de la préservation de l'environnement, soient données, pour rassurer les autorités locales et la population, et envisager alors la parution de ce décret qui permettrait de nouvelles campagnes d'exploration. Ces éventuelles explorations seraient menées par un consortium français, à l'heure où je vous parle, mais ce point évoluera peut-être compte tenu d'un *Memorandum of Understanding* (MOU) signé le 20 octobre entre les Français et les Allemands qui établit les bases d'une possible coopération franco-allemande.

Les îles de Wallis-et-Futuna bénéficient d'une géographie et d'un climat propices à l'exploitation de l'énergie thermique des mers. Envisagez-vous de telles installations, à l'image de la centrale Nemo en Martinique?

J'ai beaucoup entendu parler de cette centrale installée en Martinique, qui doit bientôt entrer en service. C'est un projet intéressant. Et ce type de centrale s'adapterait idéalement à Wallis-et-Futuna. Tout s'y prête : la situation géographique, la profondeur abrupte, le climat... À la surface, l'eau est à 27°C et en profondeur, à plus de 900 mètres, elle ne dépasse pas les 4°C... C'est ce qu'il faut. Mais ces installations sont très onéreuses au départ. C'est un budget considérable à prendre en compte.

Pourtant, c'est un vrai potentiel énergétique qui pourrait également nous aider à développer des infrastructures d'accueil réservées aux touristes. À Bora-Bora, les complexes hôteliers ont été équipés du système SWAC (*Sea-water air conditioning*, climatisation à l'eau naturellement froide) avec des coûts très faibles pour les bâtiments résidentiels de zone côtière, car la climatisation à l'eau profonde utilise beaucoup moins d'énergie qu'un système de climatisation traditionnel². Et ce n'est qu'un avantage parmi d'autres!

2. Cette méthode n'utilise qu'entre 1/10° et 1/15° de l'énergie nécessaire à un système traditionnel utilisant une pompe à chaleur.

Le décret sur les tarifs de rachat des énergies renouvelables, actuellement en discussion au ministère de l'Écologie, doit paraître en janvier 2016. Les outre-mer sont-ils pris en compte?

Le groupe DCNS, comme de nombreux industriels français, est très intéressé par ces questions-là et les outre-mer sont naturellement concernés puisque de nombreux dispositifs d'exploitation des énergies renouvelables sont installés sur leur territoire. Ce n'est pas encore le cas pour Wallis-et-Futuna, mais je souhaiterais que l'on attire ces sociétés ici, que l'on devienne territoire pilote. Notre territoire est certainement adapté au développement de nouvelles technologies : nous avons déjà évoqué l'énergie thermique des mers et nous pourrions tester l'hydrolien. En revanche, l'éolien en mer est exclu à Wallis-et-Futuna.

Malheureusement, nous revenons toujours à la question de l'éloignement... La Martinique est bien évidemment moins isolée, donc les expérimentations reviennent beaucoup moins chères. Mais nous sommes à la recherche de solutions. Cela fait partie de nos souhaits, donc de nos projets.

On évoque beaucoup la pollution de la nappe phréatique de Wallis. L'accès à l'eau potable constitue-t-il un enjeu de taille à l'heure actuelle?

Nous avons de nombreux élevages de porcs sur nos îles. Il s'agit d'une activité extrêmement généralisée, qui se pratique dans un cadre familial et qui est pleinement ancrée dans la culture locale. Nous sommes conscients aujourd'hui que l'élevage intensif peut polluer les nappes phréatiques. Mais nous faisons attention maintenant et je ne pense pas que les cochons soient une menace forte.

À Wallis, nous avons une capacité énorme d'eau douce. Nous avons en effet une lentille d'eau douce. Elle doit avoir un volume qui avoisine les 60 millions de m³, et nous pompons à peine 2 millions de m³ d'eau par an. Sachant également que la capacité de recharge de la nappe phréatique provient des pluies, ce qui représente près de 10 millions de m³ par an. Le problème serait plutôt la montée du niveau de la mer, car l'eau salée pourrait s'infiltrer dans les sols et donc dans les nappes phréatiques. À Futuna, il n'y a pas de nappe phréatique, mais on y trouve des rivières. Donc l'eau douce n'est pas un problème majeur pour nous, dans l'immédiat. Ce qui ne m'empêche pas d'être inquiet à ce sujet. La montée des océans est une réalité et c'est une menace pour nous à moyen terme.

Vous avez un autre avantage de taille : Wallis-et-Futuna est dotée d'une riche biodiversité et notamment d'algues. Quand on sait que la métropole importe près de 125 000 tonnes d'algues par an, pensez-vous que cela pourrait représenter pour Wallis-et-Futuna un axe de développement important ?

Nous avons en effet une biodiversité très variée et assez unique. Nous disposons de plus d'une centaine d'espèces d'algues vertes, rouges ou brunes. Malheureusement, à l'heure actuelle, nous n'avons pas assez de mains d'œuvre pour développer une telle exploitation. Mais cette possibilité reste un atout considérable pour Wallis-et-Futuna car les algues sont de plus en plus utilisées dans des secteurs d'avenir : biotechnologies, pharmaceutique, cosmétique, alimentation bio...

Nous réfléchissons aujourd'hui à une stratégie globale de développement 2015-2030. Cette stratégie a pour but de développer le secteur maritime. Wallis-et-Futuna possèdent peu de ressources naturelles terrestres, donc la mer se présente comme le principal atout pour relancer l'économie de ces îles.

Propos recueillis par Cyrille P. Coutansais et Claire de Marignan

Coraux branchus de Nouvelle-Calédonie : zone récifale où les coraux branchus de grande taille dominant le substrat. Projet PRISTINE, exploration de sites quasi-vierges du Pacifique sud.
© IRD / *Jean-Michel Boré*.



Le Caillou, à la croisée des chemins

Marie-Pierre CAMPO

Chargée de mission Politiques publiques en mer au ministère de l'Outre-mer

Archipel français de Mélanésie, la Nouvelle-Calédonie, dispose d'atouts naturels importants à terre comme en mer qui lui offrent un fort potentiel de développement. Si «le Caillou» se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins de son évolution politique et institutionnelle, ses ressources et sa biodiversité marines en font un territoire ultramarin plein d'avenir.

Un territoire marin gorgé de richesses... à découvrir

Située entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie baigne dans la mer de Corail de l'océan Pacifique sud-occidental. Fragment d'un ancien continent ayant dérivé il y a 250 millions d'années, son origine est non volcanique contrairement aux archipels voisins.

La terre néo-calédonienne s'étend sur 18 575 km² avec pour île principale «la Grande Terre». Les îles Loyautés se situent plus à l'est, l'archipel des Bélep au nord et l'île des Pins à l'extrême sud. La Grande Terre est divisée, dans la longueur, par un massif montagneux appelé «chaîne centrale». La côte est dévoile une végétation luxuriante tandis que la côte ouest est une zone plus sèche. De nombreux massifs riches en minerais jalonnent cette côte. Le nickel est ainsi une ressource emblématique du Caillou.

L'espace maritime de Nouvelle-Calédonie est soixante-quinze fois plus grand que la superficie de ses terres émergées et représente 14 % (1,3 million de km²) de la zone économique exclusive française. Joyau naturel au cœur de cet espace, le lagon néo-calédonien est ceinturé par une barrière de corail longue de 1 600 kilomètres. D'une surface totale de 24 000 km², il est le deuxième plus grand lagon du monde après celui de l'Australie¹. Réserve marine d'une rare richesse, plus de la moitié des coraux recensés dans le monde sont présents en Nouvelle-Calédonie, malgré une faible diversité des structures récifales.

Mais la biodiversité marine calédonienne demeure encore peu connue : des milliers d'espèces restent à découvrir, de nombreuses zones n'ayant jamais été étudiées. Le gouvernement de Nouvelle-Calédonie vient ainsi d'éditer son «Analyse stratégique de l'espace maritime, vers une version intégrée» qui dresse un état des lieux des connaissances et des enjeux². Résultat de ces travaux : la création du parc naturel de la mer de Corail, plus grande aire marine protégée française afin de tirer parti de l'exceptionnel potentiel de cette zone tout en protégeant ce patrimoine fragile.

1. Six sites de ce lagon ont été ajoutés à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2008.

2. Consultable sur le site du pays à l'adresse : http://www.gouv.nc/portal/page/portal/gouv/espace_maritime/mer-corail_Bdef.pdf.

Vers une nouvelle donne politique

Peuplé depuis la période de la civilisation Lapita (1 300-200 av J.-C.), le Caillou est découvert par les Européens en 1774. L'enseigne de vaisseau James Colnett, membre de l'expédition Cook, la nomme « New Caledonia » en référence à l'ancien nom de la patrie de l'explorateur écossais. La Nouvelle-Calédonie devient colonie française en 1853, sous Napoléon III.

En 1946, la Nouvelle-Calédonie devient un territoire d'outre-mer (TOM), point de départ d'une succession de statuts oscillants entre transferts (Defferre en 1957, Stirn en 1977), reprises de compétences (de Gaulle en 1964, Lemoine en 1984) ou encore statuts organisant les périodes transitoires (Fabius-Pisani en 1985, Pons I et II jusqu'en 1989). Ce cadre institutionnel mouvant témoigne de revendications indépendantistes en voie de radicalisation face au courant loyaliste. Cette période culmine à la fin des années 1980 avec des troubles qui asphyxient et ensanglantent l'archipel avant que les accords de Matignon-Oudinot ne permettent le retour à la paix civile en prévoyant un statut transitoire de dix ans, de 1989 à 1999. À l'issue de cette période, les accords de Nouméa réorganisent les institutions néo-calédoniennes et érigent en principe le transfert de compétences à la Nouvelle-Calédonie et à ses institutions.

La loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie précise les contours des trois provinces (îles Loyauté, Province Nord, Province Sud) et trente-trois communes, nouvelles collectivités territoriales du pays. Les clauses générales de compétences de chacune de ces entités (pays, provinces, communes) sont fixées et sont progressivement étendues, l'État ne conservant que les matières régaliennes (justice, ordre public, défense, monnaie, relations extérieures...). Les articles 76 et 77 du titre XIII de la Constitution, consacrés à la Nouvelle-Calédonie, lui concèdent un statut unique au sein de la République. Elle n'est ni un département, ni une collectivité d'outre-mer.

S'agissant de l'organisation administrative, le Caillou dispose d'un exécutif bicéphale (aujourd'hui le Président Harold Martin et son gouvernement) et d'une assemblée délibérante (le Congrès) dotée du pouvoir législatif pour les matières transférées. La coutume occupe également une place importante à travers le Sénat coutumier. Composé de seize membres élus pour cinq ans, il est l'assemblée des différents conseils coutumiers.

Dans cette architecture, le Haut-Commissaire de la République représente l'État en Nouvelle-Calédonie, c'est-à-dire l'échelon déconcentré, tel le préfet dans un département hexagonal. Outre les services de l'État, le Haut-Commissaire est assisté par trois commissaires de la République correspondant aux trois provinces de l'archipel.

Pour mettre fin à cette période de transition institutionnelle, le Congrès devrait prochainement fixer la date du référendum d'autodétermination prévu par l'accord de Nouméa. Si les élus du Congrès, réunis à la majorité des trois cinquièmes, ne parviennent pas à tomber d'accord sur une date d'ici 2018 (qui correspond à la fin de la mandature du Congrès), il reviendra alors à l'État français de fixer, d'autorité, une échéance pour ce référendum. La consultation portera sur le transfert à la Nouvelle-Calédonie des compétences régaliennes, l'accès à un statut international de pleine responsabilité et l'organisation de la citoyenneté en nationalité.

La mer au cœur des transferts de compétences

Dès les accords de Nouméa, la Nouvelle-Calédonie a acquis des compétences propres en matières maritime, environnementale, économique et littorale. Mais la protection et la surveillance de cet espace maritime demeurent une prérogative de l'État et donc, une responsabilité du Haut-Commissaire de la République, hors eaux territoriales des provinces.

Définir les zones de souveraineté

Les délimitations maritimes de Nouvelle-Calédonie résultent de l'accord du 4 janvier 1982 avec l'Australie, de celui du 19 janvier 1983 avec les Fidji, de l'accord du 12 novembre 1990 avec les îles Salomon et de la limite d'équidistance virtuelle avec le Vanuatu.

Subsiste en effet avec cet État un différend autour des îlots de Matthew et Hunter dont il conteste la souveraineté française. Les revendications vanuataises reposent d'une part sur l'argument de continuité territoriale et d'autre part, sur la brève occupation de ces îlots inhabités en 1983. Historiquement, ces deux îlots d'origine volcanique n'ont pas fait l'objet de prise de possession officielle. C'est lors de l'accession à l'indépendance du Vanuatu en 1982 que ce différend a vu le jour et c'est encore lui qui bloque toute velléité d'extension du plateau continental néo-calédonien dans la zone. À l'inverse, au sud-ouest, la Commission des limites du plateau continental³ a validé en septembre 2009 le principe de l'extension de la juridiction française sur près de 76 300 km² de plateau continental supplémentaire⁴.

3. Organe établi par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (1982) et mis en place en 1997, la Commission des limites du plateau continental est notamment chargée d'examiner les demandes d'extension du plateau continental au-delà des 12 milles nautiques formulées par les États côtiers.

4. Décret n° 2015-1182 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Nouvelle-Calédonie.

Un espace maritime sous plusieurs responsabilités

Depuis 1989, les trois provinces ont la responsabilité de leur domaine public maritime – soit les eaux intérieures et territoriales. Le gouvernement néo-calédonien est également devenu compétent en 2000 sur l'exploration, l'exploitation, la gestion et la conservation des ressources naturelles biologiques et non biologiques de la ZEE. Depuis 2011, le transfert de compétences a également été amorcé en matière de sauvetage en mer dans les eaux territoriales et intérieures.

Mais la surveillance des eaux sous juridiction française de Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna – 2 millions de km² au total, hors domaine public maritime des provinces – demeure placée sous la responsabilité du Haut-Commissaire de Nouvelle-Calédonie, délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Pour ses missions, il est assisté par un officier de marine, commandant de zone maritime.

Au cœur de ce vaste espace, les activités de la Marine nationale se concentrent principalement sur l'action de l'État en mer : lutte contre la pêche illégale ou contre les pollutions maritimes, sauvegarde de la vie humaine en mer ou encore surveillance des voies maritimes. Entre forte activité industrielle liée à l'exportation du nickel et affluence de paquebots de croisière, le transport maritime est en effet en pleine croissance. On assiste également à une montée en puissance des missions de lutte contre le trafic de stupéfiants.

Ressources maritimes : potentiels et menaces

Dotée d'un espace maritime de 1,3 million de km², la Nouvelle-Calédonie dispose d'un potentiel de développement important par la mer. Pour protéger, valoriser et faire connaître ce patrimoine, les autorités s'appuient sur les nombreuses actions de coopération régionale qui sont mises en place en matière de gestion des ressources marines.

Les ressources halieutiques pélagiques

L'océan Pacifique abrite les plus grandes pêcheries mondiales de thon. En raison de l'immensité de cet océan et du caractère migratoire des espèces le peuplant, la gestion de ses ressources halieutiques s'effectue au sein de la Commission des pêches du Pacifique occidental et central (WCPFC) qui se réunit annuellement. L'État y siège au titre de ses compétences régaliennes – contrôle des pêches, lutte contre la pêche

illicite, représentation internationale – tandis que la Nouvelle-Calédonie y a le statut de « territoire participant ». L'évaluation des stocks est pour sa part réalisée par le CPS (Secrétariat de la communauté du Pacifique) basé à Nouméa.

Dans la ZEE de Nouvelle-Calédonie, l'activité de pêche est donc essentiellement thonière⁵. Elle est pratiquée par un peu plus d'une vingtaine de palangriers néo-calédoniens. La production s'élève à près de 3 000 tonnes par an (en majorité du thon germon) et représente environ 1 % de la pêche palangrière du Pacifique sud-ouest.

D'autres activités de pêche sont pratiquées et mal connues autour des îles éloignées : pêches récifale et touristique principalement. La pêche, en tant qu'activité maritime traditionnelle, n'est cependant plus le seul levier de développement économique par la mer. Deuxième poste d'exportation de l'archipel (après le nickel), l'aquaculture de crevettes s'est développée en partenariat avec l'Ifremer. Au total, les 700 hectares de bassins aquacoles produisent annuellement près de 2 000 tonnes de crevettes. Des projets de diversification sont aussi menés pour créer une filière innovante de production de micro-algues (projet Amical) et d'autres initiatives relatives à la valorisation des déchets de poisson sont également en cours.

La protection d'une biodiversité marine exceptionnelle

Classé au patrimoine mondial de l'Unesco, le lagon néo-calédonien fait l'objet d'un plan de gestion rigoureux. En 2011, le Congrès de Nouvelle-Calédonie a identifié⁶ quatre types d'aires marines protégées (AMP) pour la gestion de son espace marin : les réserves intégrales (interdiction des activités), les réserves naturelles (visant à préserver l'intégrité écologique), les aires de gestion durable des ressources (les activités humaines n'y sont pas limitées dans la mesure où elles n'impliquent pas de dégradation et sont utiles à la vie de la communauté) et le parc naturel (qui peut englober plusieurs AMP). Différents scénarios de gestion de l'espace marin de Nouvelle-Calédonie ont été proposés tant par le gouvernement néo-calédonien, que par l'agence des AMP. Ils oscillaient entre des mesures de gestion *a minima* et des mesures de gestion intégrées sur toute l'étendue de la mer de Corail. C'est ce dernier scénario qui a été retenu.

Au-delà de la grande barrière de corail, l'intégration régionale est aussi recherchée afin d'optimiser la gestion et la protection de cet univers maritime remarquable. La coopération a été engagée avec l'Australie depuis 2010 et l'objectif consiste à la poursuivre en associant la Nouvelle-Zélande, le Vanuatu, les îles Salomon et les îles

5. La pêche aux requins est interdite depuis 2013.

6. Délibération n° 51/CP du 20 avril 2011.

Fidji. Par ailleurs, la Nouvelle-Calédonie est membre du PROE (programme régional océanien de l'environnement). Enfin, d'autres initiatives, telles que les jumelages d'aires marines protégées (cf. îles Cook-Nouvelle-Calédonie) ont été engagées.

Conclusion

La Nouvelle-Calédonie semble aujourd'hui à un tournant de son histoire. À la richesse du nickel, s'ajoutent les richesses marines, autant de trésors qui semblent augurer un avenir radieux. Demeure cependant l'hypothèque institutionnelle. Le provisoire doit prendre fin avec un référendum organisé au plus tard en 2018, une date qui cristallise tous les possibles et pour laquelle cette dimension économique à dimension internationale devrait jouer sa part.

Récif fossile et mangrove sur une plage de l'île Grande Glorieuse (Îles Éparses). L'âge de ce récif est estimé à environ 125 000 ans.

© N. Gravier / TAAF



La France, acteur engagé de l'océan Indien

Lieutenant de vaisseau Jérémy DRISCH

Officier de la Marine nationale, affecté de 2012 à 2014

*en zone maritime sud de l'océan Indien. Doctorant en droit international
et européen, Université Paris I Panthéon-Sorbonne*

La France du sud de l'océan Indien n'est pas seulement terrestre. Elle est aussi et surtout maritime. Ses espaces recèlent de nombreuses richesses, objet de toutes les convoitises : ressources halieutiques, pétrolières, gazières, minérales. Une multitude d'acteurs est concernée pour apporter une réponse ferme de la France afin de protéger ce potentiel économique. Dans ce contexte complexe, la Marine nationale, seule administration dotée de capacités hauturières, est aujourd'hui devenue incontournable pour la défense des intérêts souverains et économiques de la France en mer.

La France, un État de l'océan Indien

Département de Mayotte, département/région de La Réunion, collectivité des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), la France de l'océan Indien réunit une pluralité de territoires. Ces espaces, aux caractéristiques géographiques, historiques, politiques, démographiques, culturelles et statutaires variées, couvrent une superficie terrestre – Terre Adélie non comprise – de 10 551 km² et 2 640 000 km² de zone économique exclusive (ZEE).

Une France aux visages multiples

Mayotte, située dans l'archipel des Comores, est composée d'îles et îlots. Autour des îles habitées Grand-Terre et Pamandzi (Petite-Terre), une barrière de corail de 160 km ferme un lagon d'exception de 1 100 km², l'un des plus grands au monde. La population mahoraise est très jeune, en forte croissance et majoritairement musulmane. À cela s'ajoute une forte pression migratoire par voie maritime en provenance de l'Union des Comores.

Au sud-est de Madagascar, La Réunion se trouve dans un ensemble géographique différent, formant avec les îles Maurice et Rodrigue l'archipel des Mascareignes. Résultat d'une forte activité volcanique, le relief de l'île est très escarpé en raison d'une intense érosion. Sa jeunesse géologique explique la taille réduite de son lagon – en partie classé comme réserve naturelle marine – et des fonds marins rapidement très profonds. La population de La Réunion est très hétéroclite du fait de son histoire – populations issues de Madagascar, de l'est de l'Afrique continentale, de l'ouest et du sud-est de l'Inde, du Gujarat et du Tamil Nadu, du sud de la Chine et d'Europe. Elle connaît une forte croissance et reste jeune par rapport à la moyenne nationale.

Enfin, les TAAF qu'on peut diviser en deux groupes : les îles Éparses et les Terres australes. Les Éparses sont un ensemble dispersé d'îles tropicales situées autour de

Madagascar : à l'ouest, Bassas da India, Europa et Juan de Nova ; au nord, Glorieuses ; et à l'est, Tromelin. Avec de nombreuses espèces endémiques, une faune et une flore sous-marines exceptionnelles, cet ensemble d'îles se situe dans un *hotspot* de la biodiversité. Chaque île est ceinturée de barrières coralliennes formant des lagons aux richesses enviées. Hormis Bassas da India et Tromelin, les Éparses sont occupées en permanence par des militaires. Dans les eaux subantarctiques, les Terres australes sont composées des archipels de Kerguelen, de Crozet et des îles Saint-Paul et Amsterdam. D'origine volcanique et soumises à de rudes conditions climatiques, elles sont séparées les unes des autres par 4 à 5 jours de mer. Kerguelen est situé à proximité de la ligne de convergence entre les eaux froides de la zone subantarctique et les eaux chaudes de l'océan Indien – ce qui explique sa richesse pour la production des chaînes alimentaires. Crozet est composée de cinq îles volcaniques. Quant à Saint-Paul et Amsterdam, elles sont chacune la partie émergée d'un plateau continental entouré de fonds très profonds. Les Terres australes ne sont occupées que par une population de scientifiques d'environ 250 personnes, présentes de un mois à un an.

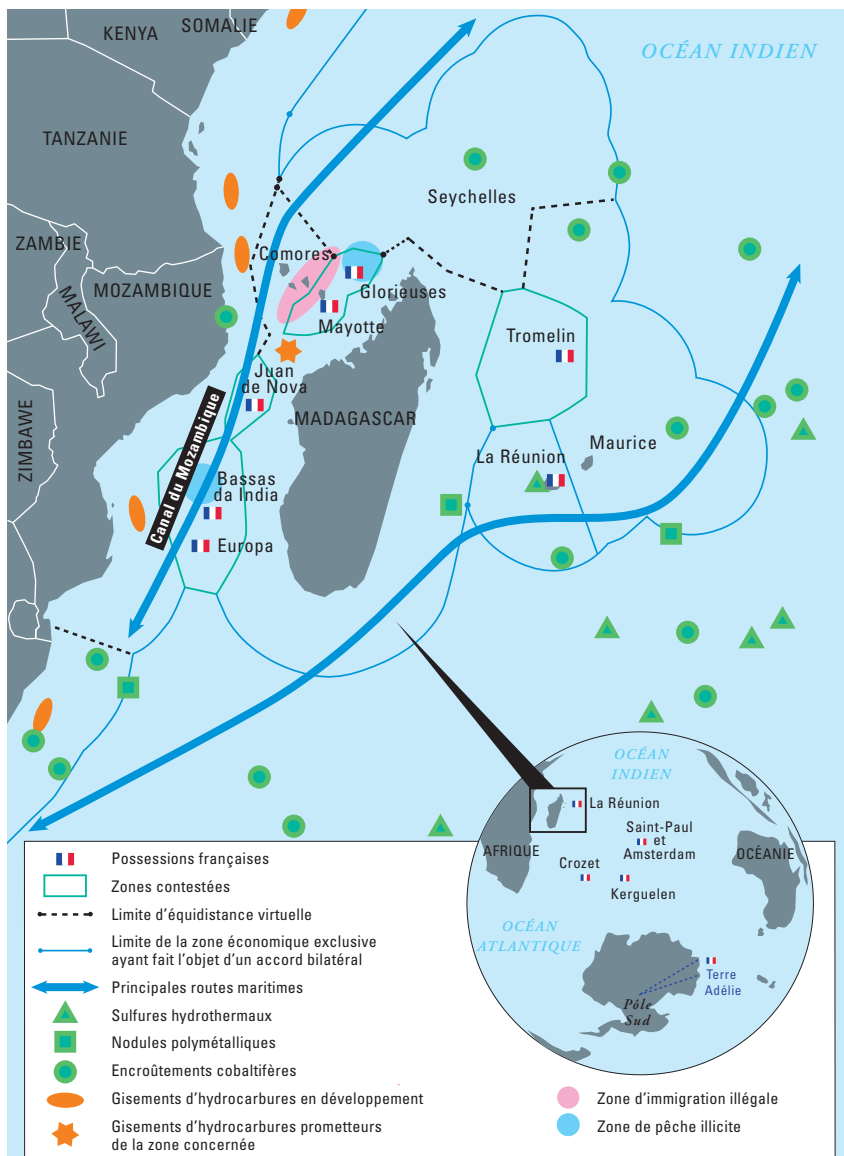
Un potentiel économique varié...

Ces espaces ultramarins au cœur de la zone sud de l'océan Indien possèdent un potentiel économique encore insuffisamment connu et exploité. Pêche, aquaculture, énergies marines renouvelables ou encore ressources fossiles et minérales, les richesses maritimes sont nombreuses.

Côté pêche, La Réunion et les Éparses s'appuient sur une pêche palangrière en ZEE et en haute mer qui permet d'approvisionner les marchés locaux et européens en espadons et thons tandis que dans les Terres australes, la pêche à la légine et à la langouste rouge, espèces soumises à quota, s'inscrit dans un marché à forte valeur ajoutée grâce aux exportations vers le Japon et les États-Unis. À Mayotte, la pêche bien que peu structurée reste pour les Mahorais un élément essentiel de leur mode de vie : pêche vivrière dans le lagon avec des pirogues traditionnelles, pêche côtière artisanale également présente à La Réunion et enfin pêche thonière (cinquantaine d'unités, notamment espagnoles). À cela s'ajoute l'aquaculture et une production d'ombrines ocellées de l'ordre d'une centaine de tonnes par an avec des objectifs ambitieux pour La Réunion et Mayotte.

De nombreux projets voient également le jour dans des domaines émergents tels que les énergies marines renouvelables ou les biotechnologies. Si Mayotte dépend, pour le moment, à 99 % des énergies fossiles dans sa consommation d'énergie primaire, des réflexions sont en cours pour développer des énergies renouvelables via l'énergie thermique des mers. À La Réunion, les études s'orientent vers les énergies

Enjeux de la zone maritime sud de l'océan Indien



Source : D. Ortholland et J.-P. Pirat, Atlas géopolitique des espaces maritimes, 2^e édition, Éditions TECHNIP, 2010 / Cols bleus n° 3020 du 5 octobre 2013 / International Seabed authorities 2014.

houlomotrices, thermiques ou encore vers la biomasse marine avec l'objectif d'une autonomie énergétique de l'île en 2030. La richesse des écosystèmes sous-marins permet également d'envisager leur valorisation via les biotechnologies.

Quant aux ressources fossiles et minérales, si le sous-sol marin reste encore peu exploré, il pourrait se révéler plein de promesses. Plusieurs zones seraient favorables à l'extraction de granulats (sables, graviers, galets) au nord de l'île de La Réunion. Des permis d'exploration ont été accordés au large de Juan de Nova après la découverte d'hydrocarbures dans le canal du Mozambique. Sans oublier le potentiel des ressources minérales profondes telles que les encroûtements cobaltifères localisés près de Mayotte ou des îles Éparses.

La mer, facteur d'unité de la France de l'océan Indien

En océan Indien, la France affiche une unité géographique, administrative et stratégique grâce à un espace maritime représentant le quart des eaux françaises. Trait d'union entre La Réunion, Mayotte et les TAAF, la mer fait de la France un « voisin proche » de l'Afrique du Sud, l'Australie, Madagascar, le Mozambique, Maurice, les Seychelles et les Comores.

La notion de « France de l'océan Indien » s'impose ainsi dans le Livre bleu sud océan Indien de 2009 qui décline la stratégie nationale pour la mer et les océans. L'ambition est, notamment de tirer parti du potentiel économique de l'océan Indien, tout en protégeant son patrimoine naturel exceptionnel. La sécurité maritime et la lutte contre les menaces maritimes ne sont bien évidemment pas oubliées.

Cette unité se retrouve aussi dans l'organisation de l'État pour la réalisation de ses missions en mer. Ainsi, le préfet de La Réunion est le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM), assisté dans ces fonctions d'un officier de marine, le commandant de zone maritime. Leurs compétences s'étendent sur 22 millions de km², de l'équateur au 60^e parallèle mais leurs responsabilités s'exercent aussi en haute mer en fonction des prérogatives attribuées par le droit international (lutte contre la piraterie, le narcotrafic, les pollutions).

Des menaces polyvalentes

L'étendue des espaces à surveiller en fait un véritable défi. Entre route de narcotrafic identifiée dans le nord de la zone, pillage des ressources halieutiques ou encore

immigration clandestine, les missions de défense de la souveraineté et de protection des intérêts nationaux prennent une nouvelle dimension.

La pêche illégale, non-déclarée et non-réglémentée (INN) est une réelle menace dans la zone. En raison de sa forte valeur commerciale, la légine australe a été particulièrement visée pendant plusieurs années dans les ZEE de Crozet et Kerguelen. Dans les lagons des îles Éparses, les holothuries (concombres de mer) attisent les convoitises et attirent des embarcations malgaches dotées d'équipements de plongée pour pêcher cet échinoderme dont sont friands les Chinois. Pour mettre fin à ces pillages qui menacent les écosystèmes, la Marine nationale a procédé à de nombreux arraisonnements, déroutements ou destructions de matériel. Le 29 mars 2014, la frégate de surveillance *Nivôse* a ainsi arraisonné cinq embarcations illicites dans le lagon de Juan de Nova avec près d'une tonne d'holothuries saisies et rejetées à la mer. Bassas da India fait l'objet d'une activité singulière avec l'organisation par des compagnies sud-africaines de séjours accompagnés, à bord de voiliers appareillant du Mozambique pour pratiquer la pêche au gros et la plongée. L'endroit est aussi connu pour la présence d'épaves historiques largement pillées par les chasseurs de trésor. La vigilance de la marine y est forte, la France s'engageant ainsi dans la protection du patrimoine culturel subaquatique.

Mayotte est le théâtre d'un autre type d'activité illicite : l'immigration par voie maritime. Chaque nuit, ce sont plusieurs « kwassa-kwassas »¹ qui quittent des îles comoriennes pour franchir les passes du lagon de Mayotte et espérer toucher terre. Marine, gendarmeries maritime et départementale, police aux frontières et douane déploient, à chaque détection radar, des intercepteurs en mer pour prendre en charge les migrants et appréhender les passeurs. Cette situation impacte lourdement la situation sociale et démographique de Mayotte. D'autres flux illicites semblent profiter de l'immensité de ces espaces à en croire les interceptions à répétition de narcotrafiquants par les navires militaires de la *Combined Task Force 150*² qui opèrent parfois au nord-ouest de la zone.

La marine joue enfin un rôle important dans la préservation du potentiel pétrolier et gazier des espaces maritimes français du canal du Mozambique. Les richesses découvertes au large du Mozambique ou de la Tanzanie éveillent la convoitise. La marine a d'ailleurs intercepté en septembre 2013 un navire de recherche sismique battant pavillon singapourien, le *Pacific Falcon*, qui procédait à une prospection sans autorisation française dans la ZEE d'Europa.

1. Canot de pêche à fond plat motorisé utilisé par des migrants pour rejoindre Mayotte depuis les Comores.

2. Au sein de l'opération *Enduring Freedom*, la *Task Force 150* a pour mission principale la lutte contre les trafics illicites (qui financent le terrorisme) de la mer Rouge à l'océan Indien. Depuis le 6 avril 2015, cette force navale multinationale est sous le commandement du capitaine de vaisseau René-Jean Crignola.

Un contexte de revendications territoriales

1^{er} août 2015 : les délégations françaises de Mayotte et de La Réunion défilent derrière la pancarte « France de l’océan Indien » lors de la cérémonie d’ouverture des 9^e jeux des îles de l’océan Indien. La réaction est immédiate. La délégation comorienne quitte la pelouse et se retire des jeux. Le motif ? Les Comores avaient obtenu en 1979 que la délégation mahoraise ne défilerait jamais derrière un drapeau français et que la Marseillaise ne serait jamais entonnée lorsqu’une médaille reviendrait à un athlète mahorais. Cette affaire reflète la place complexe de la France dans l’océan Indien et la contestation multiforme dont elle peut faire l’objet.

Mayotte est l’une des quatre îles de l’archipel des Comores, ancienne colonie française. En 1974, la France organise un référendum sur l’indépendance de l’archipel. L’ensemble du territoire vote à 90 % l’indépendance mais Mayotte opte à 65 % pour le maintien dans la République. Les Comores déclarent l’indépendance en 1975 mais Mayotte demeure française malgré les contestations comoriennes. En 1976, un second référendum est organisé à Mayotte : 99,4 % des inscrits souhaitent que Mayotte reste française. Depuis, les gouvernements comoriens successifs réclament la rétrocession de Mayotte et agissent comme si elle était la quatrième île de l’Union. Ainsi, par un décret du 10 janvier 2014, le président comorien a divisé en quarante blocs pétroliers « les zones maritimes de l’Union des Comores », zones couvrant la ZEE mahoraise. Ajoutons que de 1973 à 1994, l’assemblée générale des Nations unies s’est prononcée en faveur de l’unité de l’archipel tout comme la Ligue arabe tandis que Mayotte est devenue en 2011 le cent-unième département français.

Les Éparses étaient administrées avant 1960 depuis Madagascar, alors colonie française. Trois mois avant l’indépendance de « la grande île », elles sont rattachées à La Réunion. Tananarive revendique la souveraineté de ces îles et des espaces maritimes adjacents à partir de la fin des années 1970 en soutenant que la France a pris possession des Éparses à l’occasion de la colonisation de Madagascar et que par conséquent, elle ne pouvait en modifier l’administration la veille de l’indépendance.

Cet arrière-plan explique que la délimitation des espaces maritimes dans le canal du Mozambique n’ait pour le moment fait l’objet d’aucune négociation, à quelques exceptions près. Si un accord franco-seychellois délimite le nord de la ZEE des Glorieuses, le Mozambique, par solidarité avec Madagascar n’a pas délimité sa ZEE avec la France. Devant ces diverses contestations, la Commission de l’océan Indien (COI) a souligné, en 1999, la nécessité de co-gérer les îles faisant l’objet de revendications concurrentes. Suscitant de vives critiques, le président malgache Hery

Rajaonarimampianina a d'ailleurs surpris en évoquant, en mars 2014, la possibilité de négocier avec la France une cogestion des Éparses, alors qu'il affirmait lors de la campagne présidentielle vouloir défendre la souveraineté malgache sur ces îles.

Compte tenu de sa situation géographique, Tromelin occupe une place à part. La France a découvert cet îlot en 1722. Pourtant, la souveraineté française y est contestée par Maurice qui considère que lors de la cession de l'île de France (Maurice) au Royaume-Uni en 1814, Tromelin faisait partie de ses dépendances. Dans l'esprit du sommet COI de 1999, un accord-cadre franco-mauricien sur la cogestion économique, scientifique et environnementale de l'île et de ses espaces maritimes a été signé le 7 juin 2010. Il y est précisé que l'accord n'a aucune incidence sur la question de la souveraineté et des droits sur les espaces maritimes. L'accord n'a pas encore été ratifié par la France. En 2013, le vote qui devait permettre la ratification a été reporté après l'intervention du député Folliot demandant l'organisation d'un « vrai débat » sur le sujet, considérant que cet accord était un début d'abandon de souveraineté.

La France, une puissance maritime et régionale de l'océan Indien

En dépit de ces contentieux, les relations qu'entretient la France avec les différents États riverains de l'océan Indien sont très développées. Dans le cadre régional, la France est un acteur majeur de la COI qui développe divers projets pour le maritime. Parmi eux, le programme d'appui à la promotion de la sécurité maritime (MASE) – financé par l'Union européenne – a pour objectif de renforcer les capacités des États et organisations régionales dans ce domaine avec la création prochaine d'un centre de fusion de l'information maritime à Madagascar et d'un centre opérationnel de l'action de l'État en mer aux Seychelles. Dans un cadre bilatéral, la France travaille avec l'Australie pour la lutte contre la pêche INN dans les ZEE de Kerguelen, d'Heard et McDonald grâce à une coopération opérationnelle basée sur l'embarquement de contrôleurs d'un pays sur les navires de l'autre. Une coopération similaire avec l'Afrique du Sud dans les ZEE de Crozet, Marion et Prince Edward pourrait voir le jour dans les années à venir. Les relations franco-comoriennes tentent quant à elles d'évoluer dans le cadre de la Déclaration de Paris sur l'amitié et la coopération entre la France et les Comores du 21 juin 2013. En matière de sécurité maritime, la France échange depuis plusieurs années sur ces questions avec Maurice et les Seychelles dans le cadre d'un groupe bilatéral consacré aux sujets de sécurité. Manque un acteur : le Mozambique. Son potentiel de développement est tel qu'il pourrait devenir une nouvelle puissance régionale et nul doute qu'une coopération sur les sujets maritimes pourrait s'avérer intéressante pour les deux pays.

Port-aux-Français (Kerguelen).
© N. Gravier / TAAF



PARIS 12000 km

MOSCOU 12000 km

LA ROCHELLE

AJACCIO 11800 km

PLUVGE

CROZET 1300 km

RIO 10000 km

CAPETOWN 4500 km

LA RÉUNION 3300 km

LE BÉARN 64 GER

12592 km

MELGVEN 12931 km

BOUGUE 12322

PONT-AVEN 12922

NEW ISLAND

GERGOVIE

Terres australes et antarctiques françaises : un patrimoine à préserver

Entretien avec Mme Cécile POZZO DI BORGO

Préfet, administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises

Diplômée de l'École nationale des chartes, Cécile Pozzo di Borgo, aujourd'hui ministre plénipotentiaire, a commencé sa carrière comme conservateur d'archives au Quai d'Orsay. Elle intègre quelques années plus tard le corps des conseillers des Affaires étrangères puis dirige, au ministère de l'Industrie, le service des affaires internationales de la direction des hydrocarbures. Elle a par la suite été ambassadeur en République dominicaine et au Pérou. En 2011, elle revient en France pour occuper le poste de préfet de l'Aveyron. Cécile Pozzo di Borgo est, depuis le 18 septembre 2014, préfet, administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises.

Études marines : Nous souhaiterions tout d'abord vous interroger sur la structure très particulière des TAAF (Terres australes et antarctiques françaises).

Cécile Pozzo di Borgo : Les TAAF sont en effet une collectivité territoriale très singulière. Créée par la loi du 6 août 1955, elle était au départ constituée de quatre districts, soit les trois des Terres australes (Kerguelen, Crozet et Saint-Paul et Amsterdam) et celui de Terre Adélie en Antarctique. En 2007, a été ajouté un cinquième district : celui des îles Éparses. Très différent des autres, que ce soit en termes de climat ou d'organisation de la présence permanente. Sur les quatre districts d'origine, nous entretenons des bases, principalement peuplées de scientifiques et de personnel technique, qui hivernent pendant un an dans des conditions extrêmes d'éloignement, d'isolement, de climat...

Les TAAF sont une collectivité territoriale *sui generis*, dotée de la spécialité législative ainsi que de l'autonomie financière et administrative. Notre budget total s'élève à un peu plus de 28 millions d'euros. Les subventions de l'État se réduisent, comme dans beaucoup de domaines. Mais les TAAF ont l'avantage considérable de disposer de ressources propres, à hauteur de 80 % de leur budget. Parmi celles-ci, on peut citer la philatélie, qui fournit entre 7 et 9 % du budget total de la collectivité, mais surtout, la pêche qui représente pas moins de 25 % de ses recettes propres.

Depuis 2004, l'administrateur supérieur a rang de préfet, doté de compétences régaliennes. Le siège de la collectivité est à Saint-Pierre de La Réunion depuis 2000, mais il dispose d'une antenne à Paris, composée de six personnes. Le personnel des TAAF est très composite : fonctionnaires émargeant au budget du ministère de l'Intérieur, militaires mis à disposition par celui de la Défense, nombreux contractuels... Notre organigramme comprend un service médical, un service de philatélie, un service du patrimoine... Il faut souligner par ailleurs le rôle du Conseil consultatif des TAAF, qui assiste le préfet. C'est devant cet organe que le préfet rend compte, et son avis est obligatoire en matière budgétaire. Il est composé de treize membres titulaires et de treize suppléants : représentants des tutelles, hauts fonctionnaires, parlementaires, et personnalités qualifiées qui s'intéressent aux TAAF. Le Conseil se réunit en général trois fois par an.

Les TAAF sont des terres éloignées de tout. Comment la France y assure-t-elle une présence permanente ?

Sur les Terres australes et antarctiques, les personnels hivernent pour un an. Les bases sont placées sous l'autorité d'un chef de district qui est le représentant personnel du

préfet et le responsable de tous les aspects de la vie sur la base, notamment de la sécurité des personnes et des biens. Chaque année, une nouvelle communauté d'hivernants se constitue. Ces personnes sont coupées du monde. Elles partent pour treize mois : douze mois sur place et un mois de rotation à bord du *Marion Dufresne*. Il y a deux périodes dans l'hivernage : l'hiver austral, durant lequel les personnels sont entre eux (une soixantaine aux Kerguelen, une vingtaine à Crozet...), et l'été austral, qui voit la population des bases doubler avec l'arrivée des « campagnards d'été », scientifiques qui viennent mener des programmes de recherches coordonnés par l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (IPEV).

Sur les îles Éparses, c'est différent : il ne s'agit pas d'un seul territoire, mais de toutes petites îles disséminées. La présence française y est assurée par un détachement de militaires et un gendarme qui représente le préfet. À la différence des bases scientifiques reliées par la mer, les bases militaires sont desservies grâce aux moyens aériens des FAZSOI (forces armées de la zone sud de l'océan Indien), qui mettent des avions à notre disposition. Jusqu'à cet été, les vols étaient assurés par des *Transall*, mais ceux-ci viennent d'être remplacés par des *Casa* aux capacités d'export bien moindres. En termes de logistique, cela va représenter un défi, sans parler des contraintes d'aménagement des pistes.

Quels liens entretenez-vous avec le préfet de La Réunion ?

Le préfet de La Réunion est délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, en particulier pour la zone des TAAF. C'est le principal sujet que nous ayons en commun. L'île de La Réunion est essentielle pour nous, le navire ravitailleur *Marion Dufresne*, qui dessert les Terres australes, y est basé, et de nombreux contractuels réunionnais viennent régulièrement sur nos bases, pour des métiers liés à la logistique. Nous entretenons un autre lien avec l'île via le domaine scolaire : nous nous attachons à faire connaître les TAAF dans les écoles, les collèges. Par exemple, cette année, nous avons embarqué les élèves d'un collège sur le *Marion Dufresne*. C'est très important vis-à-vis des Réunionnais qui voient régulièrement ce bâtiment accoster, appareiller... mais qui ne montent jamais à bord. Le *Marion Dufresne* est notre navire emblématique. C'est une légende pour les Réunionnais !

Vous venez d'évoquer le *Marion Dufresne*, pouvez-vous faire un point sur la flotte des TAAF, actuellement en phase de profond renouvellement ?

Notre *Marion Dufresne* rentre tout juste d'une cure de jouvence. À l'occasion de ses 20 ans, il a passé quatre mois au chantier Damen à Dunkerque, pour être modernisé,

restauré, rafraîchi. Il s'agit d'une opération très importante : 10 millions d'euros à charge des TAAF, pour la coque et les machines, et 13 millions à charge du ministère de la Recherche, pour le matériel scientifique de l'IPEV. Nous avons aujourd'hui un très beau navire océanographique, doté de l'un des plus longs carottiers du monde, de sondeurs multifaisceaux, un équipement remarquable ! Nous partageons avec l'Institut polaire l'exploitation de ce navire qui est armé par la CMA CGM. Nous faisons quatre rotations par an pour desservir les îles australes, et pendant le reste de l'année, soit 217 jours par an, l'IPEV utilise le *Marion Dufresne* pour ses campagnes océanographiques. Le navire devient alors un vrai laboratoire flottant.

Pour la Terre Adélie, nous disposons d'un navire de logistique polaire : *L'Astrolabe*. Armé par P&O Maritimes Services, il est basé en Tasmanie et assure la liaison cinq fois par an entre Hobart et la base Dumont d'Urville. Ce navire est très différent du *Marion Dufresne* : plus petit, moins confortable, rudimentaire, les voyages sont autrement plus difficiles. Il est comme une coquille de noix sur la mer !

L'Astrolabe est un sujet qui m'a beaucoup mobilisée cette année, car ce bateau a 30 ans et doit être remplacé. De son côté, la Marine nationale perd un patrouilleur, l'*Albatros*. Les TAAF, associées à l'IPEV, ont lancé un partenariat innovant avec la Marine nationale en décidant d'unir leurs forces, de mutualiser leurs moyens et leurs missions ; il s'agit de faire construire un nouveau navire destiné à remplacer à la fois *L'Astrolabe* et l'*Albatros*. Les TAAF ont emprunté 50 millions d'euros auprès de l'AFD (Agence française de développement) pour la construction du navire. Ce prêt sera remboursé à parts égales par les TAAF et l'IPEV, et la marine armera, équipera et entretiendra le navire. L'actuel *Astrolabe* est à quai pendant plusieurs mois de l'année, alors que son successeur, qui reprendra le nom *Astrolabe*, sera utilisé toute l'année : 120 jours par an pour la logistique polaire, et 245 jours pour les missions de surveillance et de souveraineté de la Marine nationale. Le chantier Piriou doit nous livrer le nouveau bâtiment en juin 2017, *L'Astrolabe* actuel étant maintenu en service jusqu'à cette date. Enfin, s'agissant de la flotte, un sujet que nous avons suivi avec attention est celui de l'affectation d'un bâtiment multi-missions (B2M) dans la zone océan Indien.

Vous êtes diplômée de l'école nationale des Chartes, vous devez donc porter une attention particulière à tout ce qui touche au patrimoine historique, subaquatique ou archéologique des TAAF ?

D'un point de vue archéologique, le site de l'île de Tromelin est particulièrement intéressant avec le drame des esclaves malgaches qui y ont été abandonnés. Il y a déjà

eu quatre campagnes de fouilles sur place pour comprendre comment ces esclaves ont survécu pendant 15 ans, dans des conditions aussi inhumaines. Cette histoire hors du commun est d'ailleurs l'objet d'une exposition présentée au château des ducs de Bretagne à Nantes qui a reçu le label d'intérêt national et a été inaugurée le 17 octobre dernier par le ministre des Outre-mer.

Mais il y a d'autres sites très intéressants, notamment celui de Port-Jeanne-d'Arc, situé sur l'archipel des Kerguelen. Il s'agissait de l'unique station baleinière et phoquière française créée dans le cadre de la concession des frères Bossière au cours de la première moitié du XX^e siècle. Je souhaiterais aussi évoquer la langousterie de Saint-Paul, d'autant que nous célébrons cette année la mémoire des « Oubliés de Saint-Paul ». Ces derniers étaient en grande partie des marins bretons de Concarneau qui ont été envoyés sur l'île pour y garder des installations et du matériel pendant l'hiver austral 1930. Lorsqu'on est revenu les chercher, après plusieurs mois – au lieu des quelques semaines prévues – il ne restait que trois survivants. Aujourd'hui, la langousterie où ils ont séjourné fait partie du patrimoine archéologique de Saint-Paul.

Il est un autre sujet qui concerne le patrimoine historique : les épaves et leur protection. C'est une véritable préoccupation pour nous, en particulier près de l'île de Bassas da India, dans le canal du Mozambique. Nous travaillons en lien étroit avec le DRASSM (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines du ministère de la Culture), très actif dans la zone.

Les esclaves oubliés de Tromelin

L'Utile, un navire de la Compagnie française des Indes orientales qui transporte des esclaves malgaches achetés en fraude, s'échoue en juillet 1761 sur l'île de Sable (aujourd'hui Tromelin). L'équipage parvient à regagner Madagascar sur une embarcation de fortune, abandonnant les quatre-vingts esclaves sur l'île d'un km², avec trois mois de vivres et la promesse de revenir les chercher. Ce n'est que 15 ans plus tard que la corvette *La Dauphine*, commandée par l'enseigne de vaisseau de Tromelin, retrouve et sauve les derniers survivants : sept femmes et un bébé de huit mois.

—

Le patrimoine naturel tient également une place importante pour les TAAF qui bénéficient d'une biodiversité rare...

Oui, une place majeure. L'une des principales missions du préfet des TAAF est en effet la préservation du patrimoine naturel. Toutes les terres de la collectivité sont extrêmement différentes, du point de vue de leur localisation, de leur climat, de leur taille, mais elles ont en commun d'être inhabitées et de constituer des sanctuaires de biodiversité.

Elles abritent toutes sortes d'espèces, en particulier des espèces endémiques aujourd'hui menacées par le changement climatique ou la pollution – notamment autour des îles Éparses. Nous avons donc une responsabilité dans la protection de ce patrimoine que nous devons aussi mettre en valeur. Nous avons créé à cette fin, en 2006, une réserve naturelle dans les îles australes, la plus grande de France, qui couvre toute les surfaces terrestres et une partie des eaux territoriales sur plus de 2,2 millions d'hectares. Un parc naturel marin a également été établi en 2012 dans l'archipel des Glorieuses. La mission de protection de la nature est donc une mission fondamentale pour le préfet des TAAF, tout comme celle d'appui à la recherche. Ces îles sont en effet des laboratoires à ciel ouvert, des terrains de recherche de premier ordre. Nous travaillons sur les sujets de la COP 21 depuis des années déjà! Tout est lié: la climatologie, la courantologie, la glaciologie, la biologie marine... À partir d'une station de mesure de la qualité de l'air sur l'île d'Amsterdam, qui est une référence mondiale, nous alimentons la base de données du GIEC (groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat). Par ailleurs nous participons à l'activité de nombreux organismes internationaux de recherche.

La mission de protection, le classement en réserve naturelle n'exclut donc pas de mener parallèlement des activités de valorisation et de recherches.

Cette mission de préservation n'exclut pas pour autant la pêche...

Au contraire! Les ressources halieutiques sont très importantes pour les TAAF qui gèrent des pêcheries très organisées, portant sur des poissons de grande valeur, notamment la légine. La France possède le premier quota de légines au monde, dans la zone de Kerguelen et Crozet. Ce poisson est l'un des plus onéreux sur le marché mondial et représente la principale ressource financière de la collectivité.

Les TAAF s'attachent à assurer une gestion durable des pêches et se veulent exemplaires en la matière. Avec le Muséum national d'Histoire naturelle pour conseiller scientifique,

elles travaillent en étroite collaboration avec la Commission pour la conservation de la faune et la flore marines en Antarctique (CCAMLR), avec une exigence très forte sur la protection de l'environnement. Nos efforts concernant la réduction de la mortalité aviaire ont produit des résultats spectaculaires, notamment grâce à la technique de chalutage de nuit par exemple.

Il est une autre ressource : la langouste. Présente dans la zone de Saint-Paul et Amsterdam, elle se porte moins bien et nous veillons à reconstituer les stocks. En revanche, le stock de légines, qui a été surexploité durant des années, est en train de se reconstituer.

La troisième ressource halieutique est le thon, qui se trouve principalement dans les eaux des îles Éparses. Par ailleurs, nous travaillons avec les armements à l'ouverture d'une nouvelle pêche, celle du poisson des glaces. Ce dernier était auparavant pêché à l'aide de chaluts de fond, ce qui a détérioré les fonds marins. Nous nous sommes donc fixé l'objectif de relancer l'exploitation de cette espèce, mais en tenant compte de l'environnement. Cela permettrait de diversifier les pêches.

Concrètement, de quels pouvoirs disposez-vous pour encadrer l'exploitation des pêcheries ?

Il est de la responsabilité du préfet de fixer le TAC (total admissible de captures), sur la base des avis du Muséum national d'Histoire naturelle, de répartir les quotas, d'attribuer les licences et autorisations de pêche. Cette année, j'ai par exemple été amenée à décider l'augmentation des droits de pêche à la légine, sur la base de recommandations de la Cour des comptes et du Conseil consultatif qui avaient estimé ces droits sous-évalués.

Nous avons également un rôle à jouer dans la lutte contre la pêche illégale. L'*Osiris*, l'ancien chalutier *Apache* qui avait été saisi et reconverti, est équipé pour cette mission, et produit un effet dissuasif certain. La pêche INN (pêche illicite, non-déclarée et non-réglémentée) a pratiquement disparu, et nous veillons à éviter que ces activités reprennent. Les résultats obtenus bénéficient incontestablement de la mise en place de la surveillance des pêches par satellite.

Notre coopération avec l'Australie est également un atout et l'accord signé en 2003 nous permet de lutter ensemble contre la pêche illégale dans la région. Des patrouilles sont ainsi conduites dans les eaux françaises et australiennes par des bâtiments des deux États.

En ce moment, on parle beaucoup des autres ressources marines : les ressources minérales, les hydrocarbures, les nodules polymétalliques... Des programmes d'exploration ont-ils été envisagés pour évaluer leur présence et leur possible exploitation ?

Pour les nodules polymétalliques, il s'agit effectivement d'une perspective intéressante, mais je n'ai jamais été amenée à prendre de décisions en la matière. En revanche, la donne est différente pour les hydrocarbures. Les TAAF instruisent les dossiers de demandes de permis, mais ce n'est pas le préfet qui signe l'autorisation, celle-ci remonte aux ministres chargés de l'Écologie et des Finances. Nous sommes saisis de demandes de permis de recherche, mais nous n'en sommes pas au stade de l'exploitation. Aujourd'hui, la zone qui focalise l'attention est celle de Juan de Nova avec une demande de renouvellement¹.

Cette année, nous avons pris l'initiative de travailler à la mise en place d'une fiscalité pétrolière. Il existe actuellement une taxe forfaitaire, que nous souhaitons affiner pour tenir compte du montant des investissements, de la taille des zones considérées. Nous avons lancé cette démarche dans la perspective d'une exploitation... Mais nous n'y sommes pas encore ! Il faut rappeler aussi que toutes ces zones économiques exclusives sont des sanctuaires de biodiversité et que l'on garde, bien évidemment, un œil vigilant sur ces différentes demandes d'exploration.

Un autre point délicat de l'exploitation des ressources peut être la contestation de la souveraineté française...

Madagascar revendique en effet la souveraineté sur les îles du canal du Mozambique et il ne serait pas étonnant que les perspectives pétrolières contribuent à accroître ces revendications. Quant à celle de l'île Maurice sur Tromelin, il s'agit d'une affaire qui remonte à 1814, lorsque le traité de Paris a restitué au Royaume-Uni l'île de France (aujourd'hui Maurice) et ses dépendances. Toute la problématique est venue de la traduction du mot « *especially* »².

1. Fin septembre 2015, les ministres français de l'Écologie et de l'Économie ont signé un arrêté prolongeant notamment le permis exclusif de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux dans la zone de Juan de Nova, au bénéfice du groupement formé par South Atlantic Petroleum et Marex Petroleum.

2. Le traité de Paris, en français, stipule que la restitution à la France n'exclut que « *l'île de France et ses dépendances, nommément Rodrigues et Séchelles* ». L'île Tromelin n'étant pas nommée, elle appartient toujours à la France. Cependant Maurice y oppose la version anglaise du traité qui dit « *especially Rodrigues and the Seychelles* », le terme « *especially* » se traduisant en français par « en particulier »...

Un accord de cogestion économique, scientifique et environnementale a été signé en 2010 par les gouvernements français et mauricien, visant notamment les ressources halieutiques et patrimoniales. L'accord a été ratifié par le Sénat, pas à ce jour par l'Assemblée nationale, il n'est donc pas entré en vigueur, malgré les rappels réitérés de Maurice.

S'agissant des demandes d'extension du plateau continental, les dossiers avancent. En 2009, nous en avons déposé une auprès de la Commission des limites du plateau continental (CPLC) pour Kerguelen, Crozet, Saint-Paul et Amsterdam. La demande a été validée pour Kerguelen³, et est en cours d'examen pour Saint-Paul et Amsterdam. Pour Crozet, il s'agit d'une demande conjointe avec l'Afrique du Sud, et son archipel du Prince Edward.

Le tourisme semble se développer dans la zone des TAAF, on pense notamment aux croisières qui se multiplient en Antarctique.

En effet, le tourisme se développe beaucoup, de même que les activités sportives, surtout sous forme d'« exploits ». Les TAAF sont autorité nationale compétente dans le cadre du traité de l'Antarctique et sont donc consultées à ce titre sur toutes les activités touristiques et exploits sportifs qui se déroulent sur le continent. Nous avons par exemple reçu cette année une demande pour une expédition au sud du 60^e parallèle, qui ne répondait pas du tout aux critères de sécurité et que nous avons par conséquent refusée. Le problème, c'est que les intéressés ont tendance à faire ce que l'on appelle du *forum shopping*: si un pays refuse, ils s'adressent au voisin ! Aujourd'hui, on parle même de tourisme INN, sur le modèle de la pêche ! Les pays ont donc besoin de se consulter, de s'informer mutuellement pour délivrer les mêmes autorisations, et éviter ainsi que les agences ou associations organisatrices aillent demander au voisin lorsqu'un pays leur a refusé l'accès à une zone.

Les croisières touristiques se sont enfin particulièrement développées en Antarctique. Plusieurs compagnies assurent des croisières, comme la compagnie française du Ponant, très présente dans la région. Nous sommes en contact étroit avec cette société, qui est extrêmement respectueuse de l'environnement. Elle représente un moyen de développer nos ressources et de faire découvrir ces terres à ceux qui le peuvent, tout en respectant la nature.

3. Fin septembre 2015, quatre décrets ont acté l'extension de 500 000 km² du plateau continental français. Ils concernent les dossiers des Antilles, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie et de Kerguelen.

On voit apparaître de nouveaux acteurs dans cette zone, notamment la Chine qui est très présente en Antarctique. Est-ce également le cas des compagnies de pêche?

En effet, les intérêts nationaux de certains États se manifestent avec acuité au sein de la CCAMLR.

L'un des sujets de discussion au sein de cette Commission est le projet de création d'aires marines protégées, certains États étant dans une logique d'exploitation des ressources, ce qui va à l'encontre du protocole de Madrid! Celui-ci arrive à échéance en 2048, il reste donc du temps pour voir quelle tournure vont prendre les événements d'ici là.

Il y a dix ou vingt ans, la philosophie du traité de Washington, complété par le protocole de Madrid, était de geler les revendications territoriales et de dédier le continent antarctique à la science et à la paix. Cette décision pourrait cependant être remise en cause, de nouveaux pays manifestant leur intérêt pour la zone. Les pôles sont devenus à la mode!

Si l'on résume cet entretien, on peut dire que les TAAF représentent un atout essentiel pour la France: c'est une réserve de biodiversité, un véritable laboratoire tourné vers l'avenir.

Tout à fait. Il suffit de regarder sur une carte la répartition du territoire des TAAF qui s'étend de la zone tropicale à l'Antarctique; et en termes de taille, avec près de 2,4 millions de km², la ZEE de la collectivité est la deuxième de France après celle de la Polynésie. Les TAAF contribuent donc à ce que la France ait le deuxième domaine maritime du monde, juste après les États-Unis.

Les activités scientifiques, très présentes sur le territoire des TAAF, sont également un atout. Grâce au partenariat avec l'IPEV, il y a notamment un suivi permanent de l'atmosphère, de notre impact sur l'océan et sur les organismes terrestres et marins dans les îles australes et en Antarctique. L'institut polaire n'intervenant pas sur les îles Éparses, les TAAF ont créé un consortium avec différents organismes de recherches et assurent directement la coordination des activités de recherche scientifique dans cette zone.

Propos recueillis par Cyril P. Coutansais et Claire de Marignan





Odyssée au bout du monde

Entretien avec Emmanuel LEPAGE

Auteur de bandes dessinées, tour à tour scénariste et/ou dessinateur, Emmanuel Lepage a embarqué à bord du Marion Dufresne pour un séjour de plusieurs semaines dans les Terres australes et antarctiques françaises. Le récit de ce périple, Voyages aux îles de la Désolation, a été publié en 2011, sous forme de reportage dessiné.

Études marines: Auteur de bandes dessinées depuis de nombreuses années, vous vous êtes récemment lancé dans des projets de carnets de voyage. Comment cette idée vous est-elle venue?

Emmanuel Lepage: J'y suis venu par hasard. J'ai toujours voyagé avec un carnet à la main mais au départ, c'était vraiment un plaisir personnel, quelque chose d'intime qui n'était pas destiné à la publication. En 2010, lorsqu'on m'a proposé de partir sur le *Marion Dufresne*, j'ai pensé immédiatement à faire des croquis pour réaliser un petit carnet de voyage et je suis allé voir mon éditeur pour savoir si cela l'intéressait. De crainte que cela ne se vende pas, il m'a plutôt conseillé l'écriture d'une bande dessinée qui retracerait ce voyage. J'ai accepté mais je n'avais absolument aucune idée de ce que j'allais rapporter de ce périple. C'était une première pour moi de réaliser une bande dessinée sur un voyage que j'allais vraiment effectuer.

Les TAAF (Terres australes et antarctiques françaises), la Terre Adélie... Pourquoi avoir choisi ces lieux désertiques, dépeuplés, vides?

Je ne suis pas à l'initiative de ce projet. Cette proposition m'a été faite par mon frère, qui est photographe, et avec qui je suis également parti en Antarctique il y a deux ans. Il avait été entraîné par l'une de ses amies qui travaille dans le secteur maritime. Elle connaissait les îles Kerguelen et rêvait d'y aller. Ils avaient tous deux l'idée de monter un projet mêlant textes et photographies, et mon frère m'a proposé de m'associer à eux pour partir là-bas.

De mon côté, les îles Kerguelen évoquaient un lieu lointain et inaccessible. Depuis toujours, je suis fasciné par les cartes. Avant même de voyager autour du monde, je voyageais à travers les cartes. Elles sont présentes partout et permettent de s'évader... Tout jeune, c'est en les observant que j'ai découvert l'existence de ces îles au bout du monde, notamment les Kerguelen. Je me suis longtemps interrogé sur ces îles, au nom breton, perdues dans le lointain. Je ne les visualisais pas, je ne me les représentais pas. Pour moi, c'était quelque chose d'absolument inaccessible, comme un rêve. Kerguelen était d'abord un nom, un nom étonnant, un nom magique, un endroit où personne n'allait jamais. Avant de m'y rendre, jamais je n'aurais imaginé qu'il y avait des bases là-bas.

J'avais aussi vaguement entendu parler de l'île Saint-Paul. Daniel Floch, un ami de la famille, avait publié un ouvrage qui parlait de cette île: *Les oubliés de l'île Saint-Paul*. Je n'avais aucune idée de l'endroit où se trouvait cette île, je ne l'avais vue sur aucune

carte. Et c'est lorsqu'il a été question que j'aille dans les TAAF, que j'ai réalisé où elle se trouvait. Kerguelen, Saint-Paul... C'est d'abord par l'imaginaire que je m'y suis intéressé.

Avez-vous rencontré des difficultés dans votre travail de dessinateur du fait du climat, de l'environnement?

Avant d'embarquer à bord du *Marion Dufresne*, je n'appréhendais pas du tout cette aventure. Je n'avais pas particulièrement peur de quoi que ce soit : il y avait surtout de l'excitation. L'excitation d'aller dans un lieu lointain, perdu à l'autre bout du monde et de passer un mois sur un bateau. Cela faisait longtemps que je rêvais de partir plusieurs semaines sur un tel navire. Je ne suis pas marin, mais dans mes premières bandes dessinées, il y avait toujours des bateaux, des allusions évidentes à la mer et aux gens de mer. Ce voyage était l'occasion de concrétiser, de toucher quelque chose qui avait toujours été du domaine de l'imaginaire, du rêve, de la fiction...

La seule véritable crainte que j'avais était liée au vent ! Je savais que la mer allait être très agitée dans les quarantièmes rugissants. J'avais entendu quelques témoignages à ce sujet. Un ami, auteur de bandes dessinées, s'était déjà rendu là-bas et m'avait fortement conseillé de prendre des pinces pour tenir mes feuilles. C'est donc la seule chose que j'avais anticipée au niveau du matériel. Et les vents soufflent tellement fort dans la région que c'était effectivement indispensable ! Sur place, la difficulté était de tenir sur un bateau qui tanguait, de dessiner malgré une mer démontée. Cela n'a pas été facile ! Mais c'était important pour moi de ne pas rester dans ma bannette toute la journée. Je voulais dessiner sur la proue du navire, alors que les vagues faisaient des creux de dix mètres, pour voir ce que j'étais capable de faire. J'avais envie de ressentir cela pour mieux le retranscrire par la suite. Évidemment, les conditions climatiques étaient extrêmes et l'on n'est pas toujours armé pour les affronter. Mais cela n'avait rien à voir avec la Terre Adélie : dessiner par -30 ou -40°C, c'est un peu plus compliqué. Les outils lâchent les uns après les autres, les craies grasses deviennent cassantes comme du verre, l'aquarelle gèle, les feutres et les crayons à bille aussi. Il ne reste que le crayon à papier, et encore, il adhère assez mal sur la feuille parce qu'il devient trop sec.

J'ai toujours été marqué par les œuvres des peintres de la Marine, mais ces voyages m'ont permis de les admirer davantage. J'ai en effet pu découvrir ce que c'était que dessiner en mer !



Votre objectif était-il de retranscrire la réalité brute, telle quelle?

Lorsqu'on fait un voyage, ce n'est pas tant le résultat qui compte, mais vraiment ce qui se passe au moment où je réalise ce dessin. Si j'ai froid, s'il pleut, si je suis obligé de dessiner vite parce que le temps se couvre ou parce que je suis avec un groupe et qu'on doit y aller, cela me met dans des conditions de travail qui vont influencer sur le dessin. C'est justement ce qui m'intéresse dans le carnet de voyage, particulièrement dans ces terres-là : comment rendre compte du froid, du vent ? Comment rendre compte de cet espace atypique, de cette faune et cette flore fascinantes ? Autrefois, lorsqu'on parlait du monde et que l'on croyait que la Terre était plate, on disait qu'au bout de l'océan il y avait les nuées, les animaux fantastiques, et après, c'était la fin du monde. Quand vous allez dans les Terres australes, vous retrouvez cela. À l'endroit où les eaux chaudes de l'océan Indien rejoignent les eaux australes glaciales, la mer change de couleur : elle passe d'un bleu outremer à une sorte de gris métallique. Une brume se développe aussi à la surface de l'eau... C'est une atmosphère étrange. On pense avoir atteint ces fameuses nuées. On a l'impression que le navire entre dans un autre monde. J'ai voulu raconter cela dans mes dessins, saisir la sensation ; lorsque l'émotion captée à un moment donné s'associe à une impression d'irréel, d'imaginaire...

Lorsque je fais un croquis, un dessin d'observation, j'y véhicule tout mon imaginaire, toutes mes intentions. Ce que je crois saisir de cet instant-là, je tente de le retranscrire en dessin. Je ne suis pas vierge face à un paysage, un univers et des personnes, je viens aussi avec mon imaginaire personnel. Et j'essaie d'être au plus proche d'une émotion, en espérant qu'elle résonnera avec les ressentis des autres.

Ces expériences au bout du monde ont-elles changé le point de vue que vous pouviez avoir au départ sur la vie là-bas, sur les gens que vous alliez rencontrer ? Y a-t-il eu un avant et un après ces voyages ?

Lorsque mon éditeur m'a dit de retranscrire cette aventure sous la forme d'une bande dessinée, j'étais un peu inquiet. Je n'avais aucune idée de ce que je pourrais raconter. Comment raconte-t-on le réel ? Même sur place, je me suis demandé comment j'allais évoquer ces paysages extraordinaires, ces animaux incroyables : manchots, albatros, éléphants de mer... Et puis le déclin a finalement eu lieu sur l'île de Crozet. Les personnes vivent sur ces bases pendant près de 18 mois parfois. Des amitiés, des liens se tissent qui dureront toute une vie. Il est d'usage dans les TAAF que les hivernants – ces gens qui passent un an ou un an et demi sur place – aient une dernière soirée entre eux, juste avant leur départ. C'est un moment très important pour eux car ils

sont sur le point de refermer définitivement une parenthèse de leur vie. Or, peu avant notre départ de l'île, le temps a commencé à se dégrader, et cela empirait de jour en jour. Pour des questions de sécurité, nous avons reçu la consigne de tous embarquer sur le bateau et d'annuler la soirée. Mais au dernier moment, on annonce aux hivernants qu'ils peuvent rester encore pour la soirée. J'ai alors assisté à une explosion de joie.



Nous étions tous ravis pour eux, mais cela n'a pas duré car le préfet a finalement décidé que leur départ serait avancé. Ce fut l'effondrement général. Nous avions mal pour eux et n'étions que les témoins gênés de ce moment douloureux. C'est à ce moment-là que j'ai déterminé le sujet de mon ouvrage. Je venais de réaliser que raconter les TAAF, ce n'était pas forcément raconter l'économie, les oiseaux, les animaux, les paysages... mais plutôt raconter la vie de cette communauté. Qui sont ces gens? Comment mènent-ils leur vie au bout du monde? J'ai décidé d'écrire l'histoire d'êtres humains, bien évidemment agrémentée de faune, de flore, de paysages extraordinaires, tous ces éléments qui se construisent autour de cette communauté. Mais l'homme, l'humain dans toute son intimité, reste le plus important.

Vous avez embarqué sur le *Marion Dufresne* et *L'Astrolabe* pour rejoindre les TAAF ou la Terre Adélie. Quel était votre rapport à la mer avant ces expériences. Vous me disiez que vous étiez passionné de cartes, mais aviez-vous déjà embarqué sur un navire?

La présence de la mer a toujours été essentielle pour moi, mais c'est surtout depuis la côte que je l'admire. Je ressens une nécessité presque viscérale à vivre près de la mer, c'est un élément qui m'a toujours fasciné. Pourtant, avant mon embarquement sur le *Marion Dufresne*, je n'avais pas vécu d'expérience d'un long séjour à bord d'un navire. J'ai fait de la voile ainsi que quelques périples touristiques sur des bateaux d'une vingtaine de mètres, mais je souhaitais depuis longtemps embarquer pour une période beaucoup plus longue. J'ai même envisagé de faire le tour du monde sur des cargos. Et par exemple, je ne suis encore jamais allé à New York car je veux m'y rendre en bateau... Cette aventure à bord du *Marion* m'a permis de réaliser ce souhait d'un long séjour en mer. Elle m'a aussi permis de retrouver cette fascination que j'avais enfant pour cet imaginaire maritime, ces mystérieuses contrées lointaines, les navires et les tempêtes. Le rapport que j'entretenais avec ces terres était principalement issu de mes lectures de jeunesse : les Terres australes par l'ouvrage de Daniel Floch, l'Antarctique grâce aux *Aventures d'Arthur Gordon Pym*, mais aussi Jules Verne... Je m'étais toujours dit que je m'y rendrais un jour... C'est désormais chose faite!

Et après ce voyage, votre rapport à la mer a-t-il changé?

Oui. Je la perçois différemment à présent. J'ai découvert une chose lors de cette aventure : je ne savais pas dessiner la mer. Et dès mon retour, je me suis pris de passion pour les multiples représentations de la mer. Je tentais de saisir les différentes

interprétations graphiques que les peintres ou dessinateurs pouvaient transcrire. Sur un navire, il n'y pas grand-chose à faire pour un dessinateur... hormis la contemplation. Je regardais l'eau autour du bateau et j'essayais de comprendre comment ça marchait, comment dessiner les vagues, comment dessiner cette puissance, cette force, cette transparence. C'est d'une beauté bouleversante, chaque fois renouvelée. J'ai donc passé des heures à regarder cette mer et quand je suis rentré, je me suis demandé comment j'allais la représenter. Je pense qu'aujourd'hui j'ai trouvé une façon bien personnelle de représenter la mer et je le dois à ce séjour à bord du *Marion Dufresne*, à ces heures passées à regarder la mer, à tenter de la dessiner pour pouvoir retranscrire ce mouvement, cette beauté.

Le projet sur lequel je travaille actuellement se passe à bord d'un navire. La mer est présente sur toutes les pages et c'est un plaisir incroyable de la dessiner à chaque fois!

Quels sont vos projets actuels et à venir? De nouveaux carnets de voyage? De nouvelles embarcations prévues?

En ce moment, je travaille sur une transposition de *L'Odyssée* d'Homère. C'est mon fils qui m'a donné l'idée d'aborder ce sujet. Nous – car nous sommes trois sur ce projet : Sophie Michel, avec qui j'avais déjà travaillé pour *Oh les filles!*, et le dessinateur René Follet – avons imaginé une histoire un peu modernisée. L'œuvre transpose l'histoire de *L'Odyssée* à la fin du XIX^e siècle. Le personnage principal est le capitaine d'un navire du nom de Salomé. Le navire, lui, s'appelle évidemment *L'Odyssée*...

Vous voyez, la mer ne me quitte pas!

Propos recueillis par Claire de Marignan

Les illustrations (sauf double page suivante), sont issues du carnet de voyage d'Emmanuel Lepage, *Voyages aux îles de la Désolation*. Scénario et dessins d'Emmanuel Lepage. © Éditions Futuropolis, 2011.
Planche suivante : *Le voyage d'Ulysse*, scénario et dessins d'Emmanuel Lepage, Sophie Michel et René Follet.
© Éditions Maghen, à paraître.





Grimond 1834
15

Les numéros publiés :

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

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

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

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

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

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

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

N°8 - *Abysses.* Juin 2015

N°9 - *Outre-mer.* Décembre 2015

LES PUBLICATIONS DU CESM

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

Études marines

Cette revue est une plongée au cœur du monde maritime. Qu'elle fasse intervenir des auteurs reconnus sur des questions transversales ou qu'elle approfondisse un thème d'actualité, elle offre un éclairage nouveau sur la géopolitique des océans, la stratégie navale et plus généralement sur le fait maritime.

Cargo Marine

Disponible sur le portail internet du CESM, les études de fond réalisées par le pôle Études et les articles rédigés par ses partenaires offrent un point précis sur des problématiques navales et maritimes.

La Hune du CESM

Cette veille bimestrielle, disponible sur internet, synthétise les articles de la presse nationale et internationale concernant l'actualité maritime. Cette synthèse répertorie plusieurs grandes thématiques : politique et doctrine, marine de guerre, industrie navale et domaine maritime

Brèves Marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité. Elle apporte un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

Les @mers du CESM

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime. Elle permet à ceux qui le désirent d'être tenus informés des récents événements maritimes.

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

ISSN 1292-5497

Dépôt légal décembre 2015
Achevé d'imprimer au 4^e trimestre 2015
Impression EDIACA Saint-Étienne
Réalisation Marie-Laure Jouanno

OUTRE-MER

Outre-mer... Le terme évoque les confins, le lointain, ce qui est au-delà de l'horizon. Si la métropole songe à ces morceaux de France disséminés sur la quasi-totalité des océans, il est juste de dire que c'est parfois distraitement, par intermittence. Et pourtant.

Pourtant ces territoires ultra-marins constituent notre présent et plus encore notre avenir. Si la Marine nationale peut intervenir en tout point du globe avec un faible préavis, elle le doit en effet à tous ces points d'ancrage et l'on sait l'importance que cela peut revêtir dans un contexte géopolitique particulièrement volatil. Et puis il y a l'avenir : la faune et la flore marines des TAAF, de Polynésie ou encore de Wallis-et-Futuna, particulièrement riches, seront les médicaments de demain quand leurs ressources minérales nous assureront une indépendance bienvenue dans un contexte d'épuisement des réserves de métaux terrestres.

Lointain hier, l'outre-mer sera assurément au cœur des enjeux de notre siècle.



N°9 – Décembre 2015
Centre d'études stratégiques de la Marine

