

La Méditerranée ou la nécessaire régulation de l'expansion humaine dans une « mer finie »

Thierry Duchesne

Commissaire général (Marine)

Adjoint au préfet maritime de la Méditerranée

Il y a près de 3 000 ans Homère écrivait l'épopée d'Ulysse parti faire ce fameux long voyage qui durerait plus de dix ans. Cette Méditerranée mythique était alors un infini qui conduisait les valeureux marins aux confins d'autres mondes inconnus. Aujourd'hui, cette vision nous fait sourire, il ne reste plus personne, dans notre monde moderne, pour voir cette mer comme un espace infini et inépuisable. A la préfecture maritime de la Méditerranée, la réalité quotidienne, ce sont plutôt les arbitrages destinés à permettre l'activité des uns, sans entraver celle des autres, tout en garantissant le « bon état écologique » du milieu marin.

Si Paul Valéry, dès 1945, affirmait qu'était venu « *le temps du monde fini* »¹, ce début de XXI^e siècle nous fait entrer dans le temps du partage d'un espace devenu rare. En mer, cette réalité prend deux formes. D'une part la massification des activités maritimes n'a jamais été aussi forte. Les navires de plaisance et les engins nautiques se sont largement démocratisés, le tourisme international a explosé, la navigation commerciale s'est mondialisée. D'autre part, l'irruption de nouvelles technologies a multiplié les capacités d'intervention humaine. Désormais, l'Homme peut aller partout en mer, aussi bien pour y faire des découvertes scientifiques exceptionnelles, créant son nouvel infini, que pour y conduire de nouvelles activités économiques, accroissant ainsi son empreinte aussi en mer.

La poussée des nouvelles activités : drones, barges de loisirs, sous-marins de plaisance, navires publicitaires, éolien

La Méditerranée du XXI^e siècle est placée sous la pression de nouvelles technologies innovantes. Celles-ci favorisent l'arrivée de nouveaux usagers qui veulent aussi leur part d'espaces maritimes. Le défi de l'État est de veiller aux

1. « *Regards sur le monde actuel* »



bons équilibres entre les utilisateurs de la mer tout en veillant à la durabilité de cette mer exceptionnelle.

La mutation de la plaisance et ses nouveaux enjeux.

La navigation de plaisance, en Méditerranée, est véritablement apparue dans les années soixante. Au fil du temps, les petits ports occitans, provençaux et corses ont connu une mutation complète et ont radicalement changé de visage. Dans bien des ports de la Côte d'Azur, le pointu méditerranéen a disparu derrière les coques racées des yachts modernes. Dans le même temps, de nouveaux ports ont été construits, destinés à accueillir des navires de plaisance toujours plus nombreux et plus consommateurs d'espace.

Mais, à cet essor inégalé de la navigation de loisir, s'est ajouté, depuis le début des années 2000, l'expansion de la grande plaisance. Cette dernière, qui concerne les navires à partir de 24 mètres, a pris une part considérable sur le littoral. Chaque année, entre avril et octobre, 50% de la grande plaisance mondiale se concentre entre Menton et La Ciotat. Les navires de grande plaisance sont passés de 3 500 unités en 2000 à plus de 9 600 en 2020 sur notre littoral.

Cette situation constitue un atout économique considérable pour l'économie locale et française. En effet, la plaisance représente un chiffre d'affaires de plus de 900 millions d'euros pour environ 3 500 emplois directs. De Menton et Marseille, c'est une succession non seulement de 35 ports de grande capacité mais aussi des chantiers navals de réparation et de modernisation (Marseille, La Ciotat, Saint-Mandrier, La Seyne sur Mer...) qui font de la France un leader mondial.

Mais dans ce monde rien n'est parfait... Ce que personne n'avait anticipé au début des années 2000, c'était que cette activité nautique allait avoir des conséquences dramatiques pour de nombreux habitats marins sensibles, dont une



plante endémique de Méditerranée, la posidonie. Il y a encore peu de temps, l'évocation de ce sujet faisait sourire les vieux marins. Mouiller sur la posidonie ne posait de problème à personne.

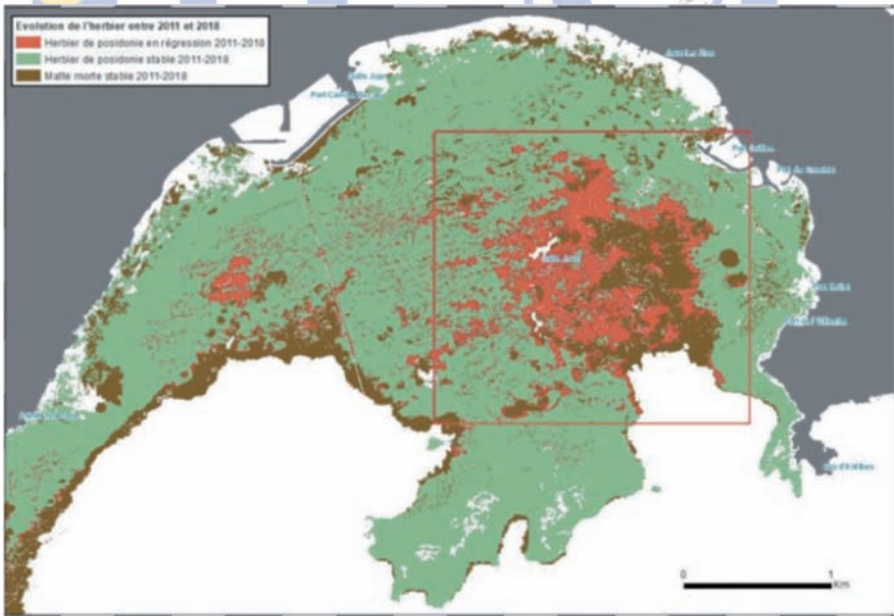
Mais le mouillage régulier des grands yachts sur cet habitat a fini par avoir des conséquences dramatiques. Ce sont les chercheurs d'Andromède Océanologie qui ont fourni aux pouvoirs publics les informations relatives aux

conséquences des mouillages, entre 2010 et 2018, de plus de 75 000 navires identifiés par leur système AIS². En couplant des données de mouillage avec une carte

2. AIS : Automatic identification system. Il s'agit d'un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic (CROSS MED en Méditerranée) de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires en mer.

... ou la nécessaire régulation de l'expansion humaine dans une « mer finie »

des habitats sous-marins, on estime que 30 % des habitats côtiers (0 à -80 m) subissent une pression de mouillage par les grands navires. Les herbiers sous-marins à posidonie, ceux-là même qui rendent les services écosystémiques les plus importants, concentrent 24% des mouillages. La région PACA est celle qui centralise le plus grand nombre de mouillages avec quatre zones de fortes concentrations : golfe de Fos, golfe de Saint Tropez, golfe Juan et rade de Beaulieu. Sur des zones considérées comme intouchées par le mouillage une actualisation de la cartographie, fin 2018, a permis d'évaluer la régression des herbiers dans le temps : en une dizaine d'années certains secteurs ont perdu plus de 100 ha d'herbier vivant (Golfe Juan : 225 ha ; Golfe de Saint Tropez : 145 ha). À ce rythme, certaines baies seront rapidement des déserts sous-marins si rien n'est fait. Or l'herbier de posidonie est vital pour la Méditerranée. Le rapport d'Andromède rappelle que cette plante marine « est reconnue comme constituant un habitat fournissant de nombreux biens et services à l'Humanité. Considéré comme le « poumon » de la Méditerranée tout comme la forêt amazonienne est le poumon de la planète, cet habitat joue un rôle essentiel au niveau biologique, dans le maintien des équilibres littoraux et des activités économiques concomitantes. L'herbier de Posidonie joue donc un rôle que l'on compare souvent à celui de la forêt en milieu terrestre, d'où le terme de forêt sous-marine ».



Et pourtant l'herbier de posidonie ne manque pas de protection juridique. Plusieurs directives communautaires et conventions internationales³ font référence aux herbiers de posidonie et protègent directement l'espèce *Posidonia*

3. Directive Européenne « Habitats » (21 mai 1992), Convention de Berne (adoptée en février 1996), Convention de Barcelone (adoptée en novembre 1996).



oceanica ou les habitats qu'elle constitue. En France, l'herbier de posidonie fait partie du dispositif prévu par la loi du 10 Juillet 1976 relative à la protection de la nature. Elle est enfin nommément citée dans l'arrêté du 19 Juillet 1988 relatif à la liste des espèces végétales marines protégées. Et pourtant, malgré tout cet arsenal juridique, sa dégradation s'est accélérée ces dernières années. Une des explications réside dans le fait que la constatation de la destruction, réprimée par le code de l'environnement, était quasiment impossible pour les agents de l'État.

C'est pour mettre un terme à cette situation que le préfet maritime, dès 2016, a décidé de changer de méthode. Considérant que la navigation des navires doit être respectueuse, non seulement des règles de sécurité mais aussi de l'environnement, il a demandé la création de zones de mouillage hors de la posidonie pour tous les navires de plus de 24 mètres. La conséquence c'est que, si un navire supérieur à cette taille est surpris dans une zone interdite au mouillage, la constatation du délit sera très facile à réaliser. Un énorme travail a été fait sur tout le littoral pour définir, département par département, rade par rade, les zones de mouillages autorisées et celles qui sont interdites.

L'arrivée des drones maritimes

Fort des avancées technologiques et des avantages économiques liés à l'automatisation, le monde maritime n'échappe pas à l'intégration de systèmes autonomes (intelligence artificielle et robotique) qui vont bouleverser notre vision de la mer et nécessiter de nombreuses adaptations de notre organisation. Depuis plusieurs années, le développement des drones maritimes de surface et sous-marins est en pleine expansion.

Ce sujet est déjà bien connu sur le littoral méditerranéen où se trouvent plusieurs champions des drones navals comme ECA (La Garde), Alseamar (Six-Fours) ou les chantiers IXBlue (La Ciotat).

Mais, au-delà des évolutions des drones expérimentaux, le préfet maritime doit désormais veiller aux activités des drones étrangers dans nos eaux sous juridiction. Ce sujet est en train de prendre de l'acuité car la menace devient bien réelle. Ce sujet n'est plus une vue de l'esprit comme l'a montré, en 2020, la découverte par un pêcheur d'un *glider* scientifique chinois dans les eaux indonésiennes.

Il faut aussi réaliser que le drone vient complètement bouleverser nos approches actuelles de la protection des personnes et des biens. Concernant les premières, l'emploi de drones dans le cadre d'une attaque terroriste ne peut plus être complètement exclu. Concernant les biens, il est important de réaliser que l'emploi illégal de drones dans le cadre de la pêche du corail rouge ou des gisements archéologiques constitue un risque maintenant bien réel.

Si la France a commencé à réglementer l'activité des drones dans ses eaux en 2016⁴ et 2020⁵, le dispositif législatif et réglementaire actuel ne permet pas

4. Loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

5. Arrêté du 20 mai 2020 relatif aux modalités d'expérimentation de la navigation des engins flottants maritimes autonomes ou commandés à distance

encore au préfet maritime d'assurer un contrôle effectif de ces engins. C'est pour-quoi, des espoirs importants reposent actuellement sur les travaux préparatoires, animés par le ministère de la mer, d'une future ordonnance relative à la réglementation et au statut des navires autonomes.

Mais sans attendre, un important groupe de travail « drone » a été aussi lancé par la préfecture maritime de la Méditerranée. Outre des échanges réguliers avec l'échelon central, cette équipe prépare le futur cadre réglementaire du préfet maritime ainsi que les méthodes de contrôle qui seront nécessaires pour parvenir à maîtriser cette technologie en mer. Ce travail s'inspire beaucoup de l'arrêté pris en 2017⁶, pour organiser la navigation des sous-marins privés dans notre mer territoriale. En effet, à l'instar de ces derniers, le préfet maritime pourrait autoriser l'activité de drones sous-marins, français ou étrangers, dans nos eaux sous-souveraineté soit par dérogation du principe d'interdiction général des drones sous-marins, soit dans les conditions qui seront fixées par la future ordonnance pour les drones de surface.

Les projets d'îles artificielles

Les nouveaux demandeurs d'espace maritimes sont aussi les promoteurs des « îles artificielles ». Actuellement, plusieurs projets de bases de loisirs flottantes sont suivis sur le littoral méditerranéen. Parmi les plus aboutis, figure la barge de loisirs *Smart Island*. Ce projet offrira des prestations de loisirs et de restauration à partir d'une barge automotrice pouvant embarquer jusqu'à 300 personnes. *Smart Island* a été construite en Pologne et devrait mouiller, dès cet été, au large de la ville de Mandelieu pour commencer ses prestations. Mais, *Smart Island* ne fait pas l'unanimité dans les Alpes-Maritimes et déjà de fortes oppositions sont apparues sur le littoral pour s'opposer à son déplacement sur le littoral au nom d'une concurrence déloyale avec les commerçants à terre, soumis à de lourdes contraintes. Les nuisances, notamment sonores, que pourraient aussi provoquer l'activité de *Smart Island* sont également dénoncées.

L'autre plateforme flottante en préparation est *Occitan'îles*. Ce projet consiste dans l'implantation de plateformes offshore multi-usages (touristiques, scientifiques et éducatifs) dans le golfe d'Aigues-Mortes, au large du Grau du Roi. Cette plate-forme est identifiée par le plan État-Région Occitanie Littoral 21 (réaménagement du littoral du Languedoc-Roussillon) car il permettrait d'augmenter l'attractivité touristique du littoral.

Mais, pour le moment, les pouvoirs publics sont plutôt embarrassés par ces projets d'îles artificielles qui ne rentrent dans aucun cadre administratif. À tel point qu'une première commission administrative n'est parvenue à aucune conclusion. Aussi, en vertu du « principe de précaution », le dernier comité interministériel de la mer a pris deux décisions. D'abord, de fixer un moratoire sur l'implantation de ces installations sur le littoral. Puis, de n'autoriser l'activité que

6. Arrêté préfectoral N°223/2017 du 25 juillet 2017 réglementant la navigation des navires sous-marins privés dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée.



de deux plateformes de loisirs sur chaque façade maritime. Ces expérimentations permettront ensuite de tirer les enseignements nécessaires à la future réglementation de ces activités.

Les projets de parcs éoliens en mer.

La Méditerranée va également contribuer à la transition écologique de la France. C'est dans cette perspective que le Gouvernement a recherché des espaces maritimes pour y implanter des fermes éoliennes. Actuellement, trois projets de fermes éoliennes pré-commerciales ont été retenus pour la façade méditerranéenne. Elles se situeront au large de l'Occitanie (Leucate-Barcarès, Gruissan) et de la Camargue (Port-Saint Louis du Rhône). Elles ne seront pas en service avant fin 2022-mi 2023.

La mise en place des fermes pilotes aura pris plus de 10 années. Aussi, pour donner de la visibilité aux opérateurs et aux usagers de la mer, la ministre chargée de l'énergie a demandé, en décembre 2017, aux préfets coordonnateurs de la façade Méditerranée, d'identifier des secteurs propices permettant de lancer, d'ici 2030, six à dix appels d'offres pour l'éolien en mer flottant. Un important travail de concertation a été lancé pour identifier ces zones propices. Les échanges se sont inscrits dans le cadre de l'élaboration du document stratégique de façade et ont permis d'identifier quatre « macro-zones » à potentiel pour le développement de l'éolien flottant commercial (3 300 km² au total). La démarche entreprise sur la façade méditerranéenne est unique puisqu'il a été décidé d'essayer de définir, en amont du débat public, des zones dites préférentielles. Cette initiative, propre à la Méditerranée, a été voulue par les préfets coordonnateurs pour renforcer le consensus des usagers de la mer sur ce sujet. Durant plusieurs mois, de nombreuses réunions préparatoires ont eu lieu afin de cartographier les enjeux de chaque acteur. Il reste à souhaiter que ce consensus obtenu localement ne soit pas remis en cause par le débat public national qui commence et que les travaux interviennent ensuite rapidement. La durée trop longue des consultations est un facteur d'insécurité très fort pour la pérennité des projets.

En l'état actuel de la situation, la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie prévoit l'attribution, en 2022, de deux parcs éoliens flottants de 250MW chacun en zone économique exclusive. Le développement de l'éolien offshore en Méditerranée est un enjeu important sur le plan politique pour les régions qui ont beaucoup investi dans la filière et les infrastructures portuaires car elles espèrent des retombées importantes en termes d'emplois et de développement économique.

Les besoins d'espaces liés à la protection de l'environnement en mer.

Comme on a pu le voir précédemment, à l'heure des technologies triomphantes du numérique, jamais l'espace maritime, préservé jusqu'alors par sa nature hostile, n'a été autant convoité.

... ou la nécessaire régulation de l'expansion humaine dans une « mer finie »

Mais, dans le même temps, jamais la demande de protection de l'environnement n'a été aussi forte. En ce début de XXI^e siècle, l'Homme a, non seulement pris conscience de sa fragilité, mais aussi du fait que sa survie dépend de la préservation des fines pellicules de vie, au regard de la taille de notre planète, que sont la terre, l'air et l'eau.

C'est en 1976 que les États riverains de la Méditerranée commencent à percevoir le besoin de protéger cette mer, petite et fragile. La Méditerranée recèle une richesse exceptionnelle en biodiversité marine avec 25 % d'espèces uniques. Mais elle est très menacée par une pression humaine comme il en existe nulle part ailleurs, à l'exception sans doute de la mer de Chine.

C'est pour conjurer ces menaces que tous les États méditerranéens ont adopté, le 16 février 1976, la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite « Convention de Barcelone ». Cette Convention est le principal instrument juridique destiné à préserver l'environnement marin dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM). « Barcelone », comme disent les initiés, a pour objectif de prévenir, réduire et combattre la pollution de la Méditerranée et de protéger et d'améliorer le milieu marin. C'est ainsi qu'un de ses protocoles prévoit la création d'aires spécialement protégées et de garantir la diversité biologique. Mais, en réalité, ce n'est qu'au début des années 2010 que les aires marines protégées se sont véritablement développées au large de nos côtes.

En effet, c'est en 2009 que le Grenelle de la mer a fixé pour objectif le classement sous statut d'aires marines protégées d'au moins 20% de nos espaces maritimes. Cet objectif a été méthodiquement suivi par les différents gouvernements. À ce jour, 23,5 % des eaux métropolitaines et ultramarines bénéficient d'un des statuts d'aires marines protégées. En Méditerranée française, cette poussée a été particulièrement forte puisque 77 aires marines protégées sont actuellement actives. Désormais, 85% de la mer territoriale de la Méditerranée française est couverte par une de ces aires et près de 50% des eaux sous juridiction de la France.

Pour le préfet maritime et ses équipes, cette réalité représente une charge considérable. Car ce tissu d'aires marines protégées signifie au quotidien des besoins de conciliation des activités (conflits de coactivité), de gestion administrative (présidence des conseils de gestion), de réglementation (adoption d'arrêtés de protection) et de police en mer (coordination des moyens de l'État).

La situation est d'autant plus compliquée que les statuts des aires marines protégées sont très divers. En effet, le code de l'environnement prévoit neuf catégories différentes dont les plus « mobilisantes » pour la préfecture maritime sont les parcs nationaux (2) et les réserves naturelles (3) ayant une partie maritime, les parcs naturels marins (2) et les sites Natura 2000 (57). A cela s'ajoute, en Méditerranée, une zone particulière qui est le sanctuaire des mammifères marins « Pelagos ». Issu d'un Accord international signé à Rome (1999) par la France, l'Italie et la Principauté de Monaco, Pelagos a permis de créer la plus grande aire marine protégée de Méditerranée avec plus de 87 000 km². C'est dans cet espace



maritime que sont conduites des actions concertées et harmonisées de protection des cétacés et de leurs habitats contre toutes les causes de perturbation.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant de constater qu'un récent rapport du CNRS (CRIOBE) a jugé que la couverture du réseau d'aires marines protégées de la France en Méditerranée est très bonne (2^e pays au classement) mais que le niveau de protection y est trop faible.

Aussi, face à cet enjeu et sous l'impulsion du Président de la République, une nouvelle stratégie nationale des aires protégées a été adoptée en janvier 2021. Elle fixe pour objectif une cible de 30 % d'aires protégées, dont 10% sous protection forte, pour 2030.

Pour le préfet maritime, ce nouvel enjeu de protection forte est un défi majeur. Renforcer le niveau de protection en Méditerranée va signifier une réduction des activités humaines dans les zones retenues alors que le littoral méditerranéen est déjà très sollicité. En tant que préfet coordonnateur de façade maritime, il va identifier, avec l'aide précieux du Conseil maritime de façade, des secteurs d'intérêt écologique et y faire exclure les activités non compatibles. Pour cela, il va devoir s'assurer que les propositions de création de zones de protection forte répondent à l'ensemble des enjeux socio-économiques et environnementaux et qu'elles résultent bien d'un consensus global des acteurs. En tant que détenteur du pouvoir de police administrative générale en mer, ce sera à lui ensuite de réglementer et d'encadrer les activités qui s'y dérouleront (hormis la pêche). Et, en tant que coordonnateur des moyens de contrôle et de surveillance de l'Action de l'État en Mer (AEM), il sera, au final, responsable de la coordination de la politique de contrôle et de surveillance des AMP.

Néanmoins, avant de se lancer dans ce travail, le préfet maritime a identifié un nouveau risque qui pourrait nous faire perdre la bataille de l'adhésion à la protection de l'environnement. En effet, l'avalanche, en dix années, d'aires marines protégées avec leurs statuts divers et leurs règles propres a créé une impression de « maquis administratif ». Dans une aire il est interdit de mouiller, dans une autre l'éclairage sous-marin est interdit la nuit, dans la mer territoriale l'approche des mammifères marins est autorisée mais pas dans une AMP... Aux 77 aires et au sentiment de 77 comportements différents, le préfet maritime veut substituer le principe d'un seul espace maritime où sont appliquées de bonnes pratiques environnementales. Cet espace maritime ce sont les eaux sous souveraineté de la France, les règles communes ce seront celles prévues par le projet d'arrêté Ulysse en cours de finalisation à l'heure où ces lignes sont écrites. Lorsqu'il aura été publié, le navigateur évoluant dans la mer territoriale française connaîtra les principales mesures environnementales applicables, non seulement dans toutes les AMP, mais aussi dans les espaces non couverts par ce statut. La réglementation des AMP n'aura donc plus qu'à se centrer sur la réglementation correspondant à sa vocation de protection sans avoir à décliner aussi des règles de « bon sens marin ». Et, si le projet s'appelle Ulysse, c'est qu'il porte un espoir, celui que ces règles deviennent ensuite communes à tous les États méditerranéens, la France se nourrissant ensuite à son tour des projets des autres.

Les conflits de délimitation en mer

La Méditerranée ne représente que 0,8% des espaces maritimes mondiaux, mais c'est sans doute la mer qui connaît le plus de rivalités entre les peuples. Pas un jour sans qu'une nouvelle crise ne nous alerte sur la fragilité d'équilibres maintenus que par des rapports de force ignorés du grand public mais bien connus des diplomates et des militaires. Et pourtant, c'est dans ce contexte, que les appétits de conquête maritime se sont réveillés dans les années 90. Ils ont commencé sur la rive sud de la Méditerranée. Alors que tous les États de Méditerranée s'étaient bien gardés de définir des zones économiques exclusives (ZEE) en Méditerranée, pressentant sans doute que cette situation allait mener vers bien des difficultés, certains États de la rive sud, poussés par les nouvelles technologies d'accès aux ressources énergétiques, se sont lancés dans une course à la mer effrénée. Celle-ci rencontre actuellement son paroxysme avec les revendications turques à l'égard de la Grèce qui ont transformé la mer Égée en une zone de crise.

Or, la France aussi connaît des différends de délimitations maritimes. Après avoir longtemps refusé cette tentation, elle s'était résolue à prendre une zone de protection écologique (ZPE), en 2003, pour protéger l'environnement marin. Et, c'est en 2012 que la France avait finalement assumé cette création, en instaurant une zone économique exclusive (ZEE) de plein exercice pour lutter contre la surpêche et mieux gérer les ressources biologiques. Malheureusement, en raison d'un différend existant déjà pour la mer territoriale, la France ne s'était pas concertée avec l'Espagne qui n'a pas la même vision du prolongement de sa côte en mer. C'est dommage, car l'excellente Convention de Montego Bay, prévoit bien, dans son article 74, que « la délimitation de la ZEE entre États dont les côtes sont adjacentes, ou se font face, est effectuée par voie d'accord international » ou que « en attendant la conclusion d'un accord... les États font tout leur possible pour conclure des arrangements provisoires ». Le Gouvernement a néanmoins bien perçu la difficulté. C'est pour cette raison que l'article 2 du décret n° 2012-1148 du 12 octobre 2012 portant création de cette ZEE prévoit que « les limites figurant dans les tableaux de l'article précédent seront modifiées, le cas échéant, en fonction des accords de délimitation qui seront conclus avec les États riverains ».

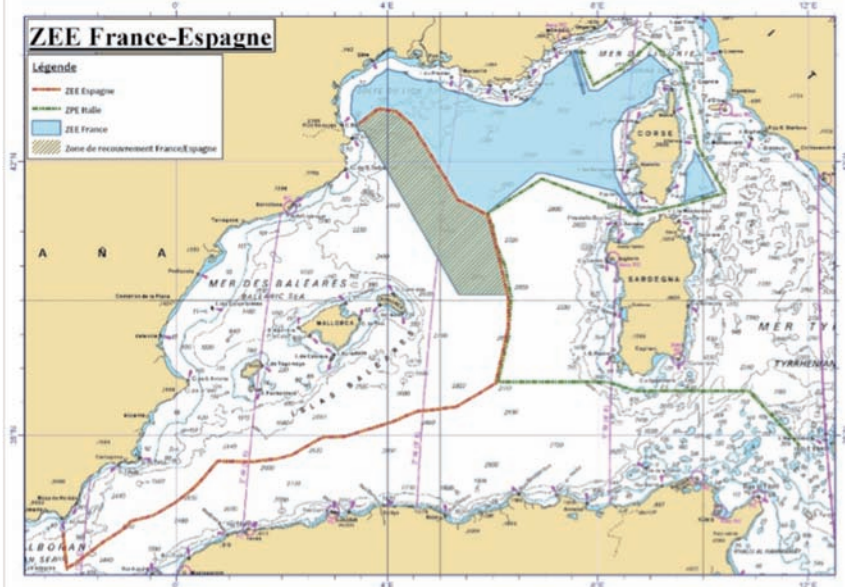
Dix ans plus tard, France et Espagne ne sont toujours pas parvenus à un terrain d'entente. L'Espagne met, en préalable des discussions, la renégociation d'accords passés dans d'autres zones. Ce différend ne posait pas de difficulté sérieuse il y a encore cinq ans. Mais, aujourd'hui, le préfet maritime sait qu'il serait souhaitable de pouvoir disposer rapidement de délimitations maritimes sûres. Car les espaces maritimes, même en haute mer, se réglementent de plus en plus. Dans la zone contestée, des aires marines protégées ont été créées, des autorisations de recherche scientifique marine ont été accordées, des permis de recherche d'hydrocarbures ont été délivrés (Espagne). Les contrôles de pêche européens y deviennent compliqués car le pays du tribunal qui jugera l'infraction pourrait être reconnu comme le véritable titulaire des droits souverains. Cette situation peut aussi induire



de potentiels flottements en cas d'accidents majeurs dans cette zone, même si, actuellement, la coopération opérationnelle est excellente et se trouve bien encadrée par un plan de secours franco-espagnol (LION PLAN).

Avec le temps, le préfet maritime sent bien que le secteur contesté, soumis à des pressions croissantes, devient « une zone grise » où on évite d'y appliquer le droit pour ne pas créer d'incident diplomatique. Le préfet maritime veille sur ce dossier avec vigilance et ne souhaite qu'une chose : un arbitrage à froid plutôt qu'une escalade non contrôlée, un jour, pour un motif qui sera forcément futile. Tant que les relations entre les deux États sont bonnes, les difficultés éventuelles sont évitées au fil de l'eau. Mais tout le monde sait que des relations entre États, même en Europe, peuvent rapidement se dégrader. C'est alors que ce type de contentieux « dormant » peut se réveiller brutalement. En attendant, et prudemment, les deux marines militaires ont adopté un *gentlemen agreement* en juin 2019 définissant des règles de comportement dans les secteurs revendiqués afin d'éviter toute méprise.

Malheureusement, notre « front de l'est » n'est pas plus sécurisé juridiquement. En effet, plusieurs limites maritimes⁷ entre la France et l'Italie ne sont toujours pas certaines. Cette situation devait être réglée après la signature du Traité de Caen en mars 2015, qui constituait l'aboutissement d'un long processus diplomatique. Ce traité a été ratifié par le Parlement français mais pas



par l'italien. En effet, quelques semaines avant la ratification italienne, le contrôle malheureux d'un chalutier italien, le Mina, en baie de Menton, a irrité les parlementaires italiens qui, du coup, ont refusé la ratification, ruinant dix années de

7. il existe un accord de délimitation maritime entre la France et l'Italie au niveau des Bouches-de-Bonifacio, entre la Sardaigne et la Corse, en date d 28 novembre 1986.

négociations diplomatiques. Or, cet accord est indispensable à une bonne gestion des espaces maritimes par le préfet maritime. Actuellement, des pêcheurs peu scrupuleux et des braconniers jouent sur l'incertitude des délimitations pour, parfois, venir pêcher illégalement dans nos aires marines protégées, poissonneuses car bien gérées et surveillées. L'absence de délimitation certaine fragilise aussi notre action opérationnelle et éventuellement les bases légales de l'action de police conduite par le préfet maritime.

C'est pour toutes ces raisons que la préfecture maritime de la Méditerranée a souhaité, en 2020, la relance de la ratification par l'Italie du Traité de Caen pour en finir avec les incertitudes de délimitation des espaces de haute mer situés entre la ZPE italienne et la ZEE française.

Une des réponses à la mer « finie » : la planification des espaces maritimes

Comme on a pu le voir la demande d'espaces maritimes est de plus en plus forte et l'apparition de nouveaux besoins rend plus sensible la nécessité de prévenir les conflits éventuels entre les activités maritimes.

C'est pour cette raison que le préfet maritime est très attaché aux travaux de planification des espaces maritimes qui permettent d'organiser, en amont, les différentes utilisations de la mer. La prévention des conflits d'usage passe désormais, en partie, par le document stratégique de façade (DSF) dont le premier a été validé le 4 octobre 2019, par arrêté inter-préfectoral du préfet maritime et du préfet de région PACA.

Outre le fait que ce document de façade fixe des orientations stratégiques, il contient aussi les règles relatives à la planification de l'espace maritime de la Méditerranée française demandées par l'Europe.

Les travaux de planification ont été très importants. La motivation de tous les acteurs était grande car chacun voyait dans cette exigence européenne l'opportunité de pouvoir disposer, à l'avenir, d'un véritable outil de prévention des conflits d'usage. Les travaux ont ainsi associé tous les acteurs maritimes de la façade sur la base d'un principe voulu par le préfet maritime : une zone ne peut pas être exclusive d'une seule activité maritime mais doit être partagée entre des usages compatibles.

Au résultat, le préfet maritime et les acteurs de la mer disposent maintenant d'une cartographie précise des enjeux maritimes mais aussi d'une vision prospective des vocations de chacun des trente secteurs de la façade maritime. Cet outil est indispensable pour prévenir, dans la mesure du possible, des conflits d'usage à l'occasion de la recherche de zones propices par de nouvelles activités émergentes.

Demain, confronté à un conflit d'usage le préfet maritime pourra donc disposer, comme le prévoit le DSF, « d'une aide pour trouver les moyens de la conciliation en fonction de la zone concernée ».

8. Directive cadre 2014/89/UE du 23 juillet 2014 relative à la planification de l'espace maritime.