

# Défense et Droit international de la mer

Lien entre les hommes

la mer est à ce titre un double enjeu :

- enjeu de sécurité à cause des sous-marins nucléaires  
mais aussi des navires de surface à l'armement redoutable (1),

- enjeu de coopération internationale

notamment pour l'exploitation des ressources minérales métalliques (2) (3).

On ne peut affirmer que la gestion de la mer soit très prometteuse sous ces deux aspects.

C.F.

(1) Vice-amiral Degeermann, « La mer et la défense », p. 69.

(2) Claude Douay, « La lente émergence du Droit », p. 74.

(3) Claude Douay, « L'adoption de la convention internationale en 1982 », p. 78.

# La mer et la défense

*Lien entre les hommes, la mer est aussi utilisée subrepticement ou ouvertement pour la défense du territoire. En 1982, nous en avons eu un redoutable exemple avec le conflit des Malouines.*

C.F.

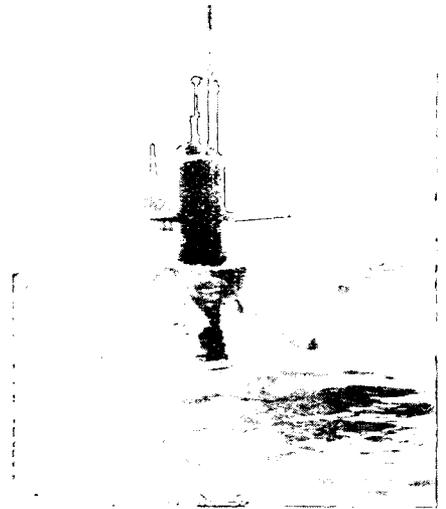


Photo ECP Armées

Le sous-marin nucléaire Le Redoutable.

Chacun le sait, notre monde vit une période de mutations exceptionnellement dense, marquée par de considérables progrès techniques d'une part, mais aussi par l'accroissement des vulnérabilités et des risques qui pèsent sur l'humanité d'autre part. Bien peu de nos contemporains, parvenus à la moitié de leur espérance de vie, savent prendre la mesure exacte de ce phénomène : la plupart, soucieux des difficultés de leur vie quotidienne, n'ont guère conscience de vivre dans un monde où les relations humaines et internationales sont largement différentes de celles régnant au moment de leur naissance.

## ENSEIGNEMENTS SUCCINCTS DE L'HISTOIRE

### Les risques assumés...

Sans doute avons-nous la possibilité, nous qui bénéficions des libertés démocratiques, de contrôler ces mutations et ces changements à l'intérieur de notre pays. Cependant, notre sécurité et notre destin se jouent, aujourd'hui pour la plus grande part, à l'extérieur. Notre économie, nos richesses et notre confort dépendent plus que jamais et sans doute de manière désormais irréversible, des échanges commerciaux internationaux. Sans produits pétroliers, sans matières premières, les pays occidentaux seraient voués à une asphyxie lente et inexorable.

Pour les Français l'adage est clair « la menace vient toujours de l'Est ». L'adver-

saire potentiel n'est, certes, plus le même et la « ligne bleue des Vosges » a perdu sa signification, mais la direction n'a guère changé et cela explique, sans doute, nos difficultés à jeter nos regards ailleurs. Pourtant un sondage d'opinion récent portant sur l'image de la marine nationale révèle que 85 % de nos compatriotes accordent à celle-ci un rôle important à jouer dans la défense du pays. Ce résultat exprimé presque exclusivement par des terriens est rassurant pour un marin de métier, mais les réponses à des questions subsidiaires du sondage démontrent aussi une perception erronée de l'importance relative des missions qui incombent aux forces maritimes : en marquant plus d'intérêt à la sécurité des eaux territoriales et au sauvetage en mer qu'à la liberté du trafic maritime, le Français moyen montre qu'il reste attaché à la notion traditionnelle de patrimoine national. Ce constat de « myopie » dans la vision d'un monde en évolution — où l'interdépendance économique est devenue fondamentale — trouve, peut-être, son explication dans le mythe d'une vie autarcique enrichissante auquel a cru notre pays pendant des siècles jusqu'à une époque récente.

Il est temps, pourtant, d'ouvrir les yeux et de prendre conscience des risques et vulnérabilités qui pèsent sur l'avenir de nos civilisations. Ceux qui résultent de la confrontation de deux types de société qui animent les deux blocs sont, sans doute, fondamentaux, mais il en est d'autres moins perceptibles, tout aussi pernicious qui s'expriment et pourraient se développer dans un monde relié par l'espace maritime.

... dans un monde dangereux...

Les dangers du monde actuel sont souvent proclamés. Le ministre de la Défense, Charles Hernu, le rappelait en 1982 devant les auditeurs de l'Institut des hautes Études de la Défense nationale en affirmant que notre politique de sécurité devait répondre « aux défis d'un monde dangereux ». Confirmant la nécessaire continuité de cette politique, fondée sur l'indépendance et l'autonomie de décision, dans le respect des engagements pris au sein de l'Alliance atlantique, il précisait que la sécurité du territoire national et de ses intérêts vitaux reposait sur une stratégie de dissuasion dite du « faible au fort ».

Et, quelles que soient les polémiques et inquiétudes que provoquent aujourd'hui les apparences d'un déséquilibre entre les capacités destructrices des arsenaux nucléaires des supergrands et le rôle médiateur que pourrait jouer notre pays dans les rapports Est-Ouest, nous devons constater et admettre l'effet stabilisateur résultant des risques inacceptables que ferait courir à tout agresseur un affrontement nucléaire.

La stratégie de dissuasion assure donc la paix, mais une paix réservée aux territoires des pays qui font partie de ce qu'on appelle aujourd'hui les deux blocs.

Elle préserve notre territoire de toute attaque directe, et elle repose sur un pari que nous sommes condamnés à accepter puisqu'il n'existe, pour l'heure, pas d'autre alternative à la sécurité de l'espace physique national. Cependant, la conséquence évidente de ce « blocage » direct réussi est

de privilégier la stratégie indirecte ; celle-ci a trouvé son champ de manœuvre dans les espaces périphériques que constituent le Tiers Monde et les océans.

Dans cette même revue (1) le général Gallois écrivait, il y a un an, à propos de l'Alliance atlantique : « Hors d'Europe, là où quotidiennement — et non pas au moment d'un grand affrontement entre les deux formes de société qui s'opposent — se joue leur destin, ils (les pays occidentaux) sont absents... » et dans sa conclusion, à ce même article, il faisait remar-

... attention aux détroits :  
points de passage obligé

La mer réunit, disait Siegfried, contrairement à la montagne. Aujourd'hui symbole de « l'aventure », elle a, à travers les siècles, servi de voie de conquêtes à ceux qui surent l'utiliser. Et il n'est pas besoin de rappeler le rôle fondamental qu'elle joue dans les échanges internationaux, ni les espoirs qu'elle suscite pour l'avenir de l'humanité et en contrepartie sur les rivalités qu'elle génère.

réalisés par un perturbateur télécommandé ou non : toute atteinte même de faible ampleur à la sécurité de la navigation se traduirait, sans aucun doute, par un refus des marines de commerce de poursuivre leur sempiternelle noria indispensable à la survie de l'Europe.

Le statut international de ces détroits n'apporte pas de garantie sûre à leur libre disposition, car les exemples ne manquent pas de remises en cause de traités, dès lors qu'une partie contractante y trouve intérêt.

## LA STRATÉGIE DES DEUX GRANDS

Les océans sont inhabités, aucun être humain ne s'y installe pour vivre une vie pleine et entière. Les bâtiments, qui les utilisent pour leurs déplacements ou leurs activités momentanées, représentent une parcelle du territoire dont ils portent le pavillon. Cela est particulièrement vrai des bâtiments de guerre reconnus comme représentants d'États auxquels ils appartiennent. Toutes actions qu'ils entreprennent ou qu'ils subissent concernent directement la nation de leur pavillon, en quelque endroit que ce soit, et il en résulte qu'ils peuvent jouer un rôle fondamental s'inscrivant dans le jeu politique international.

Les États-Unis bien sûr...

Le dernier conflit mondial et particulièrement la guerre du Pacifique ont assuré l'émergence de la puissance maritime des États-Unis qui continue à consacrer le tiers de son budget de défense à l'U.S. Navy (66 milliards de dollars, environ 400 milliards de francs pour la *fiscal year* 1982), un budget équivalent à un peu plus de la moitié de celui de la France.

Chacun sait le rôle que jouent les forces maritimes américaines dans la défense de l'Europe, notamment par la présence permanente d'une VI<sup>e</sup> Flotte, installée en Méditerranée, plus puissante que l'ensemble des marines de tous les pays riverains réunis. On connaît aussi le traumatisme subi par la conscience américaine après l'échec de son intervention au Viêt-Nam, qui explique le relatif retrait américain de la scène internationale après les années 70, dont ont profité Cubains et Soviétiques pour pénétrer en Afrique et déstabiliser le Moyen-Orient. On mesure, enfin, les conséquences du retour des États-Unis à une politique plus volontariste à l'égard des foyers d'instabilité du monde, inscrite au programme du président Reagan au cours de sa campagne électorale, et l'installation d'une VII<sup>e</sup> Flotte en océan Indien. Ce retour en



Photo ECP Armées

Toulon, 21-22 août 1982 : embarquement pour Beyrouth d'un escadron du RIMA de Vannes participant à la force multinationale d'interposition.

quer que « par sa volonté d'indépendance et par ses efforts, la France a montré qu'elle avait conscience du danger ».

Le danger auquel le général Gallois faisait allusion ne visait certes pas les divisions et les armements soviétiques amassés de l'autre côté du rideau de fer, mais, bien évidemment, les conflits et affrontements qui secouent les pays hors Europe et tout particulièrement ceux du Proche-Orient.

Et, il ne fait aucun doute que les remous qui secouent des pays en quête de leur identité, confrontés à des problèmes économiques parfois insolubles, soumis à des idéologies et des influences diverses, ne sont pas prêts de s'éteindre. Ces pays pour la plupart riverains de la mer ou des océans — comme plus des 4/5 des nations de ce monde — ne sont séparés de la France que par un espace maritime où règne (hors des eaux dites territoriales) une liberté universellement reconnue de circulation.

La mer, c'est aussi un peu plus d'une centaine de détroits et canaux que doivent emprunter les bâtiments pour assurer leur trafic. Qui ne se souvient des embarras longtemps posés par le détroit du Bosphore et des Dardanelles mal résolus par la convention de Montreux en 1936, de la crise de Suez qui faillit mettre le feu aux poudres en 1956 et dégénérer en guerre mondiale, du blocus du détroit de Tiran, commandant l'accès au port d'Eilat qui fut prétexte au déclenchement de la guerre des Six Jours en 1967 ? Et qui ignore les inquiétudes actuelles du monde occidental que suscite la précarité de la liberté de circulation dans le détroit d'Ormuz en golfe Persique et dans celui du Bab el-Mandeb, accès méridional de la mer Rouge, bordé de pays sous influence soviétique ?

Ces passages obligés d'un trafic qui alimente en produits indispensables l'activité économique des pays occidentaux sont vulnérables à des « coups » trop facilement

(1) *Les Cahiers Français*, n° 199-200, *Géostratégie et économie mondiales 1 : zones d'affrontement*, janv.-avril 1981.

force des Américains ne va pas sans difficultés, car mal venu dans le contexte de crise économique que nous subissons, souvent mal compris par les alliés européens et parfois, à l'intérieur, par certains Américains toujours en mal de « mauvaise conscience ».

... mais aussi l'U.R.S.S.

Pendant ce temps, depuis 25 années sous la férule de l'amiral Gorchkov, la marine soviétique s'est développée de manière considérable.

« Comme on le sait, nombreux sont les exemples où seule une puissante marine de guerre dans tel ou tel secteur a contribué à la réalisation de desseins politiques », a notamment proclamé cet amiral, âgé de 72 ans, mais toujours installé aux commandes de l'expansionnisme maritime soviétique. Malgré les contraintes géographiques très lourdes, auxquelles elle est soumise, la marine de l'U.R.S.S. est devenue la deuxième du monde.

Conçue à l'origine pour s'opposer aux déploiements des puissantes *Strike Fleet* américaines, constituées autour de porte-avions, elle comprend un nombre impressionnant de sous-marins d'attaque : de l'ordre de 300, dont plus de 100 modernes à propulsion nucléaire. A l'exemple de l'Occident elle s'est constituée, parallèlement, une force de sous-marins stratégiques lanceurs d'engins totalisant près de mille tubes lance-missiles, face aux 800 des marines occidentales : il en résulte, qu'aujourd'hui, les profondeurs difficilement pénétrables des océans recèlent des capacités gigantesques de destruction.

Mais, outre ces forces sous-marines considérables, les Soviétiques ont su construire des bâtiments de surface puissamment armés dont 160 sur plus de 1 000 unités sont d'un tonnage supérieur à 2 000 t et capables d'opérer en haute mer.

Depuis une douzaine d'années, on assiste à une orientation de plus en plus mondialiste des capacités de cette marine, ainsi qu'à son emploi par le Kremlin en soutien de sa politique étrangère. Ainsi, après deux porte-hélicoptères type *Moskva* destinés essentiellement à la lutte anti-sous-marine, mis en service au début des années 70, deux et bientôt trois navires de classe *Kiev* de 40 000 t, tout à la fois croiseurs lourds, lance-missiles et porte-avions sont apparus sur les océans dans la deuxième moitié de la décennie précédente.

Dans le même temps, 16 nouveaux croiseurs lance-missiles (dont le *Kirov* à propulsion nucléaire) et 67 frégates (dont récemment le *Sovremenny* puissamment armé) ont grossi les rangs de la marine soviétique. Ces efforts se poursuivent, car un certain nombre de navires de 8 500 t porteurs d'hélicoptères et un croiseur de 12 500 t sont en construction dans les chantiers navals de l'Union Soviétique.

Même si cette marine présente aujourd'hui un nombre de lacunes dues à des défauts de jeunesse — logistique insuffisante, aviation embarquée peu efficace, niveaux d'entraînement et de disponibilité apparemment déficients — son accroissement rapide dénote d'une volonté de la rendre apte à mener, sous peu, des opérations navales de grande envergure.

Il convient, d'ailleurs, de rajouter à ces capacités, des moyens d'aéronautique navale, dont, en particulier, des bombardiers *Backfire* à long rayon d'action, des satellites, des moyens amphibies réduits et surtout une importante flotte de commerce, de pêche et scientifique, en majeure partie sous commandement militaire.

De toute évidence, les Soviétiques ont décidé il y a quelques années d'utiliser leurs forces navales en soutien de leurs objectifs de politique étrangère : présence renforcée près des côtes d'Angola en appui des opérations du Mouvement populaire de Libération angolais (M.P.L.A.) et de l'installation cubaine dans ce pays en 1976, déploiement d'unités dans les eaux et ports du Viêt-Nam

jeunes marines que certains pays en développement sont capables de s'offrir ainsi que les inquiétudes que suscitent les perspectives de prolifération d'armements nucléaires.

Dans l'espace afro-indien qui nous intéresse au plus haut point, les dépenses d'armement permises par l'afflux de pétrodollars sont impressionnantes. Quels que soient les « bons » motifs qui nous poussent à participer, en très bonne place, la troisième, à la constitution de ces arsenaux, il n'existe aucune certitude sur le « bon usage » qui sera fait de ces armements dans l'avenir.

Par son désengagement de l'Organisation intégrée de l'Alliance atlantique, notre pays entendait non seulement récupérer son autonomie de décision, mais, aussi, marquer son refus de limiter sa vision du monde à un aspect bipolaire. Dès 1960, le général de Gaulle avait souligné les inconvénients d'une limitation des accords de l'Alliance au seul isthme occidental européen et suggéré son extension hors d'Europe en particulier au Moyen-Orient et en Afrique.

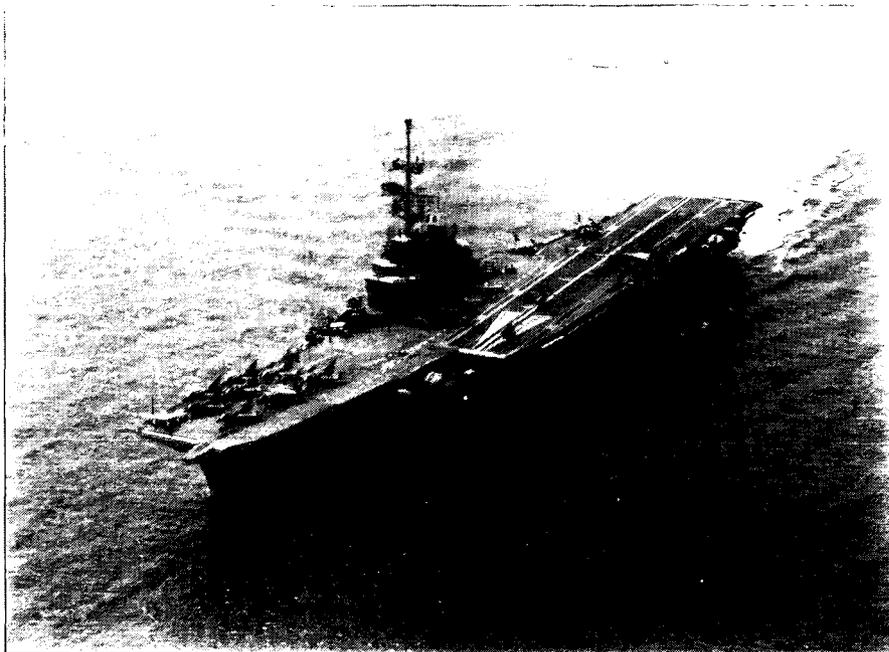


Photo ECP Armées

Le porte-avions Clemenceau, en service depuis 1961, a un pont d'envol de 257 m.

lors du conflit opposant ce pays à la Chine en 1979, soutien en 1981 à la Syrie lors de la crise des missiles au Liban et à la suite du raid israélien sur la centrale irakienne.

Voilà quelques exemples qui illustrent bien la mission mondialiste de la flotte soviétique telle que l'a proclamée l'amiral Gorchkov.

A ce tableau des risques potentiels qui accompagnent l'accroissement des forces navales de l'U.R.S.S., il convient d'associer l'apparition et le renforcement de

L'évolution des rapports conflictuels dans le monde ont largement donné raison à cette vision prospective et tous les experts s'accordent aujourd'hui pour reconnaître que l'avenir de l'humanité et particulièrement celui des civilisations occidentales ne saurait faire abstraction de l'émergence du Tiers Monde. Cette émergence s'accompagne d'un bouillonnement générateur de crises et d'affrontements qui ne peuvent malheureusement que gagner en ampleur et en intensité dans les années à venir.

## L'ACTION DÉMONSTRATIVE DE LA MARINE : LE CAS FRANÇAIS

Il serait sans doute illusoire et prétentieux de vouloir contrôler ou même parvenir à orienter tous les bouleversements qui agitent et vont agiter le monde. Mais notre pays, par sa dimension de puissance moyenne, sa volonté affirmée de maintien de la paix, son souci d'établir un ordre économique mondial destiné à améliorer le sort de l'humanité, ses relations privilégiées avec certains pays amis, et particulièrement ceux avec lesquels il a conclu des accords de défense, a la possibilité de jouer un rôle éminent et digne de sa générosité sur la scène du monde. L'histoire et l'actualité apportent malheureusement la preuve que l'expression d'idées généreuses et les proclamations d'indignation ou de désapprobation ne parviennent pas à neutraliser ou limiter les conséquences de rivalités régionales parfois télécommandées.

Les actions diplomatiques que génèrent ces foyers d'instabilité doivent bien souvent s'appuyer sur des actions démonstratives et volontaires nécessitant la mise en œuvre de moyens adaptés dont le meilleur usage doit, bien évidemment, se faire à titre préventif.

La cohérence de la politique d'indépendance que mène la France exige qu'elle possède la capacité de prévenir les conflits et si nécessaire d'intervenir loin de l'hexagone pour y protéger ses intérêts hors des limites de la stratégie de dissuasion, mais cependant indispensables à sa survie économique. Cette exigence suppose des moyens militaires suffisamment puissants, redoutables et redoutés, pour « inhiber » un perturbateur ou adversaire éventuel. Elle suppose aussi que ces moyens puissent être déployés et entretenus en état d'utiliser leurs armes loin du territoire et pour une certaine durée.

Ainsi, par leur seule présence en océan Indien, nos forces navales n'ont d'autre rôle que d'affirmer une volonté de protection d'un trafic pétrolier indispensable et de soutien d'un équilibre précaire en une zone vitale pour les économies occidentales. A l'époque de l'accession à l'indépendance du territoire de Djibouti, la présence de la marine française dans cette zone comportait un porte-avions aux seules fins de s'opposer à toute agression ou ingérence éventuelle. Cette présence a, sans doute, contribué à contenir certaines visées expansionnistes locales.

Cette stratégie d'inhibition, support d'une politique de relations extérieures et d'actions diplomatiques, ne saurait réussir sans la mobilité et la liberté d'action que procure l'espace maritime. Le déploiement de bâtiments de guerre, où que ce soit dans le monde, revêt toujours une signification politique : ceux-ci peuvent tout aussi bien honorer celui qui les reçoit,

qu'inquiéter ou menacer par la proximité de leurs manœuvres. Le porte-avions — outil privilégié de projection de la puissance — dont les aéronefs peuvent pénétrer loin à l'intérieur des terres, est, par excellence, le moyen le plus significatif de cette stratégie d'inhibition. Mis à part le sous-marin nucléaire lanceur d'engins destiné à d'autres fins, il est le seul bâtiment de guerre possédant des capacités de représailles contre un territoire et la seule présence du potentiel de destruction qu'il représente se traduit par un effet stabilisateur indéniable.

d'aberrations faites à l'occasion du conflit des Malouines prouvent, une fois de plus, que les rapports internationaux ne sont pas à l'abri de l'irrationnel. Il faut s'y préparer et être en mesure d'y répondre le cas échéant... En outre, le conflit avait la possibilité de se circonscrire à un affrontement entre militaires où les risques encourus par une population civile restreinte restaient limités comme l'a prouvé le peu de victimes qu'elle a subi. Une situation différente aurait réduit la liberté d'action des Britanniques. On ignore si ceux-ci ont envisagé d'attaquer l'aviation argentine



En 1977-1978, une importante refonte a permis au Clemenceau de mettre en œuvre le Super-Étendard.

## L'ENSEIGNEMENT DU CONFLIT DES MALOINES

Ainsi, la mise en place préventive de moyens navals britanniques significatifs aurait sans doute permis d'éviter le récent affrontement des Malouines. La reconquête de ces îles abandonnées sans défense a nécessité la mise sur pied d'une expédition navale et provoqué des pertes humaines et matérielles.

De multiples enseignements peuvent être tirés de ce conflit et de nombreux experts s'y emploient déjà.

### Irrationalité, d'abord...

Sur le plan politico-militaire, l'absurdité de l'escalade de la violence, animée par des sentiments de fiertés nationales, incontrôlable par les instances internationales, porte à méditation. Elle devrait nous mettre en garde contre notre tendance à croire que les principes énoncés par notre ancêtre Descartes sont universellement reconnus et adoptés. Les démonstrations

sur ses bases nationales, — là où elle est la plus vulnérable — mais il est certain, que ces opérations, militairement difficiles à réaliser, auraient provoqué une réprobation internationale plus violente que celle consécutive au torpillage du *Général-Belgrano*.

... rôle clé de la marine britannique, ensuite

Sur le plan militaire, il faut bien reconnaître que les Britanniques ont réussi un tour de force grâce à une flotte de combat toujours puissante, remarquablement soutenue par une logistique en partie improvisée mais magistralement réalisée (un peu plus d'une cinquantaine de navires civils ont été réquisitionnés dans les moindres délais).

La mise sur pied et la réalisation de cette expédition, à une telle distance, relèvent du génie et de la détermination bien connus de nos voisins d'outre-Manche lorsqu'ils sont confrontés à des situations difficiles. Certes, les furieux assauts, quasi suicidaires, de l'aviation

argentine ont provoqué de pesants dégâts dans les rangs de la Royal Navy. Mais celle-ci était soumise à de lourds handicaps : des conditions météorologiques et de mer particulièrement mauvaises d'une part, l'obligation de se tenir à proximité des Malouines d'autre part, permettant aux avions argentins de mener des attaques sans incertitude sur leurs positions, et enfin, l'impossibilité morale — et peut-être militaire — déjà soulignée, d'attaquer l'aviation adverse sur ses bases. Cette dernière, au cours de ses assauts, a tout de même perdu un nombre considérable d'appareils, estimé à près de la moitié de son potentiel initial. L'absence de couverture radar sur des avions volant à très basse altitude a permis au couple Superétendard/Exocet AM 39 de provoquer les dégâts qu'on connaît.

Cette lacune, que seuls les Américains pallient grâce à leurs fameux Hawkeye, avions-radars embarqués, a permis l'exécution d'attaques surprises ne laissant pas suffisamment de délais aux bâtiments britanniques pour mettre en œuvre leurs moyens d'autodéfense contre les missiles. Quant aux autres victimes de ces assauts, elles se trouvaient toutes à proximité des îles, en soutien de leurs troupes, et devaient se confronter à des dispositifs de plusieurs avions surgissant au ras des flots, de derrière des collines, faisant écran aux détections des radars.

Certains commentaires passionnés de la presse n'hésitant pas à sonner le glas des forces de surface doivent donc être interprétés avec prudence. L'attaque de bâtiments en pleine mer nécessite toujours un guidage, que les satellites — pour ceux qui en possèdent — ne savent pas accomplir, et qui exige, par conséquent, des recherches et tenues de contact difficilement discrètes et vulnérables aux avions de chasse, même de type Harrier. Le système d'armes Superétendard a, certes, donné la preuve de son efficacité au cours de ce conflit. Il est, pour l'heure, effectivement redoutable et notre pays doit se féliciter non seulement de l'avoir mis au point, mais aussi d'en être le mieux pourvu. Son champ d'action, en ce qui nous concerne, ne connaît d'autres limites que celles des océans, un peu plus des deux tiers du globe... L'imagination humaine saura, sans doute, trouver parade à cette menace, qui, il est vrai, a sûrement pesé lourd dans l'évaluation des risques et le déploiement tactique qui en découle, des forces navales britanniques. Il convient, en outre, de souligner le rôle fondamental joué par les sous-marins nucléaires d'attaque britanniques — rarement développé après le torpillage du *Général-Belgrano* — dont la présence plus ou moins occulte a bloqué la marine de surface argentine dans ses ports et rades.

Il y a bien d'autres leçons à tirer de ce conflit, pour lequel beaucoup de renseignements manquent encore. Elles

pourraient faire à elles seules l'objet d'un autre article. Cependant, la plus importante paraît bien être la constatation que son déclenchement aurait pu être évité par un emploi préventif de forces navales et de moyens militaires suffisamment puissants pour inhiber (ou dissuader) toute agression d'un convoiteur.

### Les leçons du conflit pour la France...

Dans un monde d'interdépendance économique de plus en plus soumis à des revendications diverses et souvent mal justifiées, ce rôle stabilisateur — ou inhibiteur — que peuvent jouer les forces navales de haute mer paraît justifier, à lui seul, l'intérêt de leur existence.

Par ses possessions outre-mer, notre pays en application d'un nouveau droit maritime international se situe en troisième position parmi les puissances propriétaires d'espaces maritimes économiques. Ce patrimoine d'un temps nouveau bien qu'hérité d'un passé souvent décrié, de découvertes et conquêtes réalisées par d'aventureux navigateurs ne peut que générer convoitises et revendications dans l'avenir... Mais, au-delà de ce rôle de protection — par présence inhibitrice, répétons-le — d'intérêts territoriaux et maritimes, notre marine se doit d'être capable d'apporter à des pays amis, et tout particulièrement ceux ayant conclu des accords de défense avec notre pays, le soutien et le renfort qu'ils pourraient solliciter en cas de menace ou d'agression. Bien entendu, cette mission d'assistance prend toute sa mesure lorsqu'elle se traduit en capacité de circonscire tout recours à la violence : préserver la paix à travers le monde et protéger les intérêts de son pays, tel est le rôle fondamental que doit jouer une marine.

Telle est également la signification de la déclaration du président de la République, F. Mitterrand, lorsqu'il affirmait, à l'issue de sa visite à bord d'un sous-marin stratégique, *Le Terrible*, « qu'un grand pays comme le nôtre doit d'abord disposer des moyens de son indépendance et, ensuite, disposer des moyens de faire en sorte que la guerre ne naisse pas des multiples conflits qui occupent la scène du monde ».

### ... en cas d'échec de la dissuasion

Ainsi, aux détracteurs des forces maritimes de surface, en particulier des porte-avions, qui proclament leur vulnérabilité, il est facile de rétorquer que ces unités n'ont pas pour vocation première et unique de participer à un conflit contre une superpuissance. Cette éventualité ne saurait, en effet, survenir qu'en cas d'échec de la dissuasion. Échec conduisant notre pays à un affrontement apocalyptique au cours duquel la durée de

survie des bâtiments de combat n'a plus guère de sens.

Toutefois, grâce à leur polyvalence, les forces de surface conservent un rôle important à jouer en complément des forces de dissuasion stratégique. Elles concourent à la protection maritime du territoire et la sûreté de ses approches océaniques, en surveillant les activités étrangères en mer aux fins de déceler toutes menaces éventuelles, au besoin d'y faire face et d'en limiter les développements. Au contact journalier et fort heureusement, pour le moment, inoffensif des forces navales du bloc de l'Est, nos bâtiments de guerre participent au soutien éloigné et diffus de la composante stratégique sous-marine, seule assurée d'une capacité de « frappe en second », donc indubitablement dissuasive. Cette position « au contact », offre, sur mer, des possibilités de manœuvres destinées à contrôler l'évolution de crises, à l'écart des populations civiles et, par conséquent, d'en limiter les risques d'escalade.

Pour conclure, on peut affirmer que sur la scène internationale et maritime, notre pays possède de nombreux atouts dans son jeu : une position géographique à la pointe occidentale de l'Europe, un vaste domaine d'exclusivité économique sur les océans, des relations privilégiées et généralement excellentes avec ses anciennes colonies, un héritage d'une politique d'indépendance lui conférant liberté d'action et autorité reconnue dans le monde, une volonté d'établir un ordre économique nouveau...

La France a su fournir l'effort nécessaire pour assurer la sécurité de son territoire grâce à une force dissuasive dont la crédibilité est unanimement reconnue et elle a su se doter d'une marine équilibrée en cours de renouvellement qui lui permet de soutenir son action sur la scène mondiale.

Pour peu qu'on se souvienne de la ligne Maginot, cet effort doit être poursuivi car, aujourd'hui, l'espace de contournement de l'équilibre de la terre se situe vers le large, au-delà de nos côtes. Des forces maritimes de haute mer, en particulier des porte-avions, sont indispensables à la poursuite d'une politique d'indépendance à laquelle notre pays reste fondamentalement attaché (2).

Vice-amiral DEGERMANN,  
directeur de l'École  
de Guerre de la Marine

(2) Les intertitres et les gras sont de la Rédaction.

# La lente émergence du Droit



*C'est un grand problème d'actualité du dernier quart de siècle assez mal perçu par l'opinion publique, bien que la mer qui couvre les trois quarts de la surface du globe représente bien des intérêts : moyen de communication, vecteur de transport pour les échanges entre continents, réserve de ressources vivantes, source de richesses minérales (sables, graviers, hydrocarbures et nodules polymétalliques plus récemment découverts), réserve d'énergie thermique et dynamique, mais aussi un cadre de vie qu'il est nécessaire de protéger.*

Le Droit de la mer est une branche du Droit international public qui traite des rapports et compétences des États sur les espaces maritimes. La mer n'est pas un territoire, ne peut être l'objet de souveraineté ni d'appropriation sauf sur une mince bande qui couvre les eaux territoriales traditionnellement limitées à 3 milles, distance de la portée du boulet de canon. Elle est soumise à un régime de liberté qui a été codifié dans les quatre conventions de Genève de 1958 (sur la haute mer, sur la mer territoriale, sur la pêche et la protection des ressources biologiques de la mer, sur le plateau continental).

Les quatre libertés fondamentales reconnues en haute mer sont celles de navigation, de survol, de pêche et de pose de câbles sous-marins. A celles-ci, on peut ajouter celles de la recherche scientifique, de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins.

L'enjeu de la troisième conférence du Droit de la mer est une remise en cause de la liberté des mers en vue de l'appropriation de leurs ressources. A l'encontre du Droit traditionnel de la mer fondé sur la liberté et dans l'intérêt des puissances maritimes, s'est créé un nouveau Droit fondé sur l'égalité. La mer et ses ressources doivent-elles continuer d'appartenir aux puissances maritimes et aux pays riches ou être gérées au profit des pays démunis du Tiers Monde ? Au régime de liberté doit-on substituer un nouvel ordre économique mondial ?

L'enjeu de la conférence, c'est finalement le maintien de la liberté de la navigation et l'attribution des richesses de la mer.

## LA TROISIÈME CONFÉRENCE SUR LE DROIT DE LA MER

Elle tend à opérer une véritable remise en question du Droit de la mer traditionnel par les pays en développement.

### Pourquoi cette troisième conférence ?

Plusieurs facteurs l'ont rendue opportune.

– Facteur **politique**. La décolonisation a créé des nouveaux États indépendants ayant une croissance démographique très importante, ce qui les a conduit à prolonger leur souveraineté sur les étendues de mer que le Droit traditionnel ne permettait pas d'accaparer.

– Facteur **économique**. Ces États ont besoin d'accroître et de se réserver les ressources alimentaires de la mer ainsi que l'exploitation de ses ressources minérales, en vue de les soustraire aux « pillages » des pays riches.

– **Sauvegarde de l'environnement**. Il s'ajoute aux préoccupations économiques et a amené les États en développement à étendre les compétences de l'État côtier pour renforcer leurs pouvoirs en mer.

– Facteur **stratégique**. Il s'agit de protéger les États riverains des détroits ; mais une bonne centaine de ceux-ci risquaient de se trouver fermés à la libre navigation de la haute mer par l'extension des eaux territoriales à 12 milles. Les puissances maritimes — notamment les deux superpuissances États-Unis et U.R.S.S. — ont tenu à assurer pour leurs flottes de guerre la liberté de navigation dans les détroits pour préserver leur libre déplacement sur les océans. Cette liberté est un enjeu considérable pour lequel elles seraient prêtes à faire des concessions dans d'autres domaines.

Les pays en développement ont donc voulu par une nouvelle convention internationale, unique et destinée à remplacer les quatre conventions de Genève, d'une part, faire reconnaître les extensions de compétence auxquelles ils avaient procédé en créant soit des zones économiques ou de pêche, soit des eaux territoriales s'étendant généralement jusqu'à 200 milles et, d'autre part, instituer un régime d'internationalisation des fonds marins au-delà des limites des juridictions nationales.

### Son processus

Il a pris naissance aux Nations Unies, en 1967, lorsque le représentant de Malte a proposé que le sol et le sous-sol de la mer soient considérés comme étant l'héritage commun de l'humanité ; un comité a été créé pour étudier cette question et, par une résolution du 17 décembre 1970, l'Assemblée générale des Nations Unies a déclaré le fond des mers et des océans patrimoine commun de l'humanité. Et par une autre résolution du même jour, elle chargeait ce comité de préparer la première conférence qui s'est finalement ouverte à New York le 3 décembre 1973.

## Les intérêts en présence

— Pour les pays en développement, il s'agit de faire reconnaître leurs extensions de compétence sur les eaux territoriales et les zones de pêche au-delà de 12 milles (1). Par ailleurs, ces mêmes pays du Tiers Monde veulent, en application de la résolution des Nations Unies, instituer un régime international des fonds marins internationaux, dont les bénéfices d'exploitation iront aux pays les plus pauvres. Ils veulent contrôler non seulement la production des nodules polymétalliques (cuivre, cobalt, manganèse, aluminium) mais leur commercialisation et leur transformation métallurgiques.

— Quant aux puissances maritimes, elles veulent à tout prix éviter l'anarchie juridique sur les mers. Elles sont prêtes à accepter un régime international des fonds marins dont elles ont voté le principe dans la résolution de 1970, mais en préservant les possibilités d'exploitation qui intéressent les plus industrialisées d'entre elles. Elles cherchent coûte que coûte à éviter une extension des eaux territoriales au-delà des 12 milles et sont prêtes à reconnaître des droits économiques aux États côtiers au-delà. Mais avant tout, elles tiennent à préserver la liberté de navigation nécessaire aux flottes de commerce et de guerre, notamment dans les détroits internationaux.

— La France, tout en partageant le point de vue des grandes puissances, et ayant le souci de défendre ses intérêts industriels dans l'exploitation des fonds marins, a toujours eu une position plus ouverte, notamment en matière de préservation du milieu marin, qu'elle s'est efforcée, sans beaucoup de succès parfois, de faire partager à ses partenaires de la C.E.E.

Les questions à traiter dans la convention, nombreuses et complexes — nous venons de le voir —, ont été rendues plus difficiles encore par la recherche du consensus et le fait qu'un accord sur un point s'inscrivait dans une négociation globale et pouvait être remis en question.

## LE DÉROULEMENT DE LA CONFÉRENCE SUR LE DROIT DE LA MER

### Méthodes de travail

L'organisation et les méthodes de travail de la conférence furent en principe réglées lors de la première session de la conférence à New York du 3 au 13 décembre 1973, mais cette courte session ne permit pas l'adoption du règlement intérieur de la conférence. Trois grandes commissions ont été constituées : la première chargée des questions relatives aux fonds marins internationaux, la deuxième du

statut des espaces maritimes, la troisième de la préservation du milieu marin et de la recherche scientifique, avec en plus un comité de rédaction.

Les difficultés pour l'adoption du règlement intérieur étaient dues à la procédure de vote à adopter et cette question ne fut réglée qu'au cours de la deuxième session à Caracas du 20 juin au 29 août 1974, au bout de trois semaines et demi de discussions : vote à une double majorité des deux tiers et à la majorité simple des États participant à la conférence mais garanties, avant de passer au vote, d'avoir la possibilité d'un report à l'initiative du président ou d'un certain nombre de délégations et, avant de passer au vote/décision, que tous les efforts ont été faits pour aboutir à un consensus.

Dès la deuxième session à Caracas, il est apparu nécessaire que les commissions travaillent en séances officieuses sans procès-verbaux ni public ; un certain nombre de groupes de travail ont été créés et ont proliféré traitant soit d'une question particulière soit réunissant les États ayant les mêmes intérêts sur une question. Ces groupes de travail ont même poursuivi leurs travaux pendant les intersessions. Les propositions présentées lors de la deuxième session à Caracas ont été réunies par le « collège » des présidents en

un exemplaire des textes reflétant les principales tendances et à l'issue de la session suivante à Genève (mars et avril 1975), ils ont constitué le premier « texte unique de négociation », établi sous la seule responsabilité des présidents et qui a reçu six versions successives au fil des sessions. Celles-ci, à partir de la septième en 1978, se sont tenues alternativement à Genève et à New York, en deux parties.

Le dernier texte, produit à l'issue de la seconde partie de la dixième session à Genève en août 1981, a été officialisé et est devenu le projet de convention dont était saisie la conférence à sa onzième et dernière session du 8 mars au 30 avril 1982 à New York.

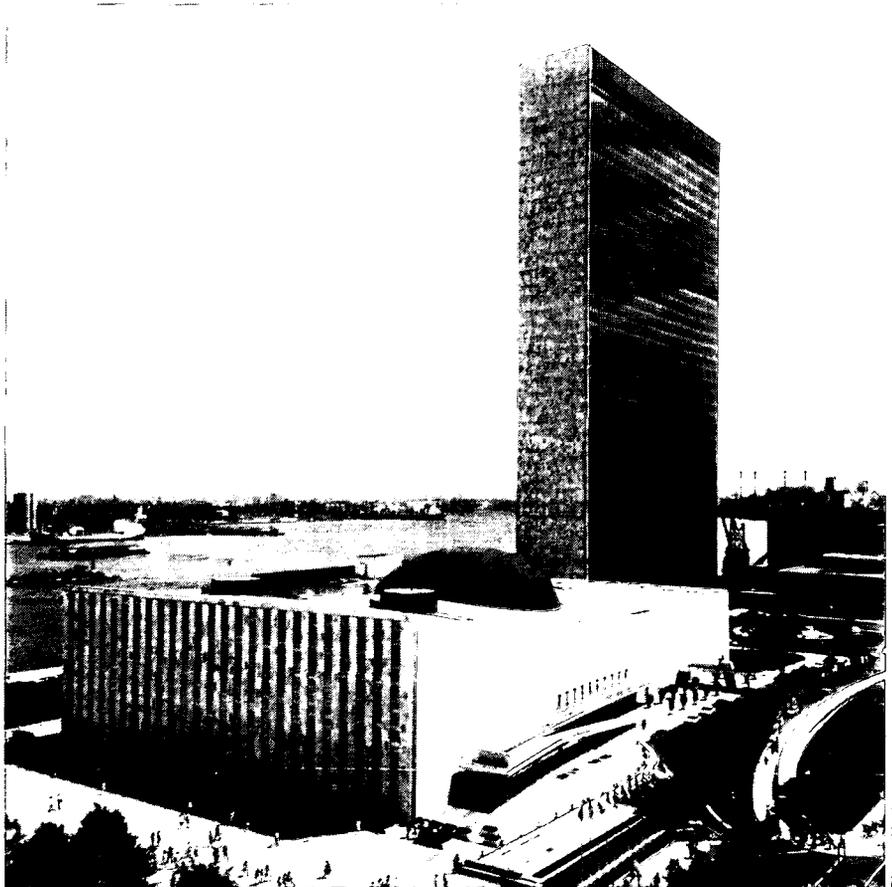
### Sujets traités

Ils peuvent se diviser en deux domaines qui ont inégalement progressé au cours des sessions.

### Le statut des espaces maritimes

Il a progressé rapidement. Sauf pour quelques points, un accord a pu intervenir sur la plupart des questions.

(1) Cf. le cahier, p. 23.



L'immeuble des Nations Unies à New York : siège de la onzième conférence sur le Droit de la mer.

Photo Nations Unies

- Les eaux territoriales fixées à 12 milles au maximum où le régime est repris de la convention de 1958 mais avec davantage de précisions, notamment sur le droit de passage inoffensif.

- La zone contiguë portée à 24 milles (compétences douanières, fiscales, d'hygiène et d'immigration).

- Les détroits où était reconnu un droit de transit continu et rapide permettant une libre navigation analogue à celle de la haute mer (sous-marins passant en plongée et non en surface avec obligation d'arborer le pavillon comme dans les eaux territoriales), sous réserve de ne pas se livrer à des manœuvres et de ne pas porter atteinte aux pays riverains.

- Les archipels dont le statut n'est reconnu qu'aux États archipélagiques (composés uniquement d'îles). Il reconnaît une mer territoriale dans un polygone archipélagique reliant sous certaines conditions les points les plus extrêmes de l'archipel ainsi qu'à partir des lignes du polygone, mais sont prévus des couloirs de circulation dans les routes de navigation où s'exercent la liberté de la haute mer.

### La zone des 200 milles

La principale innovation est la zone économique exclusive (Z.E.E.) des 200 milles avec un statut *sui-generis* : droits souverains de l'État côtier sur les ressources naturelles, compétences exclusives pour la création d'îles artificielles, juridiction en matière de préservation du milieu marin et de recherche scientifique. Au titre des droits de pêche, l'État côtier assure la gestion et la conservation des ressources, fixe la capacité totale des captures, sa propre capacité et dispose du surplus envers les États tiers.

Mais les libertés de la haute mer sont sauvegardées au profit des États tiers, l'État côtier ne disposant d'aucune compétence en matière de régulation et de sécurité du trafic maritime.

Les États dits « géographiquement désavantagés », car sans littoral ou à plateau continental étroit, ont longtemps contesté une extension du plateau continental au-delà des 200 milles et a fini par être admise une définition de la marge du plateau continental qui permet dans certains cas à celui-ci de se prolonger jusqu'à 350 milles ou à 100 milles au-delà de l'isobathe de 2 500 mètres. Ces pays géographiquement désavantagés ont pu se faire reconnaître un droit de participation aux bénéfices de l'exploitation du plateau continental au-delà des 200 milles.

### La délimitation des frontières

Cette question des frontières maritimes pour les eaux territoriales, et surtout les zones économiques et les plateaux continentaux entre États limitrophes ou se fai-

sant face, a fait l'objet d'une longue discussion entre les États partisans de la thèse de l'équidistance (la ligne médiane étant la seule ligne de partage) et ceux favorables à la thèse de l'équité qui tient compte des circonstances et fait appel aux principes équitables.

### Le statut de la haute mer

Il préserve la liberté de navigation et a été repris de la convention de 1958, avec quelques adaptations en matière de droit de poursuite et de lutte contre le trafic des stupéfiants, avec un renforcement des obligations de l'État du pavillon sur ses navires.

### La préservation du milieu marin

La convention traite des différentes sources de pollution : tellurique, provenant de l'exploitation des fonds marins, résultant de l'immersion des matières ou déchets et enfin, la plus âprement discutée, celle provenant de l'exploitation des navires.

- Pour la prévention de la pollution sur leur plateau continental, des droits très étendus sont reconnus aux États ainsi qu'en matière d'immersion où une compétence exclusive est reconnue à l'État côtier sur sa zone économique et le sol de son plateau continental. Pour la pollution provenant des navires, les puissances maritimes ont pu, pour préserver la liberté de navigation, obtenir que la réglementation applicable soit celle des conventions internationales. Des droits de poursuites pénales pour infractions à cette réglementation commises dans la zone économique ont été reconnus à l'État côtier, permettant même l'immobilisation du navire en cas d'infraction manifeste. Des compétences très étendues de poursuites sont aussi reconnues à l'État du port pour la poursuite pénale d'infractions pénales commises dans les eaux territoriales, en zone économique et même en haute mer.

- A la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, la délégation française a fait de nouvelles propositions visant à renforcer le droit d'intervention en haute mer et à élargir le droit de réglementation de l'État côtier dans ses eaux territoriales. Les textes négociés ont pu être modifiés et des améliorations y ont été apportées. Lors de la première partie de la huitième session, à Genève en avril 1979, l'ensemble du texte en matière de préservation du milieu marin a été considéré comme offrant la meilleure base de consensus et les négociations ont été closes sur cette partie de projet de convention.

### La recherche scientifique

Les pays en développement ont revendiqué une plénitude de compétences pour

l'État côtier dans sa zone économique et il a été admis que les activités de recherche soient soumises au consentement de l'État côtier qui ne peut le refuser sauf si les recherches portent préjudice à ses propres intérêts.

A la fin de la huitième session, ces textes ont été, comme en matière de préservation du milieu marin, considérés comme constituant la meilleure base de consensus et les négociations ont été closes sur cette partie de projet de convention.

### La progression des négociations

L'ensemble des textes relatifs au statut des espaces maritimes, tout en reconnaissant des droits étendus aux États côtiers, préserve les intérêts de la navigation non seulement en haute mer mais dans les détroits, ce qui était fondamental pour les puissances maritimes, ainsi que dans les zones économiques et les archipels. Les accords ont pu se faire assez rapidement sur l'ensemble de cette partie de projet de convention. Toutefois, le droit de passage inoffensif des navires de guerre dans les eaux territoriales a été débattu, à nouveau ultérieurement, et il a dû faire l'objet d'un vote lors de la dernière session.

Mais la négociation étant globale sur l'ensemble du projet de convention, il était exclu de le scinder, rien n'étant définitivement acquis tant qu'il n'y aurait pas accord sur les questions des fonds marins internationaux.

### Le régime des fonds marins internationaux

Objet de blocage des négociations. Certes, il y avait, dès avant l'ouverture de la conférence, accord pour mettre en place un tel régime, géré par un nouvel organisme international, l'Autorité des Fonds marins qui devait mettre en œuvre la notion unanimement acquise de patrimoine de l'humanité. L'enjeu était l'appropriation des richesses exploitables grâce aux progrès des technologies. Les pays industrialisés pourraient-ils assurer l'indépendance de leurs approvisionnements avec cette exploitation ? Devrait-elle être faite exclusivement au profit des pays du Tiers Monde qui sont économiquement les plus défavorisés ?

• Pour les pays en développement, le monopole de l'exploitation devait appartenir à l'Autorité des Fonds marins qui les exploiterait par un organe opérationnel : l'Entreprise. Il fut enfin admis, comme compromis avec les pays industrialisés qui voulaient réserver l'exploitation aux sociétés privées, un système dit « parallèle » selon lequel l'Autorité délivrerait des permis d'exploration et d'exploitation soit aux États, soit aux sociétés privées patronnées par ceux-ci et que chaque

demandeur de permis devrait proposer deux sites miniers dont l'un choisi par l'Autorité serait exploité par l'Entreprise. Mais ce système ne serait que transitoire pour une période de vingt ans au terme de laquelle une conférence de révision déciderait de la poursuite ou non du système parallèle.

● Le financement de l'Entreprise serait assuré par des taxes imposées aux exploitants mais ce serait insuffisant à raison des capitaux nécessaires pour le démarrage de l'exploration et de l'exploitation des sites miniers. Sur proposition de la délégation des États-Unis, alors conduite par M. Kissinger, il fut admis que la moitié des capitaux nécessaires à une telle opération seraient avancés sans intérêt et quasiment à fonds perdus par les pays industrialisés les plus riches, l'autre moitié étant empruntée par l'Autorité et que ces emprunts seraient garantis par ces mêmes pays riches. Or le coût d'exploration et d'exploitation d'un site minier était estimé, alors, à 1,5 milliard de dollars, montant qu'il a fallu ultérieurement réviser à 2 milliards de dollars.

● De plus, pour protéger les intérêts des producteurs terrestres des minéraux extraits dans des pays en développement avaient exigé une **clause de limitation** de la production risquant d'empêcher la rentabilisation des investissements nécessaires. Il était en outre exigé des bénéficiaires de permis qu'ils assurent le transfert obligatoire des technologies à l'Entreprise et aux pays en développement.

De son côté, la France, pour défendre ses intérêts industrialisés à raison des travaux effectués par son consortium A.F.E.R.N.O.D., défendait le non-accaparement des sites miniers non seulement par l'Entreprise mais aussi et surtout contre les consortia américains qui risquaient d'être les premiers demandeurs. Elle prôna et finit par faire admettre une clause anti-monopole. Mais la rédaction de la clause retenue était inefficace et n'empêcherait pas l'attribution successive de plusieurs sites miniers à des consortia américains.

● Des législations nationales avaient été prises en l'absence de convention internationale d'abord par le Gouvernement américain en juin 1980 ; ce fut un tollé de protestations de la part des pays du Tiers Monde agissant au sein du groupe des 77 (en réalité environ 120 États) : c'était contraire à la notion de patrimoine commun de l'humanité, une violation du Droit international, une mauvaise foi dans la négociation. Non seulement les États-Unis mais la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni, la France ont défendu le caractère licite d'une telle législation non contraire au Droit international et conforme à la liberté de la haute mer, en tout cas, un pis-aller en attendant l'adoption d'une convention internationale. La République Fédérale d'Allemagne, en

août 1980, a pris à son tour une législation nationale de caractère transitoire comme celle des États-Unis, en attendant l'adoption d'une convention internationale et réservant une part des bénéfices de l'exploitation aux pays en développement les plus défavorisés. Puis l'exemple fut suivi, en août 1981, par le Royaume-Uni et ensuite par la France, en décembre 1981. Enfin, l'U.R.S.S., en avril 1982, prit un décret de même nature. Le Japon ne le fit pas ; ce dernier pays comme l'Italie, les Pays-Bas et la Belgique avaient des intérêts dans les consortia américains.

Aux difficultés portant sur les différentes questions relatives au régime des fonds marins internationaux, s'ajoutaient celles relatives au règlement des différends et aux clauses finales de la convention.

### *Règlement des différends et clauses finales de la convention*

● Le règlement des différends constitue une partie importante du projet de convention qui prévoit un **tribunal du Droit de la mer** appelé à régler tous les litiges résultant de l'interprétation et de l'application de la convention. Ce tribunal comporte une chambre spéciale appelée à trancher les litiges entre les sociétés privées ou les États et l'Autorité des Fonds marins.

● Les **clauses finales de la convention** exigent sa ratification par soixante États pour son entrée en vigueur. A la discussion des clauses finales s'est trouvée liée celle de la **disposition transitoire** figurant après le dernier article du projet de convention et avant ses sept annexes qui prévoit que le bénéfice de la convention ne saurait être appliqué aux territoires n'ayant pas accédé à la pleine indépendance. Un certain nombre de puissances maritimes se sont élevées contre cette clause, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni et la France. Ces pays ont souhaité que cette disposition soit intégrée dans une simple résolution n'ayant pas la même force contraignante.

● La **clause de participation de la C.E.E.** à la convention a été très rapidement demandée avec insistance par les pays membres de la Communauté. Il est en effet nécessaire, à raison des compétences transférées par les États à la C.E.E., que celle-ci puisse devenir partie à la convention pour remplir les obligations imposées aux États dans les domaines où elle est compétente.

● La question de **participation des mouvements de libération nationale** a été liée, par les pays du Tiers Monde, à celle de la participation des organisations internationales. Or la participation de ces mouvements n'était pas acceptable pour les pays occidentaux qui considèrent à juste titre que ne peuvent être parties à la convention que des États.

Mais si ces questions de clauses finales ne furent réglées, comme c'est normal,

qu'au dernier stade de la conférence et finalement assez rapidement, en revanche il fut plus difficile de parvenir à sortir de l'impasse où étaient depuis plusieurs sessions les négociations sur les fonds marins. Un espoir de déblocage est apparu dans les négociations à la fin de la neuvième session (Genève, août 1980) lorsqu'un accord a pu être réalisé sur les procédures de vote du conseil de l'Autorité.

### *Le réexamen par les États-Unis de leur position*

Devant ce succès bien relatif, tous les espoirs étaient permis et le vent était à l'optimisme à l'issue de cette session. Une majorité de délégations estimèrent que les négociations pourraient s'achever lors de la session suivante en 1981. De son côté, le comité de rédaction avait réalisé de sérieux progrès par la mise au point des textes au sein de ses groupes linguistiques. Mais la reprise des travaux à New York, en mars 1981, fut ralentie par la nécessité de désigner un nouveau président à la suite du décès du président Amerasinghe (Sri Lanka) en décembre 1980.

Le réexamen de la position américaine fut le deuxième événement qui a ralenti l'enthousiasme des délégations trop optimistes et le redémarrage des travaux. Avant la neuvième session, un communiqué du département d'État de Washington annonçait que les résultats des travaux allaient faire l'objet d'un réexamen complet en fonction de la politique américaine.

Les pays du Tiers Monde n'ont pas manqué de critiquer vivement l'attitude américaine et il devint évident que cette session, en l'absence des États-Unis qui se retireraient provisoirement de la négociation, ne mènerait à rien. Les États-Unis ont indiqué qu'ils ne seraient prêts à prendre position qu'en octobre 1981 et ont demandé le report de la seconde partie de la session. Ils n'ont toutefois pu empêcher la conférence de se réunir à nouveau comme prévu pour la deuxième partie de cette session à Genève avec le programme ambitieux et renouvelé d'aboutir à l'adoption de la convention. Mais de nombreux points n'étaient pas réglés : pouvoirs de l'Assemblée et du Conseil, garantie pour les pays industrialisés d'obtenir un siège au Conseil, obligation du transfert de technologie, statut de l'Entreprise, clauses financières des contrats, clause anti-monopole, participation de la C.E.E...

De plus n'était pas résolue l'importante question de la **commission préparatoire** qui devrait se réunir après la signature de la convention jusqu'à son entrée en vigueur pour élaborer les règlements nécessaires, mettre en œuvre les institutions prévues par la convention et contrôler les travaux d'exploration des fonds marins. Pour les pays industrialisés intéressés à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins internationaux, cette

commission devait également traiter d'une question primordiale pour la sauvegarde de leurs intérêts : celle de la protection de leurs investissements « préliminaires », c'est-à-dire effectués avant l'entrée en vigueur de la convention. Lors de la dixième session, à raison du blocage résultant du réexamen de la position américaine, il ne fut pas possible d'en discuter et cette question n'a pu progresser que lors de la onzième session.

En raison de ce blocage, la deuxième partie de la dixième session à Genève en août 1981 n'a enregistré aucun progrès dans les négociations sur les fonds marins. Toutefois la conférence a pris des décisions importantes en fixant le siège de l'Autorité à la Jamaïque et du Tribunal du Droit de la mer à Hambourg. Seul le comité de rédaction a pu faire quelques progrès mais cette session a permis à la délégation américaine d'exposer « ses préoccupations » aux pays du Tiers Monde concernant le régime des fonds marins internationaux. Elle a fait part de ses objections, notamment sur les charges économiques et financières qui résulteraient de la convention pour les activités industrielles à mener sur les fonds marins.

Les 77 ont réfuté le point de vue des États-Unis et leur réaction n'a pas manqué d'être appuyée par l'U.R.S.S. Les pays occidentaux ont insisté pour que les États-Unis soient entendus et que le dialogue ne soit pas rompu avec le Tiers Monde. Finalement le représentant américain a pu s'exprimer au sein d'un groupe restreint du président et faire connaître les critères qui, du point de vue des États-Unis, rendraient la convention acceptable.

La réaction des pays du groupe de 77 fut brutale ; ils ont estimé que les critères américains étaient en contradiction avec les principes de la convention et que les États-Unis revenaient avec mauvaise foi à leur position de départ à Caracas ; ils ont refusé de discuter point par point, estimant que la convention était un « paquet global » et le président a dû suspendre la réunion de ce groupe officieux. Avant de se séparer, la conférence a décidé que la nouvelle rédaction du texte officieux (T.N.C.O.), diffusée après la clôture de la session, serait officialisée en véritable projet de convention, étant entendu que le dépôt des amendements ne serait toutefois possible qu'après clôture des négociations.

Il a donc été décidé au terme de cette dixième session que la prochaine session qui allait se tenir à New York du 9 au 30 avril serait l'ultime session pour l'adoption de la convention avant sa signature à Caracas (2).

Claude DOUAY,  
magistrat,  
conseiller juridique au  
ministère de la Mer

# L'adoption de la convention internationale en 1982

*La conférence sur le Droit de la Mer (onzième session) s'est réunie du 9 au 30 avril et a permis, enfin, l'adoption de la convention. Les travaux se sont déroulés en cinq étapes. Ils ont abouti à créer une nouvelle organisation internationale (O.N.U. de la mer). Sera-t-elle opérationnelle ?*

C.F.

## LA PREMIÈRE ÉTAPE : A LA RECHERCHE D'UN ACCORD IMPOSSIBLE

La première étape des négociations officielles était prévue pour et a duré effectivement trois semaines. Il restait à rechercher un accord sur de nombreux points de divergence, notamment le financement de l'Entreprise, son statut, le transfert de technologie, la conférence de révision du système parallèle, la procédure de prise des décisions et la composition du Conseil de l'Autorité des Fonds marins, la clause de limitation de la production, la clause antimonopole, celle de participation de la C.E.E. et des mouvements de libération nationale, la disposition transitoire.

### L'intersession de février-mars 1982

Avant l'ouverture de la session, les États-Unis avaient fait connaître leur position en vue d'obtenir des garanties pour leurs intérêts nationaux et ceux de leurs sociétés désireuses d'exploiter les grands fonds marins.

La session a été précédée d'une réunion intersession à New York du 24 février au 2 mars 1982 au cours de laquelle les États-Unis ont présenté un document explicitant leur position et les 77 leur ont demandé d'établir des propositions au texte du projet de convention. Ils ont également demandé aux pays industrialisés de faire des propositions sur la protection des

investissements intérimaires entre la signature de la convention et son entrée en vigueur.

Dès l'ouverture de la session, le président Koh (Singapour) avait demandé aux pays industrialisés de ne pas conclure d'accords de réciprocité entre États ayant pris des législations nationales sur les fonds marins.

### Les demandes des États-Unis

Ce pays a déposé un livre d'amendements sous forme de document officieux. Il réclamait l'accès quasi automatique aux ressources des fonds marins pour les sociétés privées disposant de la technologie et du financement, la suppression du transfert obligatoire de technologie remplacé par un engagement de coopération par les sociétés exploitantes envers l'Entreprise, la suppression de la clause de limitation de la production remplacée par des programmes de compensation envers les pays producteurs.

La délégation américaine demandait aussi la modification du système parallèle, la réduction des privilèges et immunités de l'Autorité et la suppression de ceux de l'Entreprise. La conférence de révision du système parallèle devait être décidée par la majorité des deux tiers et recevoir l'accord de tous les États membres du Conseil de l'Autorité ; au Conseil devraient siéger trois des sept États versant des contributions à l'O.N.U. Enfin la disposition transitoire devrait être supprimée.

## Au bord de la rupture

● Un certain nombre de pays industrialisés (Belgique, Royaume-Uni, Italie, République Fédérale d'Allemagne, Japon) ont apporté leur soutien aux propositions américaines mais les 77 les ont rejetées en bloc en faisant valoir qu'elles étaient contraires aux principes retenus dans le projet de convention.

● Pour éviter la rupture des négociations, un groupe restreint de onze délégations de pays occidentaux, ne comprenant pas les grands pays industrialisés, a élaboré des contre-propositions constituant des améliorations. Les 77 ont refusé d'examiner ces contre-propositions que les États-Unis étaient prêts à discuter mais en voulant y ajouter certains points.

● Heureusement la question de la protection des investissements dits intérimaires a pu être reliée à l'activité de la commission préparatoire qui devait fonctionner après la signature de la convention jusqu'à son entrée en vigueur. La protection durable des investissements intéressait les pays industrialisés engagés dans l'exploitation des fonds marins afin que les exploitants soient assurés que leurs investissements seraient reconnus comme tels par l'Autorité des Fonds marins.

Une première proposition présentée par les États-Unis, la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume-Uni fut rejetée par les 77 mais là encore des contre-propositions furent faites par le même groupe (ramené à 10) de pays occidentaux.

### La proposition française

Ces contre-propositions furent finalement rejetées par les 77 mais la délégation française fit une proposition relative à un système de formation du personnel de l'Entreprise par « les opérateurs pionniers » sous le contrôle de la commission préparatoire. Un site devrait être exploré par les consortia pour le compte de l'Entreprise ; mais les 77 ont exigé que la clause de limitation soit applicable aux « opérateurs pionniers » avant l'entrée en vigueur de la convention.

Les négociations officielles sur les clauses finales au cours de cette première étape ont pu progresser et il a pu être admis que les mouvements de libération nationale pourraient se contenter de signer l'acte final de la conférence et non la convention. Quant à la disposition transitoire, elle pourrait figurer dans une simple résolution.

Au terme de cette première étape, aucun accord n'a pu être obtenu, les amendements américains avaient été rejetés, mais des progrès avaient été acquis sur les textes relatifs à la protection des investissements grâce à la proposition française. Toutefois il n'y avait véritablement accord sur aucun point.

## LES ÉTAPES POUR L'ADOPTION D'AMENDEMENTS

### Le mémorandum

La deuxième étape fut entamée en séances plénières pour permettre aux délégations de se prononcer sur le résultat des négociations officielles. Puis le collège des présidents a diffusé un mémorandum sur les modifications à apporter au projet de convention. Étaient proposés un projet de résolution sur la commission préparatoire et un autre sur la protection des investissements intérimaires avec, dans la convention, une clause C.E.E.

### Les dépôts d'amendements

Cette troisième étape s'est ouverte avec un seul jour de retard sur le calendrier ; il fut décidé qu'en vertu de l'article 33 du règlement de la conférence, les amendements pourraient être déposés jusqu'à la date de clôture prévue le 13 avril.

### Le vote des amendements

Ce fut la quatrième étape. Elle a été ouverte en faisant application à l'article 37 du règlement qui prévoit que l'on peut passer au vote une fois que l'on a épuisé tous les efforts pour parvenir à un accord général ; il restait donc à tenter d'y parvenir.

La délégation des États-Unis a déposé un certain nombre d'amendements au texte relatif à la protection des investissements intérimaires présentés avec la République Fédérale d'Allemagne, l'Italie, la France, le Japon. La France n'a pu accepter d'être co-auteur de certaines autres propositions.

### Les négociations officielles

Pendant que se tenaient les séances plénières, les négociations officielles se sont poursuivies sur la base des propositions du groupe des dix pays occidentaux ; mais pour tenir le calendrier il était nécessaire que soient retirés les amendements, au moins ceux qui ne portent pas sur les fonds marins. Bien plus, juste avant la clôture de la quatrième étape le 22 avril, les 77 ont fait pression sur les pays industrialisés pour s'en tenir à une liste limitative d'amendements sur les fonds marins, et passer à l'adoption de la convention par consensus.

## UNE DERNIÈRE ÉTAPE DIFFICILE

La cinquième étape du programme de travail a été ouverte par décision en séance plénière, le 22 avril, en application de l'article 37 du règlement, tous les efforts ayant été accomplis pour aboutir à un accord général.

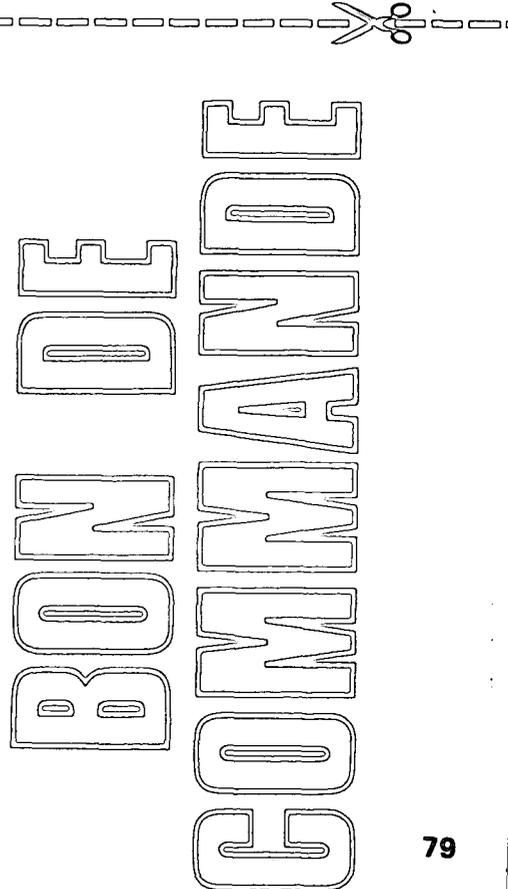
## Les divergences subsistant

En réalité, il n'y avait pas accord sur les questions fondamentales jugées non satisfaisantes par les pays industrialisés : conférence de révision au terme du système parallèle, composition du Conseil et procédures de vote, accès aux ressources du fond marin, composition et fonctionnement de la commission préparatoire, dispositions relatives aux transferts de technologie et aux minéraux autres que les nodules. Pour la France étaient inacceptables les dispositions relatives aux transferts obligatoires de technologie, à la composition du Conseil, à la procédure de prise de décisions de la commission préparatoire, à la conférence de révision et à la clause anti-monopole.

### La procédure de vote

La procédure de vote a alors commencé à partir du 23 avril mais, sur l'insistance du président, les amendements autres que ceux sur les fonds marins ont été retirés à l'exception de ceux sur le droit de passage des navires de guerre dans les eaux territoriales.

A partir du 26 avril, la conférence a tenu trois séances plénières pour voter les amendements sur la partie XI relative aux fonds marins, pendant que se poursuivaient les négociations officielles dans la nuit. Mais la machine à voter était en marche implacablement. Les votes eurent lieu d'abord sur la résolution concernant



COMMANDE

la protection intérimaire des investissements. Les 77 ont refusé de donner leur accord à ce projet de résolution, tant que les pays industrialisés n'auraient pas retiré leurs amendements sur la partie XI du projet de convention. Ces derniers furent négociés rapidement et toutes les demandes des pays industrialisés ont été rejetées.

Des négociations ont eu lieu sur la question du droit de passage des navires de guerre dans les eaux territoriales mais cette fois-ci ce furent les puissances maritimes qui refusèrent toutes les modifications de textes et finalement l'article 21 fut maintenu à la suite d'un vote.

#### Le vote en séance plénière

Après une négociation sur les clauses finales, le projet fut soumis au vote en séance plénière le 26 avril. Une dernière fois des négociations furent engagées par le président et finalement au terme des votes, la révision du système parallèle a été adoptée à la majorité des deux tiers et entrera en vigueur à l'égard de tous les États parties à la convention. Le principe du transfert de technologie était maintenu. Le budget sera adopté à la majorité des trois quarts, donc sans véritable contrôle des pays industrialisés. Ceux-ci — dont la France — n'avaient pas la garantie d'un siège au Conseil. Enfin, ce qui aggravait le coût de la convention pour les pays riches, ceux-ci auraient à assurer le financement non pas d'un seul site pour l'Entreprise mais des deux premiers sites.

## L'ADOPTION DE LA CONVENTION

C'est finalement le 30 avril, jour prévu pour la clôture de sa session, que la conférence a procédé au vote global du projet de convention amendé à la suite des dernières négociations officieuses.

#### L'adoption aux voix

La convention a été adoptée par 130 voix : 4 contre (États-Unis, Israël, Venezuela, Turquie) et 17 abstentions. Parmi ces dernières 6 États de la C.E.E. (Belgique, Pays-Bas, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Italie, Luxembourg), les 4 autres (France, Danemark, Irlande, Grèce) ayant voté pour. Parmi les abstentions, l'Espagne, l'U.R.S.S. et les pays socialistes de l'Est. Le Japon a voté pour.

#### Les votes négatifs

Des raisons particulières sont intervenues dans les votes négatifs :

- pour Israël, la reconnaissance du statut d'observateur à l'O.L.P. ;
- pour le Venezuela et la Turquie, des problèmes de délimitation des eaux territoriales et des zones économiques ;
- pour les États-Unis, la convention était satisfaisante pour le statut des espaces maritimes mais étaient inacceptables les dispositions sur les transferts de technologie, la conférence de révision du système parallèle.

L'abstention de l'U.R.S.S. était motivée par son refus de la résolution sur la protection des investissements intérimaires pour laquelle elle n'a pu obtenir un vote séparé du projet de convention.

#### La position de la France

La France n'a pu obtenir satisfaction sur les points essentiels pour elle (clause anti-monopole, garantie d'un siège au Conseil et approbation du budget par consensus) mais une quinzaine de pays industriels ont voté pour, dont quatre de la C.E.E. et le Japon. Le représentant français a souligné que si la convention avait des aspects satisfaisants, d'autres présentaient de sérieux inconvénients sur le régime des fonds marins.

La position de la France avait été déterminée compte tenu de la portée politique de la convention qui constitue une étape dans le dialogue Nord-Sud. Mais la France qui voulait espérer une amélioration du texte d'ici sa signature conservait sa liberté d'appréciation quant à l'opportunité de celle-ci.

#### L'entrée en vigueur de la convention

La convention entrera en vigueur avec la ratification des soixante États, mais le véritable problème sera celui de son financement : d'abord le versement effectif des contributions à l'Autorité selon le barème de l'O.N.U. La commission préparatoire fonctionnera avec un budget fixé également sur ces contributions, mais la défaillance des États-Unis représentera 25 %. Le plus onéreux sera enfin le financement de l'Entreprise. Devant les difficultés qui surgiront alors, y aura-t-il ultérieurement une possibilité de modifier la convention pour la rendre plus acceptable aux pays industrialisés ?

Le comité de rédaction s'est réuni à Genève du 12 juillet au 3 août 1982. La conférence tiendra des séances plénières à New York du 22 au 24 septembre pour approuver les textes établis par le comité de rédaction (1).

©

La convention adoptée marque une étape dans l'instauration du nouvel ordre économique mondial recherché par les pays en développement. Mais pourra-t-elle fonctionner en raison des coûts qu'elle implique pour les pays développés ? Si elle le peut, la convention coûtera très cher, l'Autorité jouant le rôle d'O.N.U. de la mer et l'Entreprise, d'un organisme industriel et commercial sans précédent.

La convention contient les règles du nouveau Droit de la mer, avec des procédures contraignantes pour le règlement des différends. Mais, avant même l'adoption de la convention, la conférence avait très fortement contribué à créer ce nouveau Droit de la mer. A la suite des mesures prises par les États, conformément aux dispositions faisant l'objet d'un consensus, s'était créé un nouveau droit positif. C'est l'acquis prépondérant de la conférence, que la convention entre ou non en vigueur.

La question reste bien de savoir si le régime conventionnel des fonds marins internationaux pourra devenir opérationnel. Si tel n'était pas le cas, la convention aurait édicté des principes juridiques dont la transgression risquerait d'entraîner des conflits juridiques, même à l'égard d'États non parties à la convention. Ainsi, que la convention entre ou non en vigueur, le travail ne manquera pas aux juristes spécialisés. Quoiqu'il en soit une étape très importante vient d'être franchie pour ce dernier quart de siècle.

Claude DOUAY

(1) La signature de la convention est prévue à la Jamaïque vers la mi-mars 1983. (N.D.L.R.)

### Bon de commande

(à découper)

Je désire m'abonner pour un an aux **CANIERES FRANÇAIS (1)** (5 numéros, 79 F)

Je désire recevoir ..... exemplaire(s) des numéros suivants (voir liste sur la couverture) à 23 F le numéro double : 46 F (1) .....

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

Ville .....

Code postal .....

Profession .....

Date ..... Signature : .....

A retourner à la **DOCUMENTATION FRANÇAISE**, 124, rue Henri-Barbusse, 93308 Aubervilliers Cédex.

**Paiement à réception de la facture.**

(1) Mettre une croix dans la case correspondante.

1982 - 208

*Le Gouvernement formé le 22 mai 1981, à la suite de l'élection présidentielle du 10 mai 1981, comprenait, pour la première fois dans l'histoire administrative française, un ministre de la Mer : M. Louis Le Penec.*

*Les attributions du nouveau ministre ont été définies par un décret du 5 juin 1981, qui a été complété notamment par un décret du 20 novembre 1981 et un arrêté du 21 janvier 1982.*

Ces textes et les actions menées depuis un an permettent aujourd'hui de faire le point sur la place du ministère de la Mer dans l'organisation administrative française et dans la vie du pays. Sa particularité la plus frappante est d'avoir mis une structure administrative relativement légère au service d'une politique maritime ambitieuse qui conduit à mettre en valeur les atouts maritimes de la France sous des aspects extrêmement nombrés et diversifiés.

**Le fonctionnement administratif du ministère repose sur :**

– cinq directions d'administration centrale : Gens de Mer et Administration générale ; Pêches maritimes et Cultures marines ; Ports et Navigation maritimes ; Flotte de Commerce et Équipement naval ; Établissement national des Invalides de la Marine ;

– des services extérieurs présents sur tout le littoral : directions et quartiers des Affaires maritimes, services maritimes de l'Équipement, service technique des Phares et Balises, centres régionaux opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) ;

– des personnels gérés soit directement (2 900 agents) soit par le biais du ministère de l'Équipement (4 200 agents).

La responsabilité politique majeure exercée par le ministère repose sur l'innovation capitale qui a été introduite par le décret du 5 juin 1981. Celle-ci réside dans le transfert au ministre de la Mer d'un pouvoir qui était l'apanage exclusif des Premiers ministres sous les précédents gouvernements : il exerce, en vertu d'une délégation permanente, les responsabilités que les décrets du 19 avril 1972, du 9 mars 1978 et du 2 août 1978 avaient confiées au Premier ministre en matière de coordination des actions en mer des administrations de l'État et d'élaboration de la politique maritime du Gouvernement. A cette fin, il dispose de la mission interministérielle de la Mer et préside le comité interministériel de la Mer qui, auparavant, étaient rattachés directement au Premier ministre.

En définitive, le rôle du ministère de la Mer apparaît complexe. Il assume l'héritage d'une longue tradition historique qui fait de lui, en premier lieu, le ministère des gens de mer. Mais cette mission, qui lui donne en quelque sorte ses lettres de noblesse et sa tonalité affective, doit être désormais replacée dans un cadre beaucoup plus large. Il a la charge de deux vastes secteurs qui débordent les limites de la marine marchande au sens administratif usuel, et à ce titre il peut être aussi désigné comme étant le ministère de l'économie maritime et le ministère de l'espace maritime.

# LES MISSIONS DU MINISTÈRE DE LA MER

Service d'Analyse Economique  
et du Plan

DOCUMENTATION

Réf. n° 484.

## LE MINISTÈRE DES GENS DE MER

### Une tutelle sociale...

Le ministère de la Mer est d'abord, comme on l'a souvent dit depuis sa création, l'héritier de la tradition — que les historiens font remonter à l'ordonnance de la Marine d'août 1681 — qui soumet toutes les personnes exerçant leur activité professionnelle en mer à un régime particulier, et les place sous la tutelle d'une administration spécialisée.

Les contraintes obligeant les professionnels de la mer à s'enrôler dans l'Armée de mer ont certes été supprimées par la loi du 9 juillet 1965. Mais les « marins de la marine marchande » (appellation qui a remplacé celle d'« inscrits maritimes ») n'en demeurent pas moins assujettis à un statut spécifique que le ministère de la Mer est chargé d'appliquer.

C'est ainsi que l'entrée dans la profession de marin est subordonnée à des conditions notamment d'aptitude physique et de formation professionnelle définies par le ministère de la Mer et contrôlées par des services ou organismes dépendant de lui : médecins des gens de mer, écoles nationales de la marine marchande (Le Havre, St-Malo, Paimpol, Nantes, Marseille), écoles d'apprentissage maritime gérées par une association d'intérêt public (AGEAM).

L'appartenance à la profession entraîne deux conséquences juridiques importantes :

– les relations de travail du marin avec son employeur relèvent d'un régime spécifique fondé sur une loi du 13 décembre 1926 : le Code du travail maritime, au respect duquel les services des affaires maritimes ont mission de veiller ;

– le marin et sa famille se trouvent affiliés à un régime de Sécurité sociale particulier, qui les garantit contre les risques accident, maladie, maternité, vieillesse, invalidité et décès. Ce régime est géré par l'Établissement national des Invalides de la Marine (E.N.I.M.), établissement public à caractère administratif dont la direction est assurée par l'administration centrale du ministère de la Mer.

Dans le cadre des diverses missions énumérées ci-dessus, le ministère de la Mer exerce donc des responsabilités étendues à l'égard des quelque 75 000 personnes (1) qui possèdent le statut

(1) La moitié d'entre elles sont embarquées sur des navires de commerce pratiquant le transport maritime ; l'autre moitié pratique la pêche ou a une activité de cultures marines comportant l'usage d'une embarcation.

de marins en activité, auxquelles s'ajoutent les retraités. En particulier, pour le financement du régime spécial de protection sociale des gens de mer, l'État apporte en 1982, sur le budget du ministère de la Mer, une subvention d'équilibre approchant 2 milliards de francs.

### ... liée à une tutelle économique

La tutelle de caractère social que le ministre de la Mer exerce sur les gens de mer est, depuis l'origine, étroitement imbriquée avec la tutelle économique visant à soutenir les professions exercées par ceux-ci : le transport maritime, d'une part, la pêche maritime associée aux cultures marines, d'autre part.

○ La direction de la Flotte de Commerce et de l'Équipement naval (D.F.C.E.N.) assure diverses missions se rapportant au fonctionnement et au développement économique des entreprises françaises de transport maritime. Ce rôle va de la tutelle directe sur les entreprises publiques (Compagnie générale maritime et Société nationale Corse-Méditerranée) au contrôle de certaines activités de l'ensemble des compagnies :

- respect des règles de priorité du pavillon national pour le transport des hydrocarbures (loi du 30 mars 1928) et du charbon (loi du 18 août 1936) à destination ou en provenance de France, ainsi que pour les transports entre ports français ;
- respect des règles de partage de cargaisons dans le cadre des accords internationaux, bilatéraux ou multilatéraux, auxquels la France est associée ;
- autorisation de vente de navires ;
- autorisation d'ouverture de certaines lignes, dans les cas où se manifeste une concurrence néfaste entre entreprises françaises (loi du 28 février 1948).

En outre, le ministère de la Mer participe à la définition et à la gestion de la politique d'investissement de la flotte de commerce, par l'octroi de subventions et de prêts à taux bonifiés pour la construction et la modernisation de navires français.

○ La direction des Pêches maritimes et des Cultures marines (D.P.M.C.M.) exerce, à l'égard des professions dont elle a la responsabilité, des missions analogues. C'est ainsi qu'elle participe très étroitement à l'organisation des professions et au contrôle de l'exercice de leur activité.

- Par la délivrance des concessions sur le domaine public maritime, elle accorde les autorisations d'exercer le métier de conchyliculteur.

- Par la délimitation des zones de pêche et par la fixation de normes techniques pour l'utilisation des engins de capture, elle contribue à la bonne gestion des stocks de poissons en limitant les risques de surexploitation. Pour l'exercice de ces missions, le ministère de la Mer agit en liaison étroite avec les autorités de la Communauté européenne, la liberté d'action de l'État français se trouvant limitée en application du traité de Rome comme expliqué par la notice 5.

## LE MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE MARITIME

### Le transport maritime

Selon les dernières statistiques complètes concernant l'année 1980, le commerce extérieur de la France, en importations et en exportations a porté sur un total de marchandises d'environ 400 millions de tonnes représentant une valeur de 1 000 milliards de francs. La voie maritime a permis d'acheminer 62 % de ce tonnage, représentant 38 % de la valeur totale. Ce trafic a été assuré à 40 % seulement par des entreprises de navigation françaises. L'importante fraction qui a échappé aux transporteurs nationaux est néanmoins passée, en grande partie, par les ports français et a procuré de l'activité aux divers intervenants

de la chaîne du transport maritime : remorqueurs, pilotes, manutentionnaires, courtiers, consignataires, transitaires, chantiers de réparation navale.

Suivre le déroulement de ces diverses transactions, tenter de réorienter vers les ports français la part de notre commerce extérieur qui transite par les ports étrangers, tenter de développer le recours à l'acheminement maritime, s'efforcer d'accroître la participation des compagnies maritimes françaises, en un mot, stimuler l'économie maritime de notre pays, telle est la mission dont sont chargées, sous des formes différentes, les deux directions du ministère de la Mer qui ont des attributions en matière de transport maritime au sens le plus général : la direction des Ports et de la Navigation maritime (D.P.N.M.) et la direction de la Flotte de Commerce et de l'Équipement naval (D.F.C.E.N.).

- La D.P.N.M. exerce des responsabilités directes envers les organismes et les professions qui concourent à l'exploitation des ports : notamment, elle assure la tutelle des ports maritimes autonomes (Dunkerque, Rouen, Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille, Pointe-à-Pitre) et le contrôle des établissements concessionnaires des autres ports. En application de la loi du 6 septembre 1947, elle contrôle l'embauchage des dockers et intervient dans l'organisation de leur travail. Enfin, elle assure la participation de l'État au financement des infrastructures (quais, bassins, écluses, etc.).

- Moins précises sont les attributions de la D.F.C.E.N. envers cette autre catégorie de professionnels du transport maritime que sont les auxiliaires, c'est-à-dire les courtiers, consignataires et transitaires. Or ceux-ci se trouvent à la charnière des relations entre les transporteurs maritimes et l'ensemble des utilisateurs, importateurs ou exportateurs.

Pour tenter d'amener les partenaires du commerce extérieur à participer davantage au développement de l'activité des entreprises de transport et des communautés portuaires françaises, le ministre de la Mer avait donc prévu de donner au comité interministériel de la Mer, dans le domaine de l'économie maritime, un rôle nouveau d'orientation et d'arbitrage au niveau politique le plus élevé. Un projet de réforme en ce sens avait été préparé. Il n'a toutefois pas reçu de suite à ce jour.

### L'exploitation des ressources minérales

L'exploitation des ressources minérales ou énergétiques de la mer constitue le volet le plus neuf de l'économie maritime. Demain, les industriels iront au fond des océans chercher du pétrole et des minerais ; ils exploiteront les sources hydrothermales et l'énergie thermique des eaux marines.

Le ministère de la Mer est étroitement associé au ministère de la Recherche et de l'Industrie pour l'exercice des responsabilités gouvernementales dans ces domaines nouveaux. Suivant une formule originale, les deux ministres exerceront conjointement la présidence d'un comité de coordination interministérielle qui réunira en formation mixte les membres intéressés de deux comités déjà existants : le comité interministériel de la Mer et le comité interministériel de la Recherche scientifique et technique.

Au niveau des organismes de recherche et des administrations, un système de coordination souple sera également institué, sous la forme d'un comité de Coordination des Programmes de Recherche et de Technologie marines. Le secrétariat de ce comité sera assuré conjointement par la mission de la Recherche du ministère de la Mer et les services du ministère de la Recherche et de l'Industrie. Enfin, le ministère de la Mer exerce une tutelle directe sur les organismes de recherche conduisant des programmes en matière de pêche et d'aquaculture : CNEXO et I.S.T.P.M. Les crédits accordés par l'État à

ces organismes sont toutefois inscrits au budget du ministère de la Recherche et de l'Industrie.

### La construction navale

Le dernier secteur, dont l'activité est liée aux fonctions maritimes traditionnelles de la France mais en dépasse maintenant le cadre, est celui de la construction navale. Dans ce secteur, qui représente 20 000 emplois, la direction de la Flotte de Commerce et de l'Équipement naval intervient de manière active. L'aide de l'État aux chantiers de construction navale représente en effet des montants très élevés qui figurent au budget du ministère de la Mer : 1,3 milliard de francs en 1982.

La mission du ministère de la Mer consiste ici à assurer la sauvegarde de l'emploi dans des régions littorales pour lesquelles les chantiers représentent souvent la principale activité industrielle. Dans ce but, l'État subventionne les constructions de navires étrangers aussi bien que celles de navires français, en raison des conditions de la concurrence internationale (2).

## LE MINISTÈRE DE L'ESPACE MARITIME

Ainsi, la mer est pour certains un lieu de travail ; pour beaucoup, elle est une source d'approvisionnement ; mais dans l'esprit de tous, elle reste d'abord un sanctuaire de nature encore inviolée. Cette vision de la mer se trouve cependant déjà gravement altérée. Et c'est sans doute pour marquer le caractère prioritaire de la protection de l'espace marin que le Gouvernement avait confié en 1978 au ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie la charge de présider le comité interministériel de la Mer en cas d'empêchement du Premier ministre.

Cette fonction est maintenant exercée, dans le cadre d'une délégation permanente, par le ministre de la Mer, dont l'administration centrale détenait déjà d'importantes attributions en matière d'environnement maritime. De la sorte, celui-ci dispose désormais d'une gamme complète de responsabilités : il intervient dans la gestion de l'espace maritime, dans sa préservation, et enfin dans la police qui garantit le respect de ses règles d'utilisation.

### L'aménagement du littoral

L'espace maritime, qui se prête à une véritable gestion administrative, est en fait l'espace situé à proximité du littoral ; il porte le nom de « domaine public maritime ». Il comprend le sol et le sous-sol d'une zone appelée « mer territoriale », dont les limites ont été fixées par la loi du 24 décembre 1971 à 12 milles marins comptés à partir des lignes de base terrestres. Ce domaine public maritime appartient à l'État, qui peut le concéder temporairement à des collectivités publiques pour la réalisation de services publics (par exemple la construction d'installations portuaires), ou, à des particuliers (par exemple pour l'établissement de parcs ostréicoles). La délimitation du tracé exact du domaine public maritime et la délivrance des autorisations d'occupation et d'exploitation relèvent de la compétence de la D.P.N.M., en liaison avec la D.P.M.C.M. pour l'installation des établissements de pêche et avec la direction des Domaines (ministère du Budget) pour la perception des redevances d'utilisation.

Ces attributions du ministère de la Mer le conduisent évidemment à occuper une place décisive dans l'élaboration et la mise en œuvre de toutes les décisions concernant l'aménagement du littoral, dès lors que celles-ci ont des incidences sur le domaine public maritime ou sur l'espace maritime en général (3). Pour le représenter dans la coordination avec les autres ministères sur ces questions, le ministre de la Mer utilise la mission interministérielle de la Mer.

## La lutte contre la pollution

Cette frange côtière, soumise aux pollutions issues des sols terrestres aussi bien qu'à celles provenant de la mer, est évidemment celle où se manifeste de la manière la plus évidente la nécessité d'une protection de l'espace maritime, mais ce besoin revêt en fait un caractère très général.

A cet égard, de 1978 à 1981, la mission interministérielle de la Mer est intervenue de manière active pour doter la France de moyens efficaces permettant de lutter contre la pollution aussi bien sur le littoral qu'en haute mer, et cela en application de décisions prises par le comité interministériel de la Mer, à la suite notamment de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*.

C'est la direction des Ports et de la Navigation maritime qui a la responsabilité de prévenir les risques d'accidents et de pollution, en veillant à la sécurité des navires et des conditions de transport des matières dangereuses. Cette fonction comporte deux aspects distincts : d'une part, l'Administration élabore la réglementation fixant les règles à observer dans la conception et la construction des navires, et elle veille au respect de ces prescriptions lors de la mise en service de toute nouvelle unité ; d'autre part, les services d'inspection implantés sur le littoral au sein des centres de sécurité procèdent à des visites périodiques des navires en service pour s'assurer que ceux-ci satisfont en permanence aux normes d'entretien et de requalification techniques.

Depuis une décennie, l'action gouvernementale en ce domaine se situe autant au plan international qu'au plan national. L'Organisation maritime internationale (O.M.I.), dont le siège est à Londres et qui regroupe 118 États est à l'origine de plusieurs conventions internationales sur la sécurité maritime à l'élaboration desquelles la France a participé activement et qu'elle a ratifiées (4).

## La protection de l'espace maritime

Une des tâches prioritaires auxquelles doit s'atteler un ministre de la Mer est d'assurer la police de l'utilisation de l'espace maritime placé sous sa responsabilité.

Sur ce plan, l'administration de la marine marchande disposait déjà d'importantes missions propres : le service des Phares et Balises installe et gère l'ensemble des aides à la navigation (phares, feux, bouées, balises, aides radio-électriques) implantées sur le littoral ou en mer, et participe à la mise en place des systèmes de navigation par satellite.

La direction des Ports et de la Navigation maritime a la charge de la réglementation et de la surveillance de la circulation maritime, notamment dans certaines zones sensibles (accès aux grands ports de commerce, séparation du trafic dans la Manche...).

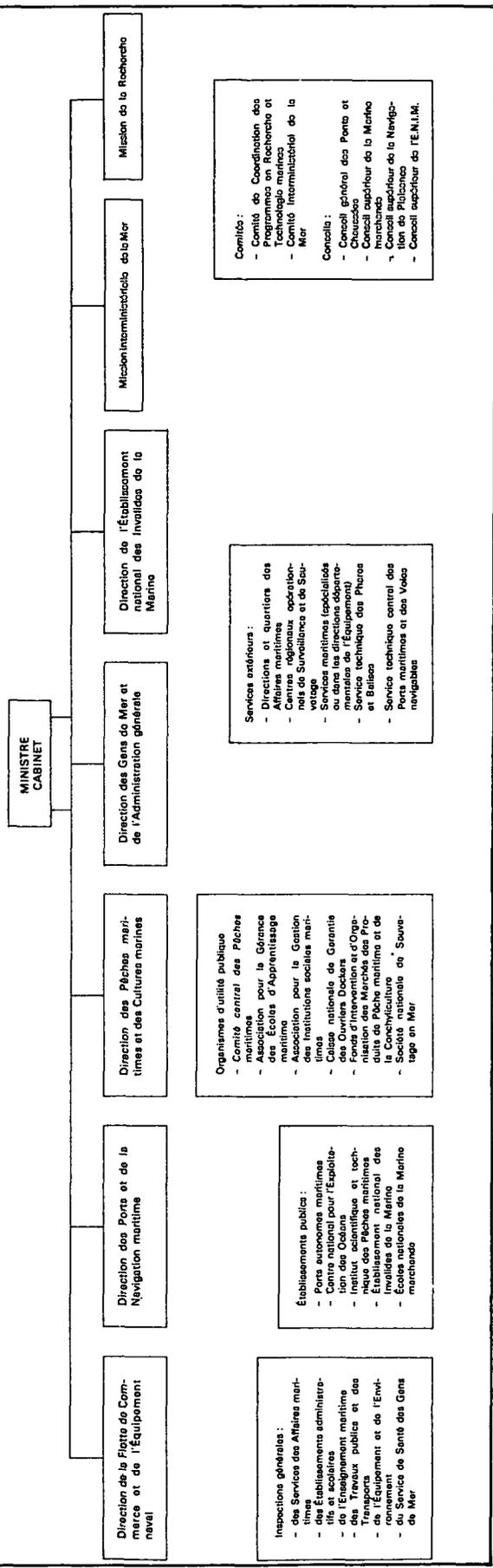
Ces missions relèvent toutefois d'une catégorie de compétences ministérielles que les juristes appellent les pouvoirs de police spéciale dont chaque ministre dispose pour édicter et faire respecter les réglementations propres à son domaine d'activités. Or la plupart des ministères sont amenés à poursuivre jusqu'en mer l'application de certaines de leurs réglementations ; un arrêté du 19 avril 1972, fixant la liste des missions en mer incombant à l'État, a dénombré ainsi 12 ministères exerçant en mer des pouvoirs de police spéciale, correspondant à 42 missions différentes (5 de défense, 17 de police, 3 de recherche, 9 de sauvegarde des personnes et des biens, 8 d'ordre technique).

(2) Cf. le Cahier, p. 17.

(3) Cf. le Cahier, p. 64.

(4) Cf. la Notice 8, « Coopération internationale et protection du milieu marin ».

# ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE DE LA MER



## L'ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE (E.N.I.M.)

Il comprend aujourd'hui (pour ce qui concerne directement le marin) trois caisses :

- La Caisse générale de Prévoyance (C.G.P.) s'occupe de la prévoyance (maladies) et des pensions (retraites de prévoyance) établies en pourcentages par le conseil supérieur de santé à X % du salaire forfaitaire. Elle est alimentée par le fonds des Invalides, avec un certain pourcentage du salaire réel. C'est sur le salaire forfaitaire, égal aux 2/3 du salaire réel, qu'est pris le pourcentage des cotisations (15 % pour le marin, 33,45 % pour l'armateur).

Alors que longtemps on a compté autant de marins actifs que de pensionnés, en 1980 il y a 1 actif pour 2 pensionnés, et 120 000 pensionnés pour 80 000 actifs, en comprenant la pêche.

- La Caisse des Gens de Mer (C.G.M.) reçoit les dons ou legs et les reverse sous forme d'aides annuelles variables aux veuves des marins qui n'ont pas navigué 15 ans.

- La Caisse de Retraite des Marins (C.R.M.) gère 8 % des 14 % que versent les marins au titre de leur cotisation générale de prévoyance.

La retraite couvre désormais les AD SG (adjoints du service général), les secrétaires de syndicats, les agents techniques d'entreprises maritimes.

La loi de 1966 offre aux marins ayant fait 15 ans de service une pension proportionnelle à 50 ans — conséquence des facilités de carrière courte offertes par le plan Morin. (\*)

(\*) Jean Randier, *op. cit.* Les taux des cotisations ont été actualisés pour 1982 par la Rédaction.

Au besoin de coordination à l'échelon central, qui a entraîné la création du comité interministériel de la Mer, correspondait donc également un besoin de coordination sur le terrain. Il a été satisfait par le décret du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'État en mer qui désigne chacun des préfets maritimes commandant les trois régions Manche, Atlantique et Méditerranée comme « dépositaire de l'autorité de l'État, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des ministres », ayant « autorité de police administrative générale en mer ». Ainsi, aux pouvoirs de police spéciale exercée en mer par les divers services ministériels, se superpose désormais l'autorité de police générale des préfets maritimes qui, en application d'un arrêté du 9 mai 1979, rendent compte au Premier ministre, président du comité interministériel de la Mer, des mesures qu'ils sont amenés à prendre ; la mission interministérielle de la Mer tient informés les ministres concernés.

Depuis le 5 juin 1981, le ministre de la Mer est devenu la clé de voute de cet édifice, par délégation du Premier ministre. C'est vers lui que remontent les rapports et demandes d'instructions des préfets maritimes ; c'est autour de lui que s'organisent, au sein du comité interministériel, les délibérations gouvernementales. Il peut donc être considéré comme le véritable responsable, au nom du Gouvernement, du respect des intérêts civils de la Nation et de la protection de la qualité du milieu sur toute l'étendue de l'espace maritime français.

Claude de MARTEL,  
ministère de la Mer

*Chargée de la protection de l'espace économique français, la Douane a, de tout temps, marqué sa présence aux frontières du pays et notamment à ses frontières maritimes. La gendarmerie a aussi ses compétences propres.*

C.F.

A ses débuts, la surveillance côtière s'effectuait principalement à l'aide d'un cordon de guetteurs réparti le long des côtes sur le « sentier du douanier ». Sous la Révolution et l'Empire, cette surveillance a été renforcée par la mise en œuvre de cotres chargés d'assurer la défense des rades et des baies contre les débarquements frauduleux.

La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, avec le développement de la navigation commerciale et l'essor des grands ports français, a vu apparaître une nouvelle forme de surveillance maritime avec les « pataches », embarcations légères au rayon d'action limité.

Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que l'administration des Douanes a entrepris de constituer un véritable service garde-côtes répondant à la nécessité d'une surveillance accrue d'un trafic maritime et de plaisance en plein développement. Ce dispositif, composé d'unités navales et aériennes disposant d'un réseau de transmissions intégré, a été mis en place pour l'essentiel à partir de 1958.

## LES MISSIONS DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES EN MER

Elles sont fixées par le Code des Douanes en ce qui concerne les missions de caractère économique et par de nombreux textes législatifs et réglementaires en ce qui concerne le concours que la Douane apporte à d'autres administrations pour l'application des réglementations dont elles ont la charge.

### Missions douanières

L'action du service des Douanes s'exerce sur tout le territoire national mais, pour des raisons d'efficacité, les régions situées en bordure des frontières terrestres et maritimes sont soumises à des dispositions particulières qui, d'une part, font peser des obligations sur la circulation des marchandises et des personnes et, d'autre part, confèrent aux agents des Douanes des pouvoirs particuliers. Ces régions constituent le « rayon des douanes ». En mer, le rayon des Douanes se confond avec les eaux territoriales depuis que la largeur de celles-ci a été portée de 3 à 12 milles nautiques des côtes (lignes de base) par loi du 24 décembre 1971.

# LA DOUANE ET LA GEN- DARMERIE EN MER

Service d'Administration  
Douanes  
1982 n° 1184

Grâce à cet ensemble de dispositions de caractère juridique, le service des Douanes est mieux à même d'exercer la mission de police économique et financière qui lui incombe et qui le conduit à contrôler les mouvements des biens, des personnes et des moyens de transport en vue de faire échec aux entreprises frauduleuses de contrebande (tabacs, alcools, stupéfiants (1)... capitaux).

C'est ainsi que les agents des Douanes ont le droit :

- d'intimer ordre de s'arrêter à tout navire circulant dans le rayon et, en cas de refus d'obtempérer, de faire usage de leurs armes à son encontre s'il ne peut être immobilisé autrement ;
- de monter à bord pour se faire présenter et viser *ne varietur* le manifeste ou état général de chargement et s'en faire remettre copie ; pour vérifier l'identité des personnes et les documents de bord ainsi que pour procéder à sa visite lorsqu'il fait moins de 500 tonneaux de jauge brute ou 100 tonneaux de jauge nette. Par leurs dimensions réduites (moins de 60 mètres de longueur en général), les navires de cette catégorie offrent, en effet, de grandes possibilités de se rapprocher de la côte pour y déverser des marchandises de fraude et doivent donc faire l'objet d'un contrôle plus approfondi ;
- de poursuivre à vue en haute mer les navires pris en flagrant délit dans le rayon qui tenteraient de s'échapper ;
- et, en cas d'infraction, de verbaliser et de saisir les navires et leur cargaison.

Le Code des Douanes habilite par ailleurs les agents des Douanes à assurer un contrôle de l'exploitation des ressources du plateau continental et des moyens de transport qui y concourent. Depuis 1976, cette compétence est étendue à la zone économique exclusive des 200 milles. Ces agents peuvent contrôler également en mer les titres de circulation (statut maritime et fiscal) des plaisanciers nationaux et étrangers. Mais, en matière de navigation de plaisance, c'est aussi vers l'assistance et la sauvegarde des plaisanciers en difficulté que s'exerce l'activité des brigades garde-côtes et brigades de surveillance nautiques des Douanes.

(1) En 1981 les vedettes et avions des Douanes ont permis la saisie de près de trois tonnes de résine et huile de cannabis. Les saisies opérées au cours des 9 premiers mois de 1982 portent sur environ 16,5 tonnes d'herbe et résine de cannabis et 8 kg de cocaïne.

## Autres missions de puissance publique

Outre sa mission propre de police économique et financière, l'administration des Douanes utilise les moyens dont elle dispose en mer pour concourir à l'exercice d'autres missions de puissance publique relevant de la compétence de diverses administrations.

Il en est ainsi, notamment, en matière de défense où une coopération s'est établie de longue date avec la Marine nationale.

De même, de nombreuses opérations de secours et d'assistance en mer sont effectuées par des moyens douaniers en liaison avec les centres régionaux opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.) des Affaires maritimes (ministère de la Mer) ou les centres de Coordination de Recherche et de Sauvetage de l'Armée de l'air ou de la Marine.

En 1981, les unités navales et aériennes des Douanes ont consacré 250 heures de navigation ou de vol au sauvetage, effectué 168 interventions et secouru 215 personnes. Ces unités jouent également un rôle appréciable en matière de police des pêches, police de la pollution, police de la navigation... en raison de la compétence des agents des Douanes à rechercher et constater les infractions à la plupart des réglementations applicables en mer.

Cette compétence juridique étendue et la politique de large coopération avec les autres administrations, qui en est résultée, contribuent à renforcer l'efficacité et le rendement des moyens mis en œuvre pour assurer la surveillance maritime douanière.

## LES MOYENS MIS EN ŒUVRE

Pour accomplir ses missions en mer (2), l'administration des Douanes dispose d'une soixantaine de vedettes et de dix aéronefs, armés par près de 650 marins et aviateurs, auxquels s'ajoutent deux camions-radar. Ces moyens sont reliés entre eux et aux centres de contrôle opérationnel par l'intermédiaire d'un réseau de transmissions propre à la Douane.

### Les vedettes

• Elles se répartissent en vedettes garde-côtes (V.G.C.), vedettes d'intervention rapprochée (V.I.R.), vedettes de surveillance rapprochée (V.S.R.) et vedettes portuaires (pataches).

— Les vedettes garde-côtes (15), d'une longueur comprise entre 18 et 27 mètres, assurent l'intervention et la surveillance générale polyvalente au-delà des 3 milles nautiques dans un rayon de 50 à 60 milles nautiques de part et d'autre de leur port d'attache. Elles peuvent intervenir jusqu'à 100 milles nautiques des côtes pour la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer, le contrôle des bâtiments de pêche en infraction, la poursuite des navires contrebandiers... Leurs missions durent en moyenne 36 heures chacune. Elles sont armées normalement par deux équipages comprenant chacun huit hommes : trois chefs de quart, deux mécaniciens et trois matelots-pont. Résistantes et légères à la fois en raison de leur construction en bois, elles disposent de moteurs puissants leur permettant de filer 25 à 30 nœuds.

— Les vedettes d'intervention rapprochée (16) d'une longueur comprise entre 12 et 18 mètres, également très rapides, servent dans les secteurs sensibles : zones frontalières, zones d'atterrissage propices aux débarquements frauduleux, zones à forte densité de circulation. Leur champ d'action se situe normalement

entre 3 et 12 milles nautiques des côtes. Leur rayon d'action ne dépasse pas 15 milles nautiques en règle générale et la durée de leurs missions est au maximum de 12 heures. Elles possèdent aussi un double équipage de cinq marins chacun dont un chef de quart et un mécanicien.

— Les vedettes de surveillance rapprochée (19) inférieures à 12 mètres ont pour mission de contrôler les navires — de plaisance principalement — qui stationnent ou circulent dans la bande des 3 milles des côtes. Elles se situent plus particulièrement dans les zones à forte concentration de plaisance. Bien que disposant d'une vitesse élevée (25 à 30 nœuds) leur rayon d'action est généralement très limité. Armées par trois à quatre marins dont un chef de bord, leurs sorties fréquentes en mer n'excèdent pas en général six à huit heures.

— Les vedettes portuaires ou pataches (9) ont, comme leur nom l'indique, mission de surveiller et contrôler les navires qui se trouvent dans les ports et rades de commerce d'une certaine importance. Elles veillent essentiellement à ce que les marchandises ne soient pas débarquées frauduleusement et qu'en particulier, les provisions de bord et les produits et carburants détachés ne soient pas débarqués irrégulièrement à contrebord. Il s'agit d'embarcations de 7 à 8 mètres pour lesquelles la robustesse et la capacité d'accoster fréquemment sans dommage comptent plus que la vitesse. Leur équipage et la durée de leurs sorties varient en fonction des secteurs à surveiller et des navires à contrôler.

### Les avions

Les aéronefs de surveillance maritime (3) comprennent actuellement 8 avions bimoteurs légers et 2 hélicoptères. Il est prévu de porter leur nombre respectivement à 11 et 4 d'ici à 1986 en raison de l'extension des zones et de la multiplication des activités à surveiller résultant de la création de la zone économique des 200 milles.

Les avions — Cessna 404 Titan ou Dornier 28 — capables d'une autonomie de six à dix heures et d'une vitesse de patrouille comprise entre 120 et 160 nœuds assurent la surveillance a priori et la recherche au large. Armés par deux pilotes et deux mécaniciens observateurs-radaristes, ces bimoteurs légers (4 200 kg) disposent des équipements modernes de radiocommunication, navigation et détection leur permettant de détecter, positionner avec une grande précision et signaler à tout moment aux centres de contrôle opérationnel les plus petits navires suspects en infraction ou en difficulté jusqu'à 200 milles nautiques des côtes, voire plus en cas de recherches. Leurs missions durent en moyenne de trois à cinq heures.

### Les hélicoptères

Les hélicoptères — Écureuil monoturbiné et prochainement Écureuil biturbines — ont une autonomie d'environ quatre heures et une vitesse de 120 nœuds. Capables d'emporter six personnes, leur équipage est normalement composé d'un ou deux pilotes et d'un mécanicien-observateur. Leur action de surveillance a priori, de recherche et parfois d'intervention s'exerce essentiellement dans les eaux territoriales et plus particulière-

(2) En métropole et dans les départements et territoires d'outre-mer.

(3) L'administration des Douanes dispose également d'aéronefs légers pour la surveillance terrestre : contrôle des aérodromes secondaires, surveillance générale des frontières et intervention en liaison avec les unités terrestres.

culièrement le long des côtes les plus découpées et dans les secteurs à forte densité de circulation où l'hélicoptère offre davantage de possibilités de détection et d'observation que l'avion.

Ces moyens aériens, d'un coût relativement peu élevé, constituent la clé de voûte du système garde-côtes des Douanes. Ils permettent au commandement opérationnel d'avoir une vue globale de l'activité en mer et ainsi de diriger l'action des unités navales vers les objectifs intéressants. Il en résulte une efficacité et un rendement accrus.

Cette efficacité a d'ailleurs été reconnue par les pouvoirs publics puisque le Premier ministre a décidé, en 1980, de confier à la Douane la responsabilité de la surveillance aérienne par aéronefs légers au profit de l'ensemble des administrations responsables de missions de service public en mer.

Aux renseignements que transmettent les aéronefs s'ajoutent ceux — non moins précieux — que recueillent les deux camions-radar également utilisés par les services garde-côtes. Ces deux véhicules, aménagés en poste de veille, complètent l'action des moyens aériens et navals notamment de nuit et par mauvaises conditions météorologiques au même titre que les radars des sémaphores de la Marine et des centres de contrôle de l'Armée de l'air avec lesquels existent des liaisons permanentes.

### Les transmissions

Les liaisons entre les centres opérationnels et les unités de surveillance aériennes, navales et terrestres sont assurées par un ré-

seau radio V.H.F. (4) propre à la Douane. Un second réseau en H.F./B.L.U. (5) destiné au contrôle opérationnel des seules unités aéromaritimes et navales et aux liaisons à grande distance entre centres opérationnels maritimes, est en cours de mise en place.

Ces réseaux sont veillés par des postes centraux de transmission (P.C. Trans) qui disposent en outre du téléphone, du télex et de liaisons spécialisées avec divers organismes publics et notamment les centres d'Opérations des Préfectures maritimes (C.O.M.) et les centres régionaux opérationnels de Surveillance et de Sauvetage des Affaires maritimes (C.R.O.S.S.).

### Les effectifs

Ils comprennent environ 700 douaniers, dont 560 marins, 80 aviateurs, 10 opérateurs-radar et une cinquantaine de fonctionnaires d'état-major et de transmissions. Outre la formation de base qui leur est dispensée dans les écoles des Douanes durant quatre à douze mois après leur recrutement par concours national en qualité de préposé, agent de constatation, contrôleur ou inspecteur, ces personnels (6) reçoivent une formation spécialisée au sein de ces mêmes écoles ou des écoles de la Marine nationale.

(4) *Very high frequency* ; portée optique.

(5) *High frequency*/bande latérale unique ; portée géographique.

(6) A l'exception de la plupart des aviateurs (pilotes et mécaniciens-navigans) qui sont choisis parmi les lauréats des concours déjà titulaires des brevets et qualifications nécessaires.

## LES GENDARMES ET LA MER

*Les missions spécifiquement maritimes de la Gendarmerie ne se limitent pas à la surveillance en zodiac de baigneurs imprudents... La Gendarmerie nationale dispose, en effet, d'une flottille importante de vedettes et patrouilleurs, et cet aspect de son action est trop souvent méconnu.*

En réalité, il y a lieu de distinguer, à ce sujet, la Gendarmerie maritime et les brigades côtières de la Gendarmerie nationale.

Qu'appelle-t-on, d'abord, la Gendarmerie maritime ? C'est avant tout, un corps spécialisé de la Gendarmerie nationale, dont elle relève administrativement. Mais, et c'est fondamental, la Gendarmerie maritime est placée pour emploi auprès du chef d'État-Major de la Marine nationale. Tous les bâtiments armés par la Gendarmerie maritime appartiennent d'ailleurs à la flotte de combat de la Marine (11 patrouilleurs).

A l'origine, la Gendarmerie maritime remplissait essentiellement des fonctions de police, au sens restreint du terme, des ports et arsenaux. Puis, ses missions se sont élargies à la surveillance des côtes et à la défense des approches du territoire.

Enfin, et depuis les années 1970, la Gendarmerie maritime s'est vu confier un nombre croissant de missions civiles, notamment des opérations de sauvetage et d'assistance. Bien entendu, cet accroissement des missions a nécessité un renforcement des moyens mis à disposition par la Marine nationale,

bien qu'ils soient encore jugés insuffisants. Quoi qu'il en soit, les gendarmes maritimes conservent leurs attributions normales d'agents ou d'officiers de police administrative ou judiciaire.

La création d'une flottille propre aux brigades « côtières » de la Gendarmerie nationale remonte, quant à elle, au début des années 60. Selon les textes officiels, ces moyens à la mer sont avant tout destinés à « prolonger l'action que les brigades mènent à terre ». A l'origine, il s'agit donc de missions spécifiquement policières, comme la recherche de crimes et délits commis sur des embarcations ; les plongeurs de la Gendarmerie sont, par exemple, souvent amenés à rechercher des pièces à conviction, telles des armes, jetées à l'eau. Mais, progressivement, d'autres missions ont été assignées aux gendarmes : ainsi, des textes récents prévoient la mise à disposition du préfet maritime ou des C.R.O.S.S. des moyens à la mer des brigades de la Gendarmerie en cas de besoins. Les gendarmes se sont également vu confier des missions de surveillance des approches ou de sauvetage et d'assistance, et, pour cela, les brigades côtières disposent de 45 vedettes.

Comme on le voit, les gendarmes sont désormais totalement intégrés au monde maritime. Ils disposent, à ce titre, d'une flottille importante et d'équipages de valeur, qui gagneraient à être mieux connus. (\*)

(\*) Extrait de *Mer*, revue bimestrielle du ministère de la Mer n° 2, décembre 1981.

## L'ORGANISATION DU DISPOSITIF AÉRONAVAL DE SURVEILLANCE DOUANIÈRE EN MER

La surveillance en mer constitue, pour l'administration des Douanes, un des aspects de la surveillance générale qui est exercée non seulement aux frontières, mais sur l'ensemble du territoire. A ce titre, elle bénéficie, outre les moyens qui lui sont propres, des structures et équipements de la surveillance générale (réseau radio notamment).

Son organisation se différencie toutefois sensiblement du dispositif de surveillance terrestre. En effet, les petits moyens de surveillance rapprochée (vedettes de surveillance rapprochée et pataches) relèvent, comme les unités terrestres, des directions régionales, c'est-à-dire d'entités administratives recouvrant au maximum deux départements (7) en ce qui concerne le littoral, alors que les moyens plus importants ou à grand rayon d'action (vedettes garde-côtes, vedettes d'intervention rapprochée, aéro-nefs, camions-radar) dépendent des directions interrégionales maritimes constituées à l'échelon des façades maritimes.

Il existe donc trois interrégions maritimes, Rouen, Nantes et Marseille, dont les compétences géographiques sont :

- Rouen : de la frontière belge à la baie du Mont-St-Michel ;
- Nantes : de la baie du Mont-St-Michel à la frontière espagnole ;
- Marseille : de la frontière espagnole à la frontière italienne, y compris la Corse.

Chacune d'elles comprend une division garde-côtes qui regroupe l'ensemble des moyens de surveillance en mer et est placée sous le commandement d'un directeur-adjoint, adjoint au directeur interrégional. Chaque division garde-côte dispose :

- d'un état-major appelé « bureau aéronaval » (BAN) animé par un officier supérieur assisté d'un ou plusieurs officiers navals, d'un officier aérien, d'un officier mécanicien naval, et d'un inspecteur radio ;
- d'une salle d'opérations ;
- d'un poste central de transmissions fonctionnant sans discontinuité ;
- et d'une cellule de documentation.

L'ensemble de ces services regroupés dans un même immeuble forme le centre opérationnel des Douanes (C.O.D.). Une permanence opérationnelle y est assurée 24 heures sur 24

comme au C.O.M. et au C.R.O.S.S. avec lesquels le C.O.D. est en liaison constante en vue de permettre la coordination nécessaire des missions de service public en mer.

Le C.O.D. est également en contact permanent avec les commandements régionaux dont relèvent les unités de surveillance du littoral de façon à assurer la continuité indispensable entre la surveillance maritime et terrestre et vice versa.

⊙

Grâce à ses compétences juridiques, à ses structures et à ses moyens, la Douane est en mesure d'accomplir efficacement sa mission maritime spécifique de police économique et financière et de concourir aux diverses missions de service public dont le préfet maritime assume la responsabilité de la coordination et, ainsi, de jouer un rôle de premier plan en mer.

Son service garde-côtes constitue un moyen original, efficace et rentable.

- Il est original dans la mesure où, à la différence d'autres pays qui, en raison de leurs structures administratives et militaires, ont développé d'autres systèmes, la Douane française s'est dotée des compétences juridiques et des moyens qui lui permettent de faire respecter en mer les réglementations qui lui incombent.

- Il est efficace aussi puisque, indépendamment de sa mission propre et des succès enregistrés dans la lutte contre la contrebande par mer, il est à même de concourir à l'exécution d'autres missions de puissance publique et de participer ainsi à la bonne application des réglementations les plus diverses.

- Il est rentable enfin, car, bien adapté à sa fonction et n'ayant pas, comme en matière de défense, à se doter d'équipements lourds, il dispose de moyens relativement peu onéreux dont le coût total de renouvellement, au moment où le programme en a été arrêté, était compensé par la valeur des marchandises et des navires saisis au cours des cinq années précédentes.

Claude ANFRAY,  
direction générale des Douanes et Droits indirects

(7) A l'exception de la Bretagne qui en compte quatre.

*Le moment est venu de tracer le rôle que jouent les ports maritimes français dans le contexte économique international et d'exposer les grandes lignes de la politique portuaire du ministère de la Mer à l'aube des années 80.*

# LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

## PRÉSENTATION GÉNÉRALE

### L'activité des ports français

Les ports de commerce français forment un ensemble hétérogène aux multiples fonctions plus ou moins imbriquées. Ils sont en effet à la fois :

- le point d'entrée des produits énergétiques et matières premières importés : pétrole, gaz, charbon, minerais, etc. ;
- le lieu d'embarquement et de débarquement de marchandises diverses de toute nature, notamment industrielles, qui sont de plus en plus conteneurisées ou transportées en unités de charge « roulante » ;
- le siège de trafics très spécialisés : liaisons transmanche ou continent-Corse, grains et sucres à l'exportation, aliments de bétail à l'importation, produits chimiques liquides ou solides en vrac, etc. ;
- le siège de « stations-services de la mer », avec l'avitaillement des navires et la réparation navale ;
- les sites privilégiés pour l'implantation de grandes industries lourdes « au bord de l'eau », ou de transformation et conditionnement de produits en transit.

Ces fonctions s'exercent essentiellement dans les grands ports, dont les trois pôles les plus importants Dunkerque Est et Ouest, la Basse-Seine avec Rouen, Le Havre et Antifer et Marseille-Fos, constituent des sites privilégiés à dimension européenne, mais aussi dans nombre de ports d'importance moyenne, ayant un rayonnement plus régional et adaptés à certains trafics spécialisés.

Leurs activités sont étroitement liées aux grands intérêts économiques nationaux ou régionaux (commerce extérieur, énergie, industrie, agriculture et transports) très attentifs à la qualité des services portuaires.

Le tableau 1 explicite la structure du trafic des ports français et le tableau 2 son évolution ; la comparaison avec les grands voisins et concurrents montre immédiatement que, mis à part le trafic pétrolier, le port d'Anvers, à lui tout seul, a une activité qui dépasse celle des six ports autonomes, ce qui pose immédiatement à nos « grands ports » un problème d'échelle et de concurrence.

### L'organisation portuaire et son financement

En France, l'autorité portuaire relève de l'État, soit dans le cadre des établissements publics nationaux que sont les ports autonomes, soit dans le cadre de concessions passées avec des gestionnaires : chambres de Commerce et d'Industrie ou collectivités locales.

● L'État et le gestionnaire portuaire ont pour première mission de réaliser, d'entretenir et de fournir aux usagers les équipements publics d'infrastructures (chenaux et ouvrages d'accès, ouvrages de protection, quais, terre-pleins) ou de superstructures (outillages de manutention, hangars, stockages, terre-pleins) nécessaires. Mais le secteur privé intervient très largement dans les nombreuses professions associées au transit portuaire : consignataires, armateurs, transitaires et services portuaires de toute nature. Il est du reste très largement associé à la gestion des ouvrages publics, au sein des ports autonomes comme des chambres de Commerce.

⊙ En matière de financement, les règles de participation de l'État sont les suivantes :

- pour les ports autonomes, la participation de l'État, fixée par la loi d'autonomie de 1965, est de 80 % sur les ouvrages de protection, les ouvrages d'accès, les chenaux et les creusements de bassins, de 60 % sur les autres infrastructures et les engins de radoub ;

## 1. Le trafic maritime, en 1980

Ports	Marchandises (en millions de tonnes)					Voyageurs (en millions)
	Produits pétroliers	Autres vrares	Marchandises diversées	dont Conteneurs	Total	
Dunkerque .....	11,8	23,9	5,4	0,7	41,1	0,4
Rouen .....	5,8	12,5	3,9	0,9	22,2	-
Le Havre .....	58,3	11,0	8,1	4,8	77,4	1,0
Nantes .....	11,4	2,9	1,1	-	15,4	-
Bordeaux .....	9,4	2,6	1,3	0,4	13,3	-
Marseille .....	82,2	12,4	8,8	2,9	103,4	1,0
<b>Total Ports autonomes .....</b>	<b>178,9</b>	<b>65,3</b>	<b>28,6</b>	<b>9,7</b>	<b>272,8</b>	<b>2,4</b>
Calais .....	0,1	1,1	4,7	-	5,9	6,1
Boulogne .....	0,1	1,8	2,4	-	4,3	2,8
Dieppe .....	-	0,9	1,5	-	2,4	0,9
Caen .....	0,2	1,6	0,7	-	2,5	-
Cherbourg .....	0,1	0,1	1,4	-	1,6	0,7
Brest .....	0,6	1,5	0,3	-	2,4	-
Lorient .....	0,7	1,4	-	-	2,1	-
La Rochelle .....	1,4	1,8	1,5	-	4,7	-
Bayonne .....	0,2	2,4	0,1	-	2,7	-
Sète .....	5,3	1,3	1,2	0,4	7,8	0,1
La Nouvelle .....	0,9	0,3	0,2	-	1,4	-
Saint-Malo .....	0,2	0,9	0,7	-	1,8	0,8
Bastia .....	0,2	0,2	0,6	-	1,0	0,9
<b>Total Ports moyens .....</b>	<b>10,0</b>	<b>15,3</b>	<b>15,3</b>	<b>0,4</b>	<b>40,6</b>	<b>12,3</b>
Autres ports métropolitains .....	1,1	2,9	3,1	-	7,1	2,4
<b>Total Ports métropolitains .....</b>	<b>189,8</b>	<b>83,3</b>	<b>48,4</b>	<b>10,1</b>	<b>319,5</b>	<b>17,1</b>
Anvers .....	19,0	34,4	28,5	6,1	81,9	-
Rotterdam .....	158,8	106,1	34,9	19,2	292,8	-

- pour les ports non autonomes où existe une concession d'outillage public, la participation de l'État est d'un tiers (exceptionnellement 50 %) sur les infrastructures.

Pour tous les ports, l'État ne participe pas au financement des superstructures (outillage).

Le solde de financement des infrastructures ou des superstructures est assuré par le port autonome ou par le concessionnaire, éventuellement aidé par les collectivités locales ou régionales. Enfin, pour les ports entièrement concédés, la maîtrise d'ouvrage est assurée par le concessionnaire, avec une subvention de l'État comprise entre 10 % et 30 % pour les infrastructures.

Par ailleurs les investissements financés par le secteur privé peuvent représenter des montants très importants pour :

- les quais privés (Solmer à Fos, Usinor à Dunkerque, chimie à Rouen) ;
- les équipements de manutention (outillage de déchargement de produits pétroliers dans presque tous les ports) ;
- les équipements de stockage (stockage pétrolier, silos à céréales) ;

- les moyens de manutention sur parcs (terminaux à conteneurs, terminaux à vrac).

Une récapitulation d'ensemble pour l'année 1981 montre que les investissements publics dans les ports de commerce métropolitains atteindront un peu plus de 1,7 milliard de francs, dont 730 MF pour les infrastructures et 970 MF pour les superstructures. Les deux tiers de ces investissements sont faits dans les six ports autonomes.

● La répartition des sources de financement de ces investissements « publics » est la suivante : en MF en %

- État (budget des ports, crédits de paiements) .....	335	20
- Collectivités locales et autres .....	170	10
- Gestionnaires		
autofinancement net .....	200	12
emprunts .....	770	45
reports d'emprunts, contraction de trésorerie .	225	13
<b>Total .....</b>	<b>1 700</b>	<b>100</b>

Dans ces conditions, la part directement supportée par les usagers, à travers les gestionnaires représente 75 % des dépenses soit plus des deux tiers, et celle supportée par les crédits budgétaires 21 % des investissements (et 46 % des dépenses d'infrastructures).

Cette participation financière de l'État, quoique minoritaire, est cependant déterminante pour les raisons suivantes :

- elle conforte la tutelle générale de l'État sur les gestionnaires des équipements portuaires publics ;
- elle est complétée par le contrôle des volumes d'emprunts des ports, effectué dans le cadre du comité n° 8 du F.D.E.S. ;
- même si les aménagements d'outillages et de superstructures représentent actuellement une part de plus en plus importante des investissements portuaires, afin de fournir des équipements de manutention rapides et performants adaptés aux navires modernes, les infrastructures, sur lesquelles l'État concentre sa participation, ont un rôle moteur dans les aménagements en conditionnant l'ensemble des opérations.

## VERS UNE ÉVOLUTION PROFONDE DU TRAFIC MARITIME

● Ne revenons pas sur les changements économiques fondamentaux qui sont intervenus dans les économies occidentales dans la période 1973-1980 : bouleversement énergétique à la suite des deux « chocs pétroliers », essor des échanges de produits manufacturés, nouveaux circuits d'approvisionnement des pays européens en matières premières et en vracs agro-alimentaires.

Ces changements économiques se sont, bien entendu, traduits par une évolution sensible des trafics portuaires français, retracée dans le tableau 2. On peut y constater :

- une croissance sensible du trafic des marchandises diverses (+ 50 % en 7 ans), surtout pour les exportations de produits conteneurisés à partir des grands ports, les plates-formes de Marseille et du Havre atteignant une dimension internationale ;
- une croissance des autres vracs (+ 33 % en 7 ans) et surtout des importations de vracs agro-alimentaires ;
- une décroissance des importations de produits pétroliers (- 21 % en 7 ans).

Cette évolution est semblable à celle des grands ports étrangers voisins.

● Pour les années à venir, il est probable que le trafic des ports français évoluera globalement selon ce même schéma :

- les produits pétroliers, qui représentaient 50 % du trafic total en 1970, 56 % en 1981, n'en représenteront vraisemblablement que moins de la moitié en 1990 ;
- chacun des ports de Marseille et du Havre devrait traiter en 1990 à peu près autant de marchandises diverses que les six ports autonomes réunis en 1970, soit environ 14 Mt ;
- la conteneurisation devrait continuer à progresser : 6 % des marchandises diverses étaient conteneurisées en 1970 et 22 % en 1980 alors que 40 à 50 % devraient l'être en 1990.

● De ces évolutions découlent quelques perspectives inquiétantes pour les gestionnaires de ports :

- la concurrence internationale reste vive et le déséquilibre avec les ports voisins est long à rattraper (cependant pour la première fois en 1981, le trafic total des marchandises diverses des six ports autonomes est supérieur à celui d'Anvers...);

## 2. L'évolution du trafic des principaux ports de commerce métropolitains de 1970 à 1981

(en Mt)

	Tous produits			Produits pétroliers			Autres vracs			Marchand. diverses (a)			Conteneurs (b)		
	1970	1974	1981	1970	1974	1981	1970	1974	1981	1970	1974	1981	1970	1974	1981
Dunkerque .....	25,4	34,8	37,7	9,0	11,5	9,5	12,4	18,8	22,8	4,0	4,3	5,4	0,3	0,5	0,6
Rouen .....	12,8	14,2	21,3	4,7	3,5	5,9	5,7	7,8	11,7	2,4	2,9	3,7	-	0,1	1,1
Le Havre .....	58,0	84,1	71,8	51,2	73,0	51,8	5,7	5,3	10,9	1,1	5,8	9,1	0,8	2,0	6,1
Nantes/Saint-Nazaire .....	10,7	14,7	14,0	8,6	11,3	10,0	1,5	2,4	3,0	0,6	1,0	1,0	-	-	-
Bordeaux .....	11,1	13,5	12,0	8,1	10,1	8,0	1,9	2,4	2,8	1,1	1,0	1,2	0,1	0,1	0,4
Marseille .....	74,1	109,2	97,0	65,3	94,9	73,9	3,5	8,5	13,0	5,3	5,8	10,0	0,2	0,7	3,6
<b>Total des ports autonomes</b>	<b>192,1</b>	<b>270,3</b>	<b>253,3</b>	<b>146,9</b>	<b>204,3</b>	<b>159,1</b>	<b>30,7</b>	<b>45,2</b>	<b>64,2</b>	<b>14,5</b>	<b>20,8</b>	<b>30,4</b>	<b>1,4</b>	<b>3,4</b>	<b>11,8</b>
Calais .....	1,5	3,8	6,9	0,1	0,1	0,1	0,3	0,7	2,2	1,1	3,0	5,6	-	-	-
Boulogne-sur-Mer .....	1,7	2,6	3,8	0,1	0,1	0,1	1,1	1,1	1,5	0,5	0,8	2,2	-	-	-
La Rochelle-Pallice .....	2,8	3,7	4,4	1,3	1,4	1,2	1,3	1,1	1,8	0,2	1,1	1,4	-	-	-
Sète .....	4,8	6,1	8,3	2,9	3,6	5,5	1,4	2,0	1,5	0,5	0,5	1,3	-	-	0,5
<b>Ensemble des ports français</b>	<b>219,3</b>	<b>305,7</b>	<b>299,7</b>	<b>155,8</b>	<b>213,6</b>	<b>169,8</b>	<b>40,4</b>	<b>60,8</b>	<b>81,8</b>	<b>23,1</b>	<b>31,5</b>	<b>48,5</b>	<b>1,4</b>	<b>3,5</b>	<b>12,5</b>

(a) Y compris tare des véhicules de tourisme et des autres véhicules.

(b) Déjà inclus dans les marchandises diverses.

– les trafics captifs et rémunérateurs (pétrole, certains minerais) sont en régression ainsi que les trafics « à forte valeur portuaire », tels que les marchandises diverses sous conditionnement traditionnel.

Face à cette situation, les ports français se trouvent donc à l'aube des années 80 à un tournant de leur histoire.

## LA POLITIQUE PORTUAIRE

● Trois idées force constituent la toile de fond de l'action de l'État en matière portuaire :

– il faut reconquérir le marché intérieur portuaire, c'est-à-dire se réapproprier les trafics détournés par les ports voisins qui représentent, en gros, 15 Mt tant aux importations qu'aux exportations ;

– les ports étant au service de l'économie nationale, les équiper de façon satisfaisante consiste à remplir une « mission économique » allant bien au-delà d'une responsabilité d'équipement public et d'aménagement local du territoire ;

– l'État mènera, comme dans d'autres domaines, une politique de décentralisation progressive concernant les ports maritimes, en veillant à ce que soient préservés les intérêts supérieurs de la Nation et en associant plus largement les collectivités locales dans la promotion et la gestion des ports d'intérêt local.

● Les actions de l'État se concentreront donc sur trois axes principaux :

– l'environnement portuaire : il s'agit de promouvoir l'activité des entreprises françaises qui concourent au transport par mer (chargeurs, armateurs, communautés portuaires, commission-

naires de transport), en insistant sur l'idée de solidarité entre les partenaires de la chaîne de transport et en cherchant à faciliter le passage des marchandises dans les ports français ;

– les équipements portuaires : l'État mènera une politique soutenue d'investissement portuaire en achevant les grandes opérations en cours pour la réception des matières premières énergétiques (charbon) et les opérations d'équipement des ports moyens à vocation régionale pour l'Ouest et le Sud-Ouest, en aidant la croissance des grandes plates-formes à conteneurs de Marseille et du Havre et en veillant à assurer la reconversion satisfaisante de tous les ports aux nouvelles exigences du trafic ;

– l'exploitation portuaire : l'objectif reste, bien sûr, de moderniser les techniques de manutention, d'améliorer la productivité et le rendement, tout en veillant à maintenir un climat social satisfaisant entre les partenaires concernés.

◎

A l'issue de ce rapide aperçu sur les ports français, il apparaît donc nécessaire de faire confiance à un système qui fait appel aux capacités de responsabilité des hommes et qui est basé sur des mécanismes économiques sains et sur des nécessités claires de service public.

Les ports français, bien armés et bien soutenus, devraient ainsi continuer à jouer un rôle essentiel pour le commerce extérieur français.

Gérard VELTER,  
ingénieur des Ponts et Chaussées,  
ministère de la Mer

*La revue a demandé à Jean Randier, capitaine au long cours, de retracer succinctement l'évolution de la condition sociale du marin, en insistant sur la durée du travail. Il l'a fait à l'aide de l'ouvrage historique qu'il a publié en 1980 (1).*

C.F.

Dans ce pays où tout marin — qu'il soit de la marine nationale, de la pêche ou de la marine marchande — fait figure d'original, d'Hottentot, il est nécessaire d'expliquer, de repérer les tenants et les aboutissants pour que l'on comprenne les progrès accomplis dans la vie sociale des marins et qu'on les apprécie...

C'est donc un long développement historique qu'il aurait été nécessaire de présenter au lecteur. Je l'ai écrit par ailleurs.

Quelques souvenirs personnels. En 1947, j'avais 2,5 jours de vacances par mois d'embarquement, un mois par an. Qui s'en étonnait ? Personne ! Nous les marins, nous avions à « tirer » 24 h sur 24 h à bord, les dimanches et les jours fériés, toujours à bord, au port ou à la mer, parfois dans des coins perdus. A cette même époque, le sacro-saint week-end permettait déjà aux terriens de « décompresser ». Et, chaque soir, à 18 h, ils quittaient leur bureau et les types qu'ils avaient à y fréquenter pour retrouver — en principe — la chaleur du foyer et les chers petits !

Trêve de rêverie nostalgique. La revue m'a demandé de traiter d'un sujet technique : la condition sociale du marin, je ne m'en écarterai pas... mais ce n'est pas l'envie qui m'en manque.

## L'ORDONNANCE DE 1681 ET LES USAGES

Longtemps la célèbre ordonnance de 1681 et les usages nés de son interprétation ont permis de régler les principaux problèmes de la vie si particulière du marin marchand. L'unité du moyen de propulsion des navires : la voile et dans une certaine mesure l'homogénéité du milieu social maritime (recrutement côtier, formation de base de gabier, long service sur les navires du roi...) ont facilité la reconduction pendant deux siècles des dispositions de l'ordonnance de Colbert.

Mais au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle avec l'avènement de la machine, amenant un personnel nouveau et des pratiques de travail totalement différentes, le changement social n'allait pas tarder à se manifester, parfois durement au sein de la marine de commerce, d'abord en apportant des solutions propres au métier lui-même, pour finalement adopter les règles générales du travail de toutes les professions, et cela afin de faire corps et d'emporter les réformes grâce au nombre.

On ne saurait donc dissocier le présent de la vie maritime de ses antécédents, et si les conditions sociales du marin marchand sont seules évoquées ici c'est qu'en fait l'évolution de cette branche des métiers de la mer demeure la plus représentative, comparée à l'immobilisme de la pêche et de la marine de guerre, l'une en conservant des pratiques commerciales très anciennes (quirats pour la propriété des navires, parts pour les salaires de l'équipage...), l'autre en gardant un règlement où l'innovation fait figure d'imprudence.

## Avant 1919

Le métier de marin (2) a beaucoup changé avec la fin de la voile et l'arrivée à bord des vapeurs, d'un personnel machine et restaurant, amenant avec lui des principes d'organisation du tra-

# LE MARIN DE COMMERCE

484  
vail à terre en usine. Longtemps à l'écart des mouvements ouvriers, les marins entrèrent dans des associations revendicatives entre 1880 et 1890, et ce, avec d'autant plus de conviction que les salaires étaient restés inférieurs à ceux des autres métiers, même en tenant compte des avantages accessoires — et illusoire, pour ceux qui avaient une famille — de nourriture et de logement (3).

Le taux des salaires des marins, qui a toujours été bas, ne s'est accru jusqu'en 1900 que très peu.

En 1824, un matelot gagnait 45 à 50 F par mois. En 1850, il gagnait 55 à 65 F. La grève de 1900 aboutit au contrat collectif d'où fut issu le « tarif du Havre » : mousse : 35 F, novice : 50 F, matelot : 80 F, et 5 F de supplément pour toutes fonctions à bord. Un soutier : 80 F, un chauffeur : 110 F, un second maître : 120 F, un chef timonier : 120 F, un capitaine d'arme : 120 F. Premier chauffeur, maître d'équipage, fraiseur, charpentier, boulanger, cuisinier touchent tous 132,50 F.

Le 23 août 1900, un contrat conclu à Marseille fixait le taux à 83 F pour les matelots et 100 F pour les chauffeurs. La Compagnie des Messageries maritimes sur les lignes de Chine, d'Australie et de Madagascar devait observer les conditions du contrat d'août 1900 pour Marseille. L'usage veut que les chauffeurs perçoivent alors une part des primes d'économie de charbon et que les matelots bénéficient des pourboires des passagers. Il est prévu des suppléments de fonctions : matelots-treuilistes : 5 F, chauffeurs chargés de la petite chaudière : 20 F, 5 F aux matelots chargés des feux de position, 10 F au « mécanicien frigorifique », il y a des suppléments de charbonnage. Par contre, dans le Nord (Dunkerque) et à l'Ouest (Nantes), ports de voiliers, on est au-dessous des tarifs : moyenne de 75 F. Les armateurs s'expliquent sur ces bas salaires par les frais d'envoi des équipages de voiliers par le train depuis chez eux jusqu'au port d'armement.

## De 1919 à nos jours

Au lendemain de la Grande Guerre, la loi du 23 avril 1919 inspirée par la Convention de Washington, introduisait en France la durée de 8 heures dans la réglementation du travail de droit commun. Jusque-là la journée courante de travail à terre était de 10 heures et dans la marine marchande, à bord des voiliers particulièrement, 12 heures était la règle, sinon légale du moins acceptée. La loi du 17 avril 1907 n'avait rien apporté dans la législation du travail, si ce n'est une légère amélioration pour l'emploi des jeunes, dispensés des travaux trop durs, surtout à la pêche. Cette loi générale d'avril inspira celle du 2 août 1919 pour son adaptation à la marine de commerce et à la pêche.

(1) *Histoire de la marine marchande française depuis les débuts de la vapeur*, Éditions maritimes et d'outre-mer, rue Jacob, 1980.

(2) Dans son *Droit maritime* tome I, (Le personnel), 1950, Georges RIPERT a donné d'excellents développements sur cette question. Lire aussi A. COLIN, *La navigation commerciale au XIX<sup>e</sup> siècle*.

(3) Sur les salaires, les conditions de logement à bord, la nourriture, se reporter à Jean Randier, *op. cit.*

Nous étions donc socialement en avance en France, et nous espérons que des recommandations faites sur la limitation du travail, lors du traité de Versailles, sauraient inspirer d'autres nations. Mais il n'en fut rien, et notre position généreuse allait handicaper l'armement français, pendant quelques années, à partir de la date du décret d'application de la loi de 8 heures, le 24 février 1920 (4).

Le service à bord se voyait donc en principe réglé en trois quarts. Toutefois un codicille habile prévoyait que « les navires de commerce en service sur lesquels ces prescriptions ne pourraient être appliquées sans modification importante des locaux affectés à l'équipage, seraient autorisés à n'appliquer ces dispositions à la mer que lorsqu'un accord international serait intervenu entre la France et plusieurs nations maritimes, pour la réglementation du travail à bord ».

A terre, la journée de travail de 8 heures était devenue une réalité dès 1918-1919. L'armement français, qui se trouvait faire cavalier seul dans le concert du shipping mondial, demandait l'abrogation du décret de 1920 qui imposait une surcharge salariale insoutenable sans une prime de l'État.

Cette dernière position était soutenue aussi par les marins. Il fallait trouver un biais. L'Administration prépara un texte qui définissait la notion de travail effectif, base de calcul du salaire du marin. Ce temps de travail était fixé aux deux tiers du temps passé à la disposition du capitaine. Cette règle appelée par ironie « 8 égale 12 », entérinée par M. Rio, alors sous-secrétaire d'État à la Marine marchande (de janvier 1921 à mars 1924), capitaine au long cours, et ancien cap-hornier, fut évidemment repoussée par M. Rivelli, secrétaire général de la Fédération des syndicats de marins. Ces derniers ne tardèrent pas, bien entendu, à être accusés de ruiner la marine de commerce française. Cependant le décret préparé par M. Rio sortit tel quel le 5 septembre 1922. Il fut accueilli par une série de grèves dont beaucoup n'étaient pas approuvées par tous les inscrits, à la pêche en particulier, où l'embarquement d'un tiers de plus de l'équipage avait pour effet de diminuer les parts.

Le 21 juin 1936, le Front populaire faisait passer la loi sur les 40 heures hebdomadaires de travail. Allait-on l'appliquer à la marine marchande dont on connaissait déjà les charges ? M. Rio, sénateur, surnommé « la semaine de 84 heures » avait mis les promoteurs en garde. Dès juin 1936, des grèves éclataient à Rouen et à Marseille, pour appuyer la réalisation d'une convention collective entre le Comité central des Armateurs de France et la Fédération des syndicats de marins. Le décret sortit le 8 juin 1937 ; le travail était organisé sur la base de 8 heures par jour, pendant 5 jours par semaine. Le marin avait donc droit à deux jours de repos compensateur par 5 jours passés en mer, un jour pour compenser le repos hebdomadaire et un jour pour la compensation des 8 heures de travail supplémentaires accomplies par semaine. La compensation en espèces du repos hebdomadaire était permise (décret de 1925), mais le décret de 1937 interdisait ce paiement pour le repos des 8 heures supplémentaires « la loi des 40 heures était donc bien une loi contre le chômage, non une loi de salaire ».

Entre la conclusion de la convention collective du 23 juin 1936 et le décret de juin 1937, des grèves très dures eurent lieu à Bordeaux et à Marseille sous l'effet de la lutte d'influence entre les secrétaires des syndicats des deux ports, MM. Durand à Bordeaux, et Pisani à Marseille.

Pendant la guerre un court retour aux 48 heures eut lieu, sous l'effet d'une loi de droit commun, justifiée par la période des hostilités. En 1946 une autre loi abrogeait celle de 1941 et réaffirmait le principe des 40 heures avec 20 heures supplémentaires maximales par semaine. La loi du 18 juin 1965 entérinait celle de 1946. Le 27 décembre 1958, une ordonnance introduisait une notion de « durée légale » de 40 heures pour une « durée

normale » de 48 heures par semaine, étant entendu que les heures comprises entre 40 et 48 sont des heures supplémentaires majorées de 25 %, à comprendre dans le salaire mensuel de base, calculé à raison de 48 heures par semaine. Ce principe est encore admis.

## LE MARIN D'AUJOURD'HUI

○ En 1976 paraissait une étude de l'Union sociale maritime (U.S.M.), intitulée *Le métier de marin, l'imaginé et le vécu*, aboutissement d'une enquête auprès de 133 navigateurs, de 31 à 51 ans, pris au hasard parmi le personnel d'exécution (70), les maîtres (18), les officiers (45). Mieux encore, pour diversifier les réponses, on se trouvait en présence de 57 % de marins bretons, de 25 % de marins du Nord, et de 18 % de marins méditerranéens, pourcentages qui correspondent à peu près aux répartitions réelles des originaires des provinces, dans le personnel de la marine marchande.

Cette étude peu diffusée, mais largement commentée toutefois dans la presse et toujours d'actualité, mérite d'être à nouveau évoquée ici et particulièrement si l'on prend la peine d'en dégager l'essentiel.

Ce que les enquêteurs de l'U.S.M. allaient chercher, se trouve au fond des questions qui concernent la vie sociale de tous les jours du marin, une sorte de miroir des statistiques, qui permet au navigateur de voir si son image coïncide ou non avec une profession, qui a certes changé depuis le tiers de siècle qui nous sépare de l'après-guerre, époque où les mentalités avaient peu évolué depuis la guerre de 1914-1918.

● Il nous suffira donc de feuilleter au fil des pages, et de noter les chiffres. 88 % de marins sont mariés, 71 % des femmes de marins ne travaillent pas, et 69 % des épouses appartiennent aux départements côtiers, mais n'ont pas d'ascendance maritime.

### Les motivations du choix d'une carrière

Ceci posé, passons au choix de la vocation chez les jeunes. Par pourcentages de suffrages, tous sont à peu près d'accord pour les choix prioritaires et secondaires suivants. D'abord voyager, voir du pays, faire escale à l'étranger (60 à 70 %). Mais la marine c'est aussi la recherche de la camaraderie (60 %), et puis les longs et fréquents congés sont loin d'être négligés dans ce métier particulier (53 %), métier choisi pour la fréquentation du large, de la mer, du grand air (48 %) et pour ce qu'il offre de temps libre, afin de lire, de réfléchir, sans soucis matériels à cause de la vie réglée (25 %). Quant aux risques, on ne court pas après. La vie de marin n'est plus l'aventure, et s'il en est qui croient la trouver (14 %), ils vont au-devant de déceptions.

Et le métier lui-même ? Car il existe comme tel en dépit des avantages accessoires et du romantisme.

D'abord un grand intérêt pour la conduite et la manœuvre ainsi que le travail du navire. On trouve également une ambiance attachante, et accessoirement on apprécie le fait que ce métier procure le moyen de gagner correctement sa vie, et rapidement, et l'on note au passage que, une fois « stabilisé », on a un emploi sûr.

● Qui sont les marins débutants ? Savent-ils ce qu'est un bateau ? Connaissent-ils le métier ? 47 % le savent ou en ont une idée, 53 % n'ont aucune idée, mais « s'engagent dans la marine » comme ça, par une sorte d'attrance confuse et sympathique des points évoqués plus haut : voyages, camaraderie, bonne paie, travail intéressant...

(4) On consultera l'article de P. SCHMITZ, « L'évolution du problème social dans la marine marchande de 1919 à 1969 ». Numéro spécial du *Journal de la marine marchande*, 1969. Cf. aussi Jean Randier, *op. cit.*

Quant aux écoles, si tout le monde reconnaît qu'on y apprend très bien la théorie et la pratique, rudiments du travail demandé à bord, l'enseignement maritime semble vivre — selon les élèves — aux antipodes des réalités du bord. Du point de vue humain, sur la préparation à la vie dans cette société si particulière, tout est à apprendre et de graves mécomptes sont à prévoir. Il faudrait former des marins marchands comme on forme des soldats d'élite. Mais qui les formera ?

● Puis posant aux marins stabilisés dans le métier la question : « et si c'était à refaire ? », on obtient 52 % de « oui » et 48 % de « non ».

L'ordre des préférences a un peu évolué chez les marins de métier. On apprécie par ordre décroissant : la sécurité de l'emploi, le travail en équipe, la variété des tâches de la marine, les possibilités de promotion et bien sûr les possibilités financières plus rapides qu'à terre.

Quant au métier lui-même, on le juge monotone, souvent beaucoup de paperasses là où l'on croit trouver l'aventure. Le travail par quarts a ses adeptes et ses détracteurs, mais on aime travailler et vivre sur un bateau et puis l'automatisation a amélioré et simplifié les tâches.

Reste la hiérarchie imposée ou acceptée. Certains chefs ont la manière, d'autres braquent le personnel d'exécution, personne n'aime la pagaille, l'incohérence, par contre un bon chef fait un bon navire.

Alors après quelques années que reste-t-il des préférences ? Beaucoup de sentiments et quelques images bucoliques.

La camaraderie, la vie en groupe, la vie en plein air, les voyages pour bouger, les escales avec, au cours des jours, du temps pour lire et une vie réglée qui ne bouscule personne.

Quant au risque, on le fuit de plus en plus, même dans l'aventure maritime qui est au fond un voyage bien organisé selon ceux qui naviguent.

## La vie à bord

● L'étude de l'U.S.M. passe ensuite aux locaux d'équipages. D'abord les locaux individuels. Tout le monde les trouve bien. Qui s'en plaindrait d'ailleurs, à part le bruit et les vibrations nettement intolérables sur certains navires et qui, même tolérés en apparence, n'en usent pas moins les nerfs ? Quant aux locaux collectifs, même avec des efforts de décoration, on ne les trouve pas très humains, pas très chauds.

Sur les navires modernes, il nous semble que dans un but d'agrément, la décoration, l'aménagement tentent de recréer l'atmosphère à terre : les cabines ressemblent à des chambres d'hôtels, et les salles à manger à des salles de restaurant de grandes villes. A vouloir trop bien faire, n'a-t-on pas enlevé au cadre de vie tout ce qui faisait partie du charme des traditions de la vie en mer et qui était finalement adapté à cette vie ?

Eh oui ! Certains regrettent l'austérité, mais aussi la dignité maritime du mobilier d'acajou et du laiton poli des vieux cargos. Qu'ils se consolent tout de même, car en dépit de cet ameublement rétro aujourd'hui apprécié par les collectionneurs, pour jouer et non pour vivre dedans, l'exiguïté des cabines amenait quelquefois leurs possesseurs à faire bon voisinage avec des tuyauteries, des vannes, des trous de sonde, voire des moques, pendues aux barrots, pour le goutte-à-goutte d'un renvoi d'angle de timonerie.

● L'alimentation satisfait 42 % des marins, le reste ne se plaint, ni de sa mauvaise qualité, ni de son insuffisance, mais bien de son déséquilibre. C'est vrai, beaucoup de chefs de cuisine sont contents d'engraisser l'équipage. Mais il faut se lever matin pour satisfaire tout le monde à bord, la diététique étant souvent à l'opposé d'un estomac bien rempli, et des plats chatoyants et appétissants de la gastronomie classique. Pris entre le tableau

d'équivalence des rations, le désir de plaire à tout le monde, la gestion à ne pas dépasser, et les moyens du bord, le pauvre coq a fort à faire. Il n'empêche que ce qui se jette à la mer chaque jour sur les bateaux français nourrirait convenablement un, voire deux équipages pakistanais.

● La vie à bord. Les relations humaines sont, pour 86 % des personnes interrogées, faciles. Il y aura toujours le problème des jeunes officiers inexpérimentés et désireux de bien faire, et cependant maladroits avec les vieux exécutants amarinsés. Dans l'ensemble, on souhaite voir les structures bouger un peu. L'équipage souhaite parler, s'ouvrir, avoir une sorte de forum, non pour mettre la hiérarchie en cause, mais pour savoir ce qui se passe, ce que l'on fait, ce qu'on va faire, et pas seulement pour ce qui concerne la vie du bord, mais pour la vie de l'entreprise. On ne sait rien de ce qui se passe ! Les décisions de la « boîte », la vente des navires, les changements de lignes, les licenciements sont souvent annoncés comme des faits accomplis. C'est en effet un peu agaçant pour des adultes d'être traités en bons enfants.

## Les servitudes du métier

● Les questions sur les difficultés particulières de la vie du marin sont ordonnées ici par difficultés décroissantes. Le plus dur est, semble-t-il, la séparation avec la famille (82 %) et le fait que l'éducation et l'instruction des enfants ne puissent être suivies par le père (82 à 84 %), 58 % trouvent dure une vie sexuelle irrégulière. 38 % déplorent le manque d'information, de journaux récents, 27 % voudraient faire du sport comme on en fait à terre (athlétisme, sports d'équipe), mais 18 % seulement (et de tous âges) regrettent le pays.

Enfin à la question : « naviguerez-vous jusqu'à la retraite ? », 76 % répondent oui, 21 % répondent non, le reste est indifférent. Quant aux motivations de cette décision : 11 % déclarent naviguer pour le plaisir, 25 % pour le plaisir et par obligation et 41 % par force (pour gagner les « Invalides » et sans pouvoir faire d'autre métier).

Quant à la retraite à 50 ans, tout le monde est d'accord pour la prendre. Mais parmi les presque retraités ou les plus jeunes, 46 % savent ce qu'est le travail à terre, 54 % ne le savent pas, et quand il s'agit de préciser dans quoi on va se recaser, personne ne le dit avec précision, s'il n'a pas encore pris des contacts ou n'a pas d'exemples précis à donner.

On aurait aimé que certaines questions plus directement attachées à la vie du bord soient posées : les épouses embarquées, la boisson, le port de l'uniforme, la durée des embarquements, le rôle des syndicats et aussi, bien que ça paraisse un peu irréversible, le goût et le regret d'une vie plus active et techniquement moins sophistiquée.

● Pour notre part, hors enquête, nous avons souvent entendu de la part des jeunes des regrets pour le bon vieux temps — imaginé — et parfois pour le travail dur, en commun (travail du chargement, de l'entretien du navire, gros travaux dans la machine...), qui soudait des équipages, autant qu'une méchante tempête dont on sortait victorieux avec un matériel à bout de bord. On pensait moins, on travaillait physiquement davantage à des choses apparemment plus accessibles. La saine fatigue créait, dit-on, la bonne humeur. Quant aux femmes à bord, que le cher commandant Hayet surnommait « le diable en lest », il est certain qu'en apportant avec elles un renouveau de douceur et de courtoisie dans les mœurs maritimes, elles faisaient en même temps perdre au carré et au poste l'esprit gaillard et salé qui — certains navires ampoulés et moralisateurs exceptés — contribuait en général à la santé morale du marin, homme souvent de mœurs prudes, mais qui a besoin pour vivre d'une certaine truculence du verbe.

## Les contraintes de la modernisation

Les conclusions données à la fin de l'étude de l'U.S.M. semblent tout à fait intéressantes si on sait les traduire dans les faits et aucun commentaire ne saurait y être ajouté, c'est pourquoi elles sont ici citées intégralement. « Pour le groupe, le " vécu " n'a pas modifié la conception du travail fait en équipe, avec précision et calme. L'entreprise de navigation est devenue similaire d'une entreprise à terre, mais les transformations qui se sont produites dans le monde du travail ont été plus mal supportées dans le milieu maritime qu'ailleurs, car les changements ont eu des conséquences immédiates et profondes sur la vie maritime des marins.

» La modernisation et le gigantisme des navires, les fusions de compagnies, la centralisation des pouvoirs à Paris, la rationalisation de la gestion ont en effet transformé les relations des travailleurs avec leurs navires, leurs armements, leurs camarades. La disparition progressive de la vie maritime dans les ports a certainement contribué à aggraver le malaise, y compris le départ des bureaux des compagnies. Le marin devient de plus en plus un ouvrier embarqué. Mais son éloignement des pouvoirs de décision et des structures professionnelles, les cloisonnements qui existent dans la hiérarchie traditionnelle, ne lui permettent pas ou lui permettent mal de s'adapter et de participer à la vie de l'entreprise, comme peuvent le faire plus facilement les travailleurs de terre. Il se sent exclu, il en résulte pour lui un sentiment d'impuissance qui provoque parfois le désintérêt.

» Il est de moins en moins membre d'une compagnie déterminée. Il vit de moins en moins en communauté avec ses camarades de bord... L'isolement et la séparation avec l'épouse et les enfants sont douloureusement ressentis... C'est un lieu commun de dire que la marine marchande ne peut plus donner les satisfactions qu'elle donnait autrefois et qui compensaient les contraintes du métier.

» En étudiant les motivations des moins de 36 ans, nous nous sommes aperçus que la représentation qu'ils se sont faite

du métier avant d'y entrer était la même que celle de leurs aînés, et qu'elle correspondait à l'image traditionnelle que la profession de marin a toujours évoquée chez les terriens.

Quoi qu'on fasse, quelles que soient les contraintes de la civilisation technicienne, ce métier de marin n'est comparable à aucun autre, et les motivations des hommes qui l'ont choisi sont particulières et complexes, car mêlées à beaucoup d'affectivité. Vouloir lui appliquer les habitudes, les rythmes de terre, tant au point de vue des conditions de travail que pour l'aménagement des temps libres et les conceptions des relations, nous paraît une erreur et un danger, celui de ne plus recruter pour la marine marchande que des hommes qui ne choisiront le métier qu'en fonction de certains avantages matériels qu'il offre et qui très rapidement n'en verront que les sujétions.

Jean RANDIER,  
capitaine au long cours

## LA DIMINUTION DU PERSONNEL DE LA FLOTTE DE COMMERCE

	Officiers	Personnel d'exécution	Total
Au 1 <sup>er</sup> juillet 1968	8 360	23 610 (a)	31 970
Au 1 <sup>er</sup> juillet 1979	7 030	15 536 (b)	22 566
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1980	6 880	14 762	21 642
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1981	6 706	14 252	20 958

(a) En 1968, le personnel d'exécution était trois fois plus nombreux que les officiers.  
(b) En 1979, il n'excédait pas deux fois le nombre d'officiers.

Source : C.C.A.F., enquêtes annuelles.

## Projet d'ordonnance portant modification du Code du travail maritime

(17 mars 1982)

Jusqu'ici les conditions d'engagement et de travail des marins étant réglées par des lois particulières, les ordonnances (1) relatives aux contrats de travail à durée déterminée, à la durée du travail et aux congés payés, n'étaient pas applicables au personnel navigant de la marine marchande. La nouvelle ordonnance a pour objet de conférer aux marins des avantages équivalents à ceux qui ont été reconnus aux autres salariés. Elle permet également, de combler le retard qu'a pris le Droit du travail maritime, en instituant le bénéfice du repos compensateur des heures supplémentaires, ainsi que le droit aux congés payés pour la pêche artisanale.

- Le titre I de ce projet, relatif au contrat d'engagement maritime, tente de définir de façon précise le statut du marin engagé sous contrat à durée déterminée. Si l'existence d'un contrat à durée déterminée propre au contrat d'engagement maritime a été maintenue aux côtés du contrat au voyage et du contrat à durée indéterminée, elle a été prévue dans le cadre strict des dispositions générales régissant le contrat d'engagement maritime à l'exclusion de tout débordement hors de ce régime.

- Le titre II du projet d'ordonnance, relatif à la durée du travail et aux congés, en précisant que les dispositions de l'article

L. 212-1 du Code du travail sont applicables aux marins, a non seulement pour effet d'instituer une durée légale de travail hebdomadaire de 39 heures dans la marine marchande, mais également d'assurer désormais que toute modification légale qui interviendrait ultérieurement en ce domaine s'appliquerait automatiquement aux marins. Il consacre ainsi que les marins sont placés sur le même pied que les travailleurs terrestres, tout en réservant la possibilité de prévoir des aménagements du temps de travail qui tiennent compte des contraintes que les partenaires sociaux des diverses activités maritimes feront valoir.

Il introduit par ailleurs dans le Droit du travail maritime le principe de repos compensateurs des heures supplémentaires en donnant une priorité à la mise en place de ce dispositif par voie contractuelle.

Il prévoit enfin la transposition de la généralisation de la 5<sup>e</sup> semaine de congés payés en comptant trois jours par mois de service quel que soit le genre de navigation, ce qui a pour conséquence d'ouvrir aux marins pêcheurs artisans un droit aux congés payés.

(1) Ordonnance du 16 janvier 1982 notamment.

*Une organisation, qui n'est pas sans quelque analogie avec la politique agricole commune, fonctionne pour la pêche au sein de la C.E.E. Mais ses résultats paraissent bien en-deçà de ceux de la P.A.C. car la pêche n'a pas connu cette longue période de prospérité dont a bénéficié l'agriculture. Au surplus le problème des zones de pêche était posé d'emblée au niveau mondial, alors que la politique agricole commune commençait à exercer ses premiers effets sur le territoire des États membres.*

C.F.

1976 marque pour la pêche française un tournant. C'est en effet à partir de cette date que, sur le plan communautaire, débute l'exercice par la Communauté des compétences inscrites dans le domaine de la pêche dans le traité de Rome notamment à l'article 38 (1) alinéa 1, la politique communautaire des pêches trouvant son fondement à l'alinéa 4 du même article (2).

En effet à partir de la déclaration du Conseil du 27 juillet 1976 relative à la création, dans la Communauté, d'une zone de pêche s'étendant jusqu'à 200 milles, les États membres de la C.E.E. ont étendu leurs eaux à 200 milles et il a été décidé que sur ces zones une politique communautaire s'appliquerait. La décision de principe étant prise, il ne s'agissait plus que de mettre au point les deux composantes de la politique communautaire en matière de zones de pêche. A savoir :

- **Quelle réglementation appliquer dans la C.E.E. ?** C'est le problème de la politique interne.

- En outre, la C.E.E. se devait de prendre le relais de ses États membres pour **négoier avec les pays tiers des accords de pêche** garantissant l'accès des navires de la Communauté à des zones de pêche qui étaient passées sous le contrôle des pays qui venaient d'étendre leurs propres zones de pêche à 200 milles. C'est la politique externe de la Communauté.

Les dossiers des zones de pêche de la Communauté comportent trois volets : celui des **mesures techniques** applicables à la zone, celui des **quotas** susceptibles d'être pêchés, enfin la question est de savoir le **champ d'application des règles de gestion** pour autant qu'elles sont définies.

## POLITIQUE INTERNE

### Les mesures techniques de conservation

La Communauté est compétente pour définir les mesures techniques de conservation. Une chose est maintenant certaine, confirmée par la Cour de Justice des Communautés (3). Les États membres ne peuvent en principe plus prendre de leur propre initiative aucune mesure réglementaire. Cette compétence est irrévocablement dévolue à la Communauté.

(1) Article 38, alinéa 1<sup>er</sup> : le Marché commun s'étend à l'agriculture et au commerce des produits agricoles. Par produits agricoles on entend les produits du sol, de l'élevage et de la pêche, ainsi que les produits de première transformation qui sont en rapport direct avec ses produits.

# LES ZONES DE PÊCHE C.E.E. ET LEURS PROBLÈMES

Service d'Analyse Economique  
et du Plan

DOCUMENTATION  
Réf. n° 484

### Une compétence juridique communautaire

Le texte de l'arrêt est clair : « Les États membres ne sont donc plus en droit d'exercer une compétence propre en matière de mesures de conservation, dans les eaux relevant de leur juridiction... » et ce « du fait qu'à l'expiration, le 1<sup>er</sup> janvier 1979, du délai transitoire prévu par l'article 102 de l'acte d'adhésion, la compétence pour prendre, dans le cadre de la politique commune de la pêche, les mesures destinées à la conservation des ressources maritimes appartient pleinement et définitivement à la Communauté » plus loin, « il convient de souligner en tout premier lieu, que le transfert de compétence en la matière étant total et définitif au profit de la Communauté ».

Si des exceptions sont possibles, elles sont rares et obéissent à des critères très stricts car, poursuit la Cour : « On ne saurait étendre cette conception jusqu'au point de mettre les États membres dans l'impossibilité complète de modifier éventuellement les mesures de conservation existantes, en fonction de l'évolution des données de nature biologique et technique pertinentes en la matière. De telles mesures modificatives, de portée limitée, ne sauraient comporter une nouvelle politique de conservation de la part d'un État membre, la compétence d'établir une telle politique revenant désormais aux institutions communautaires ».

On pourrait penser que le **soin jaloux** des institutions communautaires à défendre leurs compétences a pour corollaire l'existence d'une **réglementation interne** à la Communauté ; générale, précise et complète, correctement appliquée par les États membres. Il n'en est rien début 1982.

### Un an de règlement modeste

Un règlement communautaire (4) prévoyant certaines mesures techniques de conservation des ressources de pêche a été adopté

(2) Alinéa 4 : le fonctionnement et le développement du Marché commun pour les produits agricoles doivent s'accompagner de l'établissement d'une politique agricole commune des États membres.

(3) Arrêt du 5 mai 1981 dans l'affaire 804/79 Commission c/Royaume-Uni, Pêches maritimes.

(4) J.O. des Communautés européennes du 1<sup>er</sup> octobre 1980, n° L 258/1, règlement, C.E.E. n° 2527/80 du 30 septembre 1980.

par le Conseil du 30 septembre 1980 ; son article final est éloquent : « le présent règlement est applicable jusqu'au 20 décembre 1980 ». Après plusieurs prolongations décidées par le Conseil, il n'a pas été possible de proroger sa validité au-delà du 31 octobre 1981. Depuis cette date, les mesures techniques mentionnées ci-dessous n'existent donc plus. Le refus de certains États membres de s'engager de manière définitive sur l'adoption de mesures définitives montre les difficultés de l'entreprise qui restait de toute façon limitée dans son contenu. Car le contenu du règlement n° 2527/80 était modeste :

- D'une part, il ne couvrait pas l'ensemble des eaux communautaires, du moins pour les maillages. Seules les eaux « européennes » de la Communauté étaient concernées par la réglementation des maillages.

- D'autre part, nombre de dispositions renvoyaient à une décision explicite ultérieure du Conseil pour l'adoption de mesures plus précises. Ainsi l'article 2 pour le maillage en mer du Nord qui prévoit : « Le Conseil décide à la majorité qualifiée, avant le 31 juillet 1982... à la lumière des enseignements recueillis et compte tenu des informations scientifiques disponibles, s'il y a lieu de reporter l'augmentation du maillage à 90 mm dans la mer du Nord à une date ultérieure ».

- Dans un autre cas, celui de l'article 7 par exemple, on n'exclut pas la possibilité d'utiliser des dispositifs de protection des fonds de chaluts, mais on ne prévoit pas lesquels, ce qui rend sans intérêt ce genre de dispositions, assorti d'aucune modalité précise.

- Enfin, dans les dispositions finales, article 18, on prend soin d'exclure du champ d'application de ce règlement les stocks « strictement locaux ». Il est dit : « Dans le cas des stocks strictement locaux qui ne présentent d'intérêt que pour les pêcheurs d'un seul État membre, l'État membre en question peut prendre des mesures pour assurer la conservation et la gestion de ces stocks non visés par les actes réglementaires de la Communauté, étant entendu que ces mesures ne doivent pas être en contradiction avec les dispositions communautaires. »

- Dans le cas de la détermination du maillage (article 5 du règlement), on constate que la manière de mesurer le maillage n'est pas précisée.

### *Aujourd'hui, un vide juridique*

Embryonnaire, la réglementation communautaire n'existe plus de toute façon depuis le 31 octobre dernier. Or, ce règlement « directement obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre » avait entraîné l'abrogation des réglementations nationales antérieures qui ne peuvent être réactivées, les États membres ayant perdu définitivement leur compétence propre en ce domaine. La Communauté se trouve donc, début 1982, devant un vide juridique qu'il appartient au Conseil de combler. Il convient de souligner que ce vide juridique n'impressionne toutefois pas les pêcheurs de la Communauté qui exercent leur métier en l'absence de toute réglementation applicable et ce au détriment de la conservation des stocks.

### **Les quotas**

Ont-ils en matière de quotas, autre volet de la conservation, la même liberté ? La réponse est plus complexe, à l'image de la situation des stocks de poissons évoluant dans les eaux de la C.E.E. On doit à cet effet faire la distinction qui est clairement établie par les experts scientifiques entre les stocks « exclusifs » et les stocks « mixtes ».

### *Pas de quotas pour stocks communautaires*

Pour ceux-ci, c'est-à-dire pour les espèces pour lesquelles il est établi qu'elles évoluent entièrement dans les eaux de la C.E.E., il est clair que les États membres n'ont encore, à ce jour, pris aucun engagement de respecter ce que les scientifiques appellent T.A.C. ou P.M.A. (5).

Dès lors, point n'est besoin, puisqu'il n'y a pas accord sur le « total », de rechercher un accord de répartition et de se mettre d'accord sur des quotas que les pêcheurs de chaque pays pourraient prélever sur la P.M.A., la somme des quotas ne devant normalement jamais excéder la P.M.A. C'est, de manière générale, sous ce régime que fonctionne l'exploitation des espèces exclusives.

Deux exceptions sont toutefois à mentionner.

- Une, en 1978, où les États (exception faite du Royaume-Uni), avaient accepté les propositions de la Commission. Ils s'étaient engagés cette année-là à respecter les quotas qui étaient proposés. Il convient de mentionner qu'un tel accord ne pourrait être réalisé aujourd'hui tant sur le plan politique que juridique.

- La seconde exception vise la capture de harengs dans certaines zones communautaires : Ouest-Écosse et mer du Nord. Pour ces stocks, il se trouve qu'aucun État ne s'est formellement opposé aux P.M.A. proposées par la Commission et que la pêche s'effectue sur ces bases.

### *Quotas pour les stocks mixtes*

Pour ces derniers (6) non exclusivement communautaires la situation est différente. La Norvège a, quant à elle, établi un programme de conservation de ses ressources dont font partie les stocks mixtes. Redoutant les limites de l'action communautaire en matière de respect des quotas, la Norvège a exigé que si une gestion conjointe devait s'effectuer, elle prenne la forme d'un engagement international liant la Communauté et, partant, ses États. C'est ainsi que du fait de l'accord avec la Norvège, les stocks mixtes font l'objet d'un accord quant au niveau maximal des prises à effectuer.

Aussi, dès que le chiffre agréé est atteint pour une espèce, la pêche doit s'arrêter. Au cours des dernières années, ce système a fonctionné correctement. Lorsque les informations disponibles permettaient de constater que les captures avaient atteint la limite des P.M.A., les autorités norvégiennes et communautaires prenaient les mesures nécessaires pour que la pêche s'interrompe. Cette situation s'est présentée à deux reprises au cours de l'année 1981, pour le maquereau (dont la pêche a été arrêtée en août du côté de la Communauté) et pour le cabillaud (dont les captures ont atteint le chiffre autorisé début décembre).

La prolongation d'un tel système sans répartition nationale peut, certes, être critiquée. Elle ne doit cependant pas faire l'objet d'une condamnation totale car sur le plan biologique, il n'est pas nécessaire de procéder à une telle répartition. Pour ceux qui en douteraient, il n'est d'ailleurs que de constater l'amélioration — certes relative, mais significative — de certains de ces stocks pour 1982 par rapport aux années antérieures, amélioration que n'a donc pas affecté l'absence de quotas de répartition.

(5) Prise maximale autorisée, en anglais *total allowable catch*.

(6) Il s'agit de stocks de la mer du Nord évoluant dans les eaux de la Communauté et dans les eaux de la Norvège. Ils concernent le cabillaud, l'églefin, le lieu noir, le merlan, le maquereau, espèces d'une particulière importance pour le marché communautaire.

## Le champ d'application des règles de gestion

La troisième composante de la situation interne à la zone de la Communauté est précisément celle de l'étendue de la zone communautaire. Cette question est celle de savoir quelles sont les conditions générales d'accès des pêcheurs communautaires.

Le traité de Rome, les règlements, ainsi que l'acte d'adhésion du Royaume-Uni, de l'Irlande et du Danemark, fixent à cet égard des principes et des échéances.

### Les principes

La communautarisation des eaux est inscrite dans le traité, à son article 7 notamment (7). Elle est confirmée dans le règlement du Conseil n° 101/76 du 20 octobre 1970 (8) portant établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche.

L'article 1<sup>er</sup> du règlement indique... « il est établi un régime commun pour l'exercice de la pêche dans les eaux maritimes »... L'article 2, alinéas 1 et 2, précise « le régime appliqué par chacun des États membres à l'exercice de la pêche dans les eaux maritimes relevant de sa souveraineté ou de sa juridiction ne peut entraîner des différences de traitement à l'égard d'autres États membres ». « Les États membres assurent notamment l'égalité des conditions d'accès et d'exploitation des fonds situés dans les eaux visées au premier alinéa entre tous les navires de pêche battant pavillon d'un des États membres immatriculés sur le territoire de la Communauté. »

L'acte d'adhésion du Royaume-Uni, de l'Irlande et du Danemark comporte des dispositions relatives à la pêche notamment aux articles 100 à 103. L'économie de ces articles est essentiellement dérogatoire par rapport aux principes.

— La première dérogation permet aux États membres de réserver à leurs nationaux jusqu'au 31 décembre 1982 l'exercice de la pêche dans la zone des 6 milles de leurs côtes.

— En outre, il est possible d'étendre de 6 milles à 12 milles l'exercice exclusif de la pêche par les nationaux pour des zones énumérées à l'article 101 de l'acte d'adhésion.

— Enfin, l'article 103 est ainsi rédigé : « Avant le 31 décembre 1982, la Commission présente au Conseil un rapport concernant le développement économique et social des zones côtières des États membres et l'état des stocks. Sur la base de ce rapport et des objectifs de la politique commune de la pêche, le Conseil, sur proposition de la Commission, examine les dispositions qui pourraient suivre les dérogations en vigueur jusqu'au 31 décembre 1982 ».

Nous nous situons dans la période visée à cet article et des discussions sont ouvertes entre les États membres et avec la Commission pour fixer, s'il y a lieu, les dispositions qui pourraient suivre les dérogations en vigueur jusqu'au 31 décembre 1982.

### Des progrès lents à venir pour l'application

Ces discussions sont actuellement une composante essentielle de la politique interne de la pêche ; l'absence d'accord sur ce point est d'ailleurs une cause supplémentaire d'insuccès dans le domaine de la réglementation des mesures techniques et des quotas, ces trois éléments constituant un ensemble indissociable qu'aucun État membre n'accepte de voir mis en vigueur isolément. Pour tous, en effet, il importe de savoir en même temps comment, quoi et où pêcher dans la Communauté, mais aussi en dehors de la Communauté. Car si, sur le plan interne, les pro-

grès sont apparemment lents à venir, il n'en est pas de même dans le domaine de la politique externe de la Communauté qui concerne l'accès des pêcheurs de la C.E.E. aux eaux des pays tiers et l'accès de pêcheurs des pays tiers aux eaux de la C.E.E.

## POLITIQUE EXTERNE

### Les références juridiques

Dans ces domaines les choses sont allées plus vite. Sur la base d'un mandat (9) du Conseil l'autorisant à négocier des accords — essentiellement sur une base réciproque —, la Commission a accompli malgré les difficultés internes une tâche considérable et ce, dans un contexte de raréfaction quasi générale des ressources disponibles ; l'action de la Communauté en matière d'accès aux zones de pêche a pris deux grandes directions sur la base de la résolution du Conseil « concernant certains aspects externes de la création dans la Communauté, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1977 d'une zone de pêche s'étendant jusqu'à 200 milles » dont il importe de citer les termes essentiels.

« [Le Conseil] convient... que l'exploitation, par des navires de pêche des pays tiers, des ressources de pêche situées dans ces zones, sera régie par des accords entre la Communauté et les pays tiers intéressés.

» Il convient, en même temps, de la nécessité d'assurer par des accords communautaires appropriés, l'obtention de droits pour les pêcheurs de la Communauté dans les eaux des pays tiers ainsi que le maintien de droits existants.

» A ces fins, indépendamment de l'action commune à mener dans les enceintes internationales appropriées, le Conseil charge la Commission d'entamer... des négociations avec les pays tiers. »

### L'action concrète

#### *Négociations directes au sein des grandes commissions*

L'action de la Communauté dans les enceintes internationales se substitue progressivement aux États membres dans les grandes commissions internationales de pêche.

— Depuis 1979, la C.E.E. s'est substituée à ceux de ces États membres (10) qui étaient membres de la commission internationale des Pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest. Cela lui vaut de contribuer seule désormais au budget de l'organisation et de disposer d'une voix parmi celles des 13 parties à cette organisation pour obtenir des quotas (dans les zones internationales soumises à la réglementation de cette organisation).

— Dans d'autres commissions, celles des Pêches de l'Atlantique du Sud-Est, de la commission internationale des Thonidés de l'Atlantique ou de la commission des Pêches pour la mer Baltique, le processus n'est pas encore achevé et la C.E.E. n'est pour l'instant qu'observateur. Dans ces trois exemples, les len-

(7) Article 7 : « Dans le domaine d'application du présent traité... est interdite toute discrimination exercée en raison de la nationalité. »

(8) J.O. des Communautés européennes du 27 octobre 1970.

(9) Le mandat est ainsi rédigé : « La Commission est autorisée à négocier des accords de pêche avec les pays tiers, dans les conditions et conformément aux orientations indiquées, (suivent les orientations). La Commission conduit les négociations en consultation avec les représentants des États membres.

(10) La France, le Royaume-Uni, le Danemark, l'Italie, la R.F.A. étaient membres de cette commission, transformée à la suite de l'extension des eaux canadiennes à 200 milles en Organisation des Pêches de l'Atlantique Nord-Ouest.

teurs résultent de positions juridiques de certains participants qui ne reconnaissent pas la C.E.E.

Bien entendu, refusant de faire preuve de dogmatisme, les institutions communautaires n'ont pas demandé à ceux de ces États membres, qui continuent à être parties à ces organisations, de s'en retirer. Il est essentiel en effet pour la Communauté de sauvegarder des possibilités de pêche fût-ce au prix d'une exception à l'exercice de la compétence exclusive.

### *Négociations d'accords communautaires*

En même temps qu'une présence effective dans les enceintes internationales, la Commission a négocié et continue de négocier des accords communautaires appropriés à la poursuite des activités de pêche des États membres.

- Depuis 1977, la C.E.E. a en effet négocié des accords, tous maintenant entrés en vigueur avec les États-Unis, le Canada (11), les îles Féroé, la Norvège, la Suède, l'Espagne, le Sénégal et la Guinée-Bissau. Ces accords visent à un même objectif : obtenir des possibilités de pêche — pour certains la base est la réciprocité (Norvège, Féroé, Suède et dans une certaine mesure Espagne). Dans le cas des États-Unis, la C.E.E. bénéficie du surplus disponible ; c'est le cas également au Canada, à cela près que le surplus canadien se trouve compensé par des concessions tarifaires de la Communauté sur les produits canadiens de la pêche exportés dans les États membres de la Communauté.

- Avec le Sénégal et la Guinée-Bissau, les possibilités de pêche, qui ne font pas l'objet de limitation de prise, sont accordées en contrepartie d'un financement communautaire pour deux ans, auquel s'ajoute une redevance des armateurs. Cette redevance varie selon le type de bateaux, chalutiers congélateurs, ou non, thoniers congélateurs ou de pêche fraîche ; elle varie également en fonction des espèces (crevettes ou poissons) ainsi qu'en fonction des débarquements effectués localement.

- Pour les accords de réciprocité, Norvège et Féroé essentiellement, des consultations annuelles ont lieu pour apprécier le volume tonne contre tonne, des espèces qui sont échangées. Les possibilités respectives s'apprécient — compte tenu de la situation des stocks — et des possibilités offertes par ailleurs (accords entre la Norvège et l'U.R.S.S., des îles Féroé avec l'Islande) qui viennent quelque peu réduire la marge de négociations de chaque partie.

### *L'accord C.E.E.-Espagne*

Ces accords sont globalement intéressants pour la Communauté. Ils permettent une exploitation plus rationnelle dans le temps des différentes espèces mais ils ne constituent que des compléments à hauteur de quelques milliers de tonnes dont bénéficient les pêcheurs de la Communauté ; il n'y a donc pas lieu de leur accorder une importance excessive, ce d'autant qu'un partenaire exigeant de la C.E.E., l'Espagne, est fortement débitrice dans l'accord avec la C.E.E. (10 500 t de merlu en 1981).

Il se trouve en effet que les ressources de pêche espagnoles sont très réduites et n'intéressent guère les pêcheurs de la C.E.E. En revanche l'Espagne dispose d'une flotte imposante orientée traditionnellement sur le golfe de Gascogne. L'accord avec la C.E.E., qui vise à un équilibre des possibilités de pêche réciproques, est donc très déséquilibré. Chaque année par le mécanisme de dégressivité inscrit dans l'accord, la C.E.E. réduit les possibilités de pêche des Espagnols notamment le nombre des gros chalutiers fréquentant les eaux de la C.E.E. Mal supportée par l'Espagne, cette dégressivité s'avère payante pour la C.E.E.

dont les ressources en merlu à la disposition de ses pêcheurs augmentent en conséquence.

Depuis 1978, la réduction de l'activité des chalutiers est la suivante : 240 licences en 1978, 200 en 1979, 168 en 1980, 142 en 1981. Pour 1982, le chiffre sera encore réduit (130 licences pour pêcher du 15 février au 31 décembre).

Seul l'accord C.E.E.-Espagne pose des problèmes de gestion et de contrôle. On constate, en effet, un fort pourcentage de chalutiers sans licences dans le golfe de Gascogne où opère exclusivement une importante flottille artisanale (anchoyeurs, merlutières, canneurs) dont le contrôle de l'activité s'avère compliqué.

Gérant, au mieux des intérêts de ses États membres, les accords mentionnés ci-dessus, la Communauté poursuit sa tâche de négociation d'autres accords. Il en est ainsi avec l'Islande qui refuse jusqu'à présent de conclure un accord de réciprocité.

De même pour l'Afrique, un mandat a été donné par le Conseil à la Commission pour négocier en même temps que le Sénégal et la Guinée-Bissau avec le Cap Vert et la Mauritanie. Avec ce dernier pays, un projet d'accord-cadre a été mis au point et de nombreux contacts exploratoires ont eu lieu, infructueux jusqu' alors. La raison essentielle tient au fait que jusqu' alors, la Mauritanie souhaitait que les pêcheurs de la C.E.E. créent des sociétés mixtes à statut mauritanien, pratique peu utilisée dans le domaine de la pêche avec d'autres pays, en tout cas par les pêcheurs communautaires.

La Communauté devra également conclure des accords avec d'autres pays africains. Un mandat de négociations est d'ailleurs élaboré, autorisant la Commission à ouvrir des négociations en vue de la conclusion d'accords de pêche avec la Guinée et la Sierra-Leone ainsi que, en ce qui concerne la pêche aux thonidés, avec les pays africains riverains de l'Atlantique et notamment avec l'Angola, Sao Tomé e Príncipe et la Guinée Équatoriale.

Enfin, la Communauté se préoccupe de négocier pour les pêcheurs de La Réunion des accords avec les pays voisins et notamment avec Maurice et les Seychelles.



Le dynamisme de la Communauté a incontestablement permis aux pêcheurs communautaires de subir le choc des extensions à 200 milles. Il reste que des États tiers demeurent sourds à l'appel de la C.E.E. Il s'agit en premier lieu de l'Islande, des pays de l'Est, de l'U.R.S.S. en particulier qui dispose de cabillaud et surtout du Brésil.

L'impossibilité de négocier jusqu'à présent un accord de réciprocité avec le Brésil est probablement la cause de l'absence d'une exploitation significative sous pavillon français des crevettes de la Guyane. Dans ce département la pêche est actuellement effectuée dans le cadre d'un règlement communautaire annuel par des navires étrangers (essentiellement américains et japonais).

Serge GARACHE,  
ministère de la Mer

(11) L'accord avec le Canada n'a été signé qu'à la fin décembre 1981.

*« En soi-même, il agitait incessamment l'océan.*

*Qu'est-ce que l'homme peut opposer à cet univers  
inconstant, travaillé de loin par les astres, couru de houles  
et de montagnes transparentes, incertain sur ses bords,  
inconnu dans ses profondeurs ; origine de tout ce qui vit,  
mais tombe impénétrable aux mouvements de berceau et  
recouverte de lumière ? »*

*Paul VALÉRY (Eupalinos)*

# LE POTENTIEL FRANÇAIS DE RECHERCHE OCÉANO- LOGIQUE

Se. Soc. d'Analyses Documentaires  
de la F.N.C.  
DOCUMENTATION FRANÇAISE  
1982 n° 484

Dans l'imagerie populaire, la mer a souvent eu deux visages, celui de l'aventure, que ce soit d'Ulysse à Tabarly ou des caphorniers aux exploitants des plates-formes pétrolières, aventure qui fascine toujours et effraie souvent, celui aussi d'un monde à la fois familier et très secret, origine, dit-on, de toute vie sur la Terre, mais qui recèle encore de nouvelles richesses à découvrir.

L'attrait conjugué de l'aventure sur mer et de la recherche de l'inconnu, qui règne parfois en maître dans les fantasmes oniriques de l'homme, trouve une satisfaction assez complète dans l'exercice de l'océanographie. Cette discipline, qui dans sa forme moderne n'a guère plus de cent ans, est surtout connue en France par la célébrité du Prince Albert de Monaco, de Jean-Baptiste Charcot et plus récemment du commandant Cousteau. Mais ce serait faire injure à des dizaines de savants et de chercheurs de ne retenir que ces noms-là.

## UN DÉVELOPPEMENT SANS PRÉCÉDENT

Il est bon de rappeler en commençant que la recherche océanographique française a connu un essor tout à fait remarquable depuis la Seconde Guerre mondiale, qui avait elle-même favorisé des études s'appliquant directement à la guerre sous-marine et aux opérations de débarquement.

Tout d'abord encouragé par le comité d'Océanographie et d'Études des Côtes (C.O.E.C.) et le service hydrographique de la Marine, soutenu ensuite par le comité de l'action concertée « Exploitation des Océans » (COMEXO) et les fonds de la délégation générale à la Recherche scientifique et technique (D.G.R.S.T.), le potentiel de recherche océanographique français s'est épanoui enfin depuis la création en 1967 du Centre national pour l'Exploitation des Océans (CNEXO).

Ce développement sans précédent de l'océanographie permettait à la France d'occuper en 1970, parmi les puissances maritimes de l'O.C.D.E., la troisième place pour le volume des recherches, mesuré en termes budgétaires. Évaluée dans les mêmes termes, la position française s'est progressivement dégradée, au cours de la décennie 70, malgré des investissements importants et un accroissement sensible des effectifs consacrés à la recherche océanologique. Compte tenu de la nouvelle politique française en matière de recherche et de technologie, on peut espérer que les années 80 verront l'océanologie française retrouver la très honorable place qu'elle occupait en 1970.

## LA RECHERCHE OCÉANOLOGIQUE : VERS UNE PLUS GRANDE SPÉCIALISATION

Avant de présenter rapidement le potentiel français de recherche océanologique dans ses différentes composantes humaines, structurelles et matérielles, il n'est sans doute pas inutile de faire encore quelques observations sur la nature et le contenu de la recherche océanologique. Dans les classifications que l'on trouve dans les encyclopédies (mais qui servent aussi à définir les enseignements de base), il est traditionnel de diviser l'océanographie en domaines relativement indépendants les uns des autres : l'océanographie physique et dynamique, l'océanographie biologique, l'océanographie géologique et géophysique qui correspondent à des disciplines scientifiques fondamentales, et auxquelles s'ajoutent l'océanographie appliquée et les techniques océanographiques.

Les recherches sur l'océan, sur les phénomènes dont il est le siège, sur les êtres qui y vivent, sur les ressources qu'il contient

ou à travers lequel on peut avoir accès, avaient jusqu'à une époque récente pour seul but ou presque de développer les connaissances, de décrire et d'expliquer.

Depuis une vingtaine d'années, on cherche davantage à favoriser et à préparer les exploitations de l'océan, mais, ce faisant, on constate aussi que le besoin d'approfondissement des connaissances est toujours aussi grand. Cela explique que l'océanologie, comme l'on dit maintenant, couvre autant les recherches de base des différentes disciplines (physique, chimie, biologie, écologie, dynamique et toutes les géosciences) que les programmes les plus variés de recherche appliquée, voire d'importants développements technologiques, puisqu'ils concernent aussi bien le pétrole off shore que l'aquaculture, l'aménagement des zones littorales que les nodules polymétalliques, la lutte contre les pollutions de toutes sortes que les activités halieutiques, les techniques d'intervention sous la mer, à vocation industrielle ou militaire, que les énergies marines renouvelables.

C'est dire aussi que la recherche océanologique doit tendre à une plus grande spécialisation que par le passé, et l'on distinguera par exemple le biologiste du microbiologiste, de l'écologiste, du biochimiste, etc. Mais les programmes de recherche y sont la plupart du temps pluridisciplinaires par nature : l'océanologie, dans sa grande variété de finalités, permet de développer les travaux conjoints d'équipes de recherche qui pourraient sans cela être tentées de s'enfermer dans l'isolement de leur spécificité propre. Cela signifie enfin que l'étiquette d'océanologue n'est pas toujours facile à attribuer : si les compétences proprement marines sont indispensables dans tout programme de recherche océanologique, il n'est pas rare de voir participer à tel ou tel d'entre eux des chercheurs ou des équipes dont la vocation principale n'est pas tournée vers la mer.

## LES INSTITUTIONS ET LES HOMMES (1)

Le poids de l'histoire peut-être, mais plus sûrement l'ampleur des moyens et la constance des efforts qu'exige la recherche océanologique, expliquent que le potentiel océanologique français appartienne en majeure partie au secteur public.

### Les institutions

Pour parler en chiffres ronds, ce sont environ 1 600 personnes qui sont répertoriées en 1982 comme travaillant à temps plein en océanologie (cf. tableau 1). Il leur correspond en effet autant d'emplois budgétaires dans des organismes publics de recherche civile relevant de la gestion d'ensemble du ministère de la Recherche et de l'Industrie. Certaines estimations permettent de considérer qu'un nombre équivalent de personnes (un peu moins de 1 500) ont des activités de recherche océanologique, quelquefois à temps partiel seulement, dans des administrations ou des établissements publics sur lesquels le ministère de la Recherche et de l'Industrie n'exerce aucune tutelle directe.

Pour être complet, il faudrait ajouter à ces chiffres les effectifs relevant du ministère de la Défense, que ce soit au titre du service hydrographique et océanographique de la Marine ou à celui de la délégation générale pour l'Armement, et enfin ceux qui, dans le secteur privé, contribuent également au développement de l'océanologie française. Il est vraisemblable que dans ce dernier cas, les activités de recherche ne sont jamais ni permanentes, ni prééminentes ; mais des compétences techniques et

## 1. Personnel civil travaillant à temps plein ou à temps partiel en océanologie à la fin de 1981

Organismes	Postes budgétaires relevant de l'enveloppe interministérielle de Recherche	Autres personnels
C.N.R.S. ....	528	
Universités .....		620 (a)
CNEXO .....	556	84
France-Aquaculture .....		49
Genavir .....		250
I.S.T.P.M. ....	279	186 (b)
O.R.S.T.O.M. ....	119	
Météorologie nationale .....	12	
D.P.N.M. (Phares et Balises) .....	4	
I.N.S.E.R.M. ....	15	
Ministère de la Culture (Fouilles et Antiquités) .....	5	
I.N.R.A. ....	24	
CEMAGREF .....		21
Laboratoire national de Pathologie des Animaux aquatiques .....		16
C.E.A. ....		40
B.R.G.M. ....		13
I.F.P. ....		100
Institut océanographique .....		40
E.D.F. ....		40
<b>Total</b> .....	<b>1 542</b>	<b>1 459</b>

(a) Non compris les allocataires de bourses.  
(b) Y compris les 69 marins et la centaine de contrôleurs et de statisticiens.

opérationnelles existent, dans des sociétés pétrolières ou parapétrolières, dans certaines sociétés de services ou dans certains bureaux d'études, qu'il serait injuste de ne pas évoquer ici. C'est globalement quelques centaines de personnes au maximum qu'il conviendrait de rajouter aux 3 000 que nous venons de citer et que nous pouvons maintenant présenter un peu mieux.

### Les hommes au travail

Près de 1 200 personnes sont identifiées, à parts à peu près égales, au Centre national de la Recherche scientifique et dans les universités. Il s'agit la plupart du temps d'équipes mixtes qui se sont développées notamment dans les stations marines d'Endoume (biologie, écologie, protection du milieu naturel) à Marseille, de Villefranche-sur-Mer (physique et chimie marines, zoologie, géodynamique), de Roscoff (biologie marine et zoologie expérimentale) et le laboratoire Arago (biologie) de Banyuls-sur-Mer — ces trois stations étant rattachées à l'Université de Paris VI —, l'Institut de Géologie du bassin d'Aqui-

(1) Pour obtenir plus de précision que n'en permet cet article, on consultera avec profit le répertoire des laboratoires et des chercheurs publié en 1978 sous le nom de *La Recherche océanologique* par le CNEXO, 66, avenue d'Iéna, 75016 PARIS.

taine (environnement sédimentaire et structural des domaines marins) à Bordeaux. A côté de ces stations marines, la plupart des universités françaises ont développé des laboratoires d'océanographie : Lille, Caen, Nantes, Montpellier, Perpignan... et enfin Brest, dont l'Université s'est, dès sa création, résolument tournée vers l'océan, et dans laquelle les différentes disciplines sont représentées. Il faut citer aussi les grands établissements tels que le Collège de France, l'École pratique des hautes Études, et surtout le Museum national d'Histoire naturelle.

Sur cette importante population qui travaille au sein de l'ensemble universités plus C.N.R.S., il n'est pas inutile de faire quelques observations. Tout d'abord, sa compétence s'exerce, comme il est naturel, essentiellement en recherche de base. Près de la moitié des effectifs conduisent des recherches dans le domaine des sciences de la vie. Dans les sciences de la Terre, la frontière entre ce qui relève de l'océanologie et ce qui n'en relève pas est fluctuante, l'évaluation exacte du potentiel que nous tentons ici est donc délicate. Enfin, un certain héliotropisme a incontestablement marqué le développement de l'océanographie française au début du siècle, car jusqu'à l'apparition de l'Université de Brest — et l'implantation du CNEXO en Bretagne — la densité de chercheurs sur les côtes méditerranéennes a été incomparablement plus élevée que sur le littoral atlantique et de la Manche : cette constatation n'enlève rien à la qualité de leurs travaux.

Par l'importance des effectifs, c'est ensuite le groupe CNEXO qu'il faut citer, avec près de 1 000 personnes en 1982 (2). En effet, aux 583 postes budgétaires, il convient d'ajouter les effectifs des différentes filiales, notamment France-Aquaculture et le groupement d'intérêt économique Genavir sur lequel nous reviendrons plus loin et qui emploie plus de 200 marins. Du fait de ses missions nationales comme agence de programmes et gestionnaire de moyens lourds, la direction du CNEXO emploie plus de 100 personnes à Paris. Le CNEXO comprend par ailleurs des équipes tahitienne (aquaculture tropicale, 70 personnes) et toulonnaise (technologie sous-marine, 60 personnes) et surtout un vaste centre pluridisciplinaire, le Centre océanologique de Bretagne, qui outre ses propres équipes (3) (environ 400 personnes) héberge des antennes de l'O.R.S.T.O.M., du B.R.G.M., le Centre de Météorologie maritime, le Laboratoire national de Pathologie des Animaux aquatiques (de la direction des Services vétérinaires), le Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions accidentelles des Eaux.

L'Institut scientifique et technique des Pêches maritimes, dont les principales installations sont à Nantes, emploie près de 500 personnes, mais outre sa mission de recherche dans le domaine de l'halieutique et de la conchyliculture, il assume également le contrôle de la qualité des produits de la mer, et cette mission ne peut être considérée comme relevant de la recherche (4).

Enfin, l'Office de la Recherche scientifique et technique Outre-Mer (O.R.S.T.O.M.) occupe également une place importante dans le dispositif français de recherche océanologique, avec environ 120 personnes à temps plein. Sa vocation propre le conduit à entretenir outre-mer des équipes en physique (Nouméa, Abidjan) et en hydrobiologie (Dakar, Pointe-Noire, Abidjan).

Les autres organismes cités dans le tableau 1 n'ont jamais la recherche océanologique pour principale vocation. Les effectifs indiqués sont en général des effectifs à temps partiel, parfois des estimations d'« équivalents-temps plein ».

## LES MOYENS UTILISÉS

Décrivons brièvement les moyens matériels dont dispose la recherche océanologique française. S'il n'est pas utile d'insister ici sur les infrastructures à terre, qui sont importantes, mais dont la répartition et l'affectation correspondent assez bien aux missions des organismes et des équipes de recherche que l'on vient de rappeler, il faut faire une place toute particulière aux moyens à la mer, sans lesquels l'océanographie de terrain serait impraticable.

On distingue habituellement deux catégories de navires, selon leur taille : au-dessus de 25 mètres, ce sont les navires de haute mer, en dessous de 25 mètres, il s'agit des navires côtiers. Ces derniers, ayant un petit rayon d'action, sont gérés par les organismes qui les utilisent. Il existe actuellement une vingtaine de navires côtiers, deux à l'I.S.T.P.M., deux à l'O.R.S.T.O.M., deux au CNEXO, la quasi-totalité des autres appartenant au ministère de l'Éducation nationale (universités) : ceux-ci, qui ont entre 10 et 20 mètres de longueur, voient leur entretien et leur fonctionnement assurés par les stations marines ; leur utilisation profite conjointement aux besoins de la recherche et à ceux de la formation des étudiants. Les plus récents sont le *Côte d'Aquitaine*, lancé à Arcachon en 1980, et le *Sepia II*, lancé à Wimereux (Nord) en 1981. S'agissant des navires de haute mer, il en existe une dizaine. Deux d'entre eux, la *Thalassa* et la *Pélagia* sont spécialisés dans la recherche halieutique et gérés par l'I.S.T.P.M. Le plus important par la taille, le *Marion-Dufresne*, affrété par le territoire des Terres australes et antarctiques françaises n'est mis à la disposition de campagnes océanographiques qu'aux époques laissées disponibles par sa mission principale de desserte des Terres australes. Les autres constituent la flotte dont le CNEXO a confié la gérance à une filiale spécialisée, Genavir : ce sont le *Jean-Charcot* (75 m), qui a été le premier navire civil au monde équipé d'un sondeur multifaisceaux (dès 1976), le *Suroît* (56 m) et le *Noroît* (51 m), navires océanographiques polyvalents, le *Cryos* (49 m), apte aux recherches sur la pêche en mers froides, le *Capricorne* (46 m) et le *Coriolis* (38 m), qui sont généralement utilisés dans l'Atlantique intertropical et dans le Pacifique Sud-Ouest. Enfin, le *Nadir* (57 m) est un navire support de sous-marin.

La France met en effet en œuvre un sous-marin de recherche, *Cyana*, qui plonge à 3 000 mètres (cf. photo p. 57). Elle entretient ainsi une tradition maintenant longue qui est de nature à faire mentir le personnage de Pagnol qui déclarait : « ... et lorsque c'est trop profond, laisse sonder les autres ». Le bathyscaphe *Archimède* est maintenant désarmé, mais le CNEXO poursuit actuellement la construction d'un nouveau sous-marin d'exploration scientifique, dont la mise en service est prévue en 1984 et dont les capacités (6 000 m) lui rendront accessibles 97 % des fonds marins, d'où son nom actuel de *SM 97*.

Au titre du futur proche, il faut enfin citer un nouveau navire d'environ 80 m, inscrit au Plan intérimaire qui permettra la mise en œuvre des moyens techniques de plus en plus lourds

(2) Cf. l'encadré p. 39.

(3) Biologie, aquaculture, pêche ; géologie, géophysique, géochimie marines ; environnement littoral et gestion du milieu marin, études océaniques, technologie et développement industriel, bureau national des données océaniques, plus les services informatiques, logistiques, etc.

(4) Cf. l'encadré p. 39.

et de plus en plus sophistiqués que requièrent les recherches scientifiques à la mer, notamment dans le domaine des géosciences.

Tel est rapidement esquissé le panorama de la recherche scientifique française en océanologie. Il représente un potentiel important, dont je rappelle deux aspects fondamentaux :

– Le premier n'est pas spécifique à l'océanologie, c'est la valeur de ce potentiel qui tient au nombre, mais surtout à la qualité de ses hommes. La quasi-totalité des disciplines océanographiques sont présentes dans nos laboratoires, souvent au plus haut niveau scientifique : nombre de nos chercheurs, en biologie benthique (5), en physiologie et pathologie aquacoles, en géologie et géophysique marines, en optique sous-marine, par exemple, ont acquis une excellente réputation internationale.

– Le second, lui, est propre à l'océanologie, c'est la qualité des moyens et plus spécialement des moyens navals, pour lesquels la France occupe une place honorable.

En conclusion, il faut souhaiter que l'effort général fait par le Gouvernement actuel pour la remise à niveau et le développement du potentiel scientifique français (cf. tableau 2), s'applique tout particulièrement à la recherche océanologique.

(5) Qui a trait à la faune et à la flore des fonds marins.

**2. Budgets océanologiques par organisme pour 1981**  
(en MF)

Organismes	Budget	
	Total	E.I.R. (a)
CNEXO .....	349	304
Universités-C.N.R.S. ....	190 (b)	103
I.S.T.P.M. ....	72	57
O.R.S.T.O.M. ....	44	39
T.A.A.F. ....	10	10
CEDRE .....	9	-
Divers .....	65	27
<b>Total</b> .....	<b>739</b>	<b>540</b>

(a) Part provenant de l'Enveloppe interministérielle de Recherche alors gérée par le ministère de la Recherche et de la Technologie.  
(b) Ces chiffres comprennent le coût évalué des enseignants-chercheurs. Les crédits d'incitation provenant du CNEXO, évalués à 12 MF en 1981, sont comptabilisés dans le budget du CNEXO et n'apparaissent donc pas ici.

Jean-Paul GUITTON,  
ingénieur en chef de l'Armement  
(Hydrographe)  
CNEXO

*Dix-sept ans ont passé depuis le lancement de l'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon. L'œuvre est déjà très avancée mais beaucoup reste à faire, comme l'écrit Maurice Peter, pour que le tourisme devienne une activité qui bénéficie à la région tout entière et s'étende au-delà des quatre mois de l'été. Tout le monde en est conscient et les actions nécessaires ont été engagées.*

*Mais le visiteur, et même parfois l'habitant de la région, qui regarde l'œuvre accomplie, se rend très mal compte des dimensions de l'opération, de son extrême complexité, des risques même que représentait le pari audacieux de 1963.*

Présentation par Pierre RACINE (1)

L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon a commencé en juin 1963 ; ces dix-sept années ont permis de donner un aspect nouveau à ce littoral méditerranéen et d'en faire un ensemble touristique dont la renommée dépasse l'Europe.

Trois données chiffrées pour situer l'expansion touristique du littoral Languedoc-Roussillon :

- 1966 : 529 000 séjours durant les quatre mois d'été ;
- 1974 : 1 400 000 séjours durant les quatre mois d'été ;
- 1979 : 2 500 000 séjours durant les quatre mois d'été.

Après une description rapide de la région Languedoc-Roussillon, nous rappellerons les objectifs initiaux fixés par le Gouvernement, donnerons les caractères du plan d'aménagement et le mode de réalisation retenu, puis nous dresserons un bilan sommaire avant de donner les priorités actuelles et les perspectives d'avenir.

## DESCRIPTION DE LA RÉGION

Le Languedoc-Roussillon, pour nos compatriotes, évoque le soleil, la mer, la plage et le vin. Si ce tableau est un peu sommaire, il n'en traduit pas moins le charme naturel et la faiblesse économique de la région.

Entre les Pyrénées et le Rhône, s'ouvrant à la Méditerranée sur 200 km de côte et s'étageant dans l'intérieur en un vaste amphithéâtre jusqu'à 1 800 m d'altitude, la région économique Languedoc-Roussillon groupe cinq départements : Lozère, Gard, Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales sur une superficie de 27 560 km<sup>2</sup> soit 5 % du territoire national pour une population de 1 800 000 habitants représentant 4 % de la population française. Le chapelet de plaines qui s'égrennent le long du golfe du Lion a, de tous temps, caractérisé cette région ; une grande artère de circulation reliant le bassin Aquitain et le couloir Rhodanien, la péninsule Ibérique et la péninsule Italienne lui donnant une vocation particulièrement marquée pour les échanges commerciaux et intellectuels.

Entre ces plaines et la mer, un étroit cordon littoral sépare d'immenses plages de sable fin d'une véritable chaîne d'étangs et de marais dont les bords submersibles sont autant de lieux favorables à la prolifération de nombreuses espèces de moustiques. Ces derniers constituaient un véritable fléau pour les populations de la région et faisaient fuir les touristes.

C'était une zone dénudée, sans port, sans eau ni assainissement et ne comportant que quelques routes reliant les grandes

# L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DU LITTORAL LANGUEDOC- ROUSSILLON

1184  
villes de l'intérieur à quelques stations balnéaires qui n'étaient fréquentées que par la population locale.

La reconversion du vignoble connaît des fortunes diverses. Si la quantité produite reste très importante, une amélioration notable de la qualité a été réalisée grâce aux efforts des viticulteurs et des coopératives portant sur le choix des encépagements et sur la vinification.

L'industrie est localisée en quelques points : elle a perdu ce qui reposait sur l'extraction de minerais, elle a gagné quelques entreprises spécialisées ; au total, peu de changement, la région reste marquée par sa sous-industrialisation. Le tertiaire compte essentiellement un point fort : Montpellier. Le tourisme, sans être la panacée, s'avère l'une des rares activités capables de créer des emplois.

Il paraît évident maintenant que cette région mise sur le tourisme. Avec la Méditerranée, le soleil (2 700 h/an), une côte aux vastes plages de sable, c'est le rêve. Il a cependant fallu vaincre des obstacles (moustiques) pour que ce rêve devienne réalité. C'est pourquoi la décision d'aménager le littoral, prise en 1963, constituait un pari que peu ont osé prendre, mais qui est maintenant gagné. Ce pays, enfin, dispose d'autres atouts :

- un arrière-pays magnifique de par ses richesses naturelles, architecturales, artistiques ;
- une culture préservée qui se traduit dans le langage, la finesse d'esprit ;
- une tradition d'hospitalité que n'a pas tuée le mercantilisme.

## LES OBJECTIFS FIXÉS PAR LE GOUVERNEMENT

Il s'agit avant tout d'une opération d'aménagement du territoire, c'est-à-dire d'une opération conçue et exécutée avec le souci d'atteindre des objectifs nationaux et régionaux préalablement fixés.

● Sur le plan national, il fallait, en 1963, répondre à la demande des touristes français et étrangers qui recherchaient essentiellement la mer, le sable et le soleil sur les côtes méditerranéennes. A cette époque, le nombre de touristes étrangers augmentait dans des proportions très différentes en France, en Italie

(1) Pierre Racine est président de la mission interministérielle pour l'Aménagement du Languedoc-Roussillon depuis 1963. Il est l'auteur d'un ouvrage *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*, Midi libre, 1980.

et en Espagne (2 % pour la France, contre 25 % pour l'Espagne). Par ailleurs, les mauvaises conditions d'accueil en France, (la Côte d'Azur était saturée et le Languedoc-Roussillon non équipé était infesté de moustiques) amenaient beaucoup de Français à préférer les séjours à l'étranger.

Depuis 1960, le solde de la balance touristique, en France, diminuait d'année en année.

● Sur le plan régional, le Languedoc-Roussillon possédait une économie caractérisée par une agriculture très spécialisée (monoculture de la vigne) et sensible à la conjoncture, par une industrie peu développée, par un secteur des services dont l'importance était toute relative. Ce secteur d'activité pouvait, sans inconvénient, se développer considérablement en retenant dans la région une partie de la population qui émigrerait.

Il fallait donc créer des emplois (trouver les activités qui pourraient fixer sur place la jeunesse) et accroître le revenu moyen des habitants par la diversification des activités économiques.

Pour répondre à ces préoccupations nationales et régionales et si la France voulait conserver sa vocation touristique, elle devait faire un rapide effort d'équipement.

Le projet d'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon a donc été conçu avec une grande ampleur, aussi bien quant à la superficie géographique qu'il couvre qu'aux objectifs qu'il poursuit et aux moyens financiers qu'il met en œuvre.

## LE PLAN D'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE

En 1961, alors que la Côte d'Azur et la Costa Brava recevaient des millions de touristes, le Languedoc-Roussillon, pour une longueur de côte à peu près équivalente, n'en recevait que 300 000 dont très peu étrangers à la région. C'est à cette époque que le commissaire à l'aménagement pour la région du Sud-Est saisit le Gouvernement et demanda au ministère de l'Économie et des Finances d'engager les premières acquisitions foncières préalables.

Il fallait trouver une méthode administrative efficace pour réaliser cette première expérience d'aménagement du territoire s'étendant sur une vaste superficie. Le plan d'aménagement, élaboré très rapidement en 1963 pour éviter la spéculation foncière, repris en 1972 sous forme de schéma directeur d'aménagement du littoral, prévoit cinq unités touristiques littorales à partir desquelles le tourisme pourra pénétrer vers l'intérieur. Ces unités englobent des bourgades existantes et des stations nouvelles édifiées en site vierge : Port-Camargue, La Grande-Motte, Carnon, Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès, Saint-Cyprien.

Qu'ils découlent des objectifs fixés, des données géographiques ou des conceptions et volontés des responsables, les caractères essentiels du plan peuvent se résumer ainsi :

- alternance urbanisation-nature ;
- répartition équilibrée : 5 unités d'égale capacité réparties sur toute la côte ;
- de la place au soleil : 800 personnes maximum par hectare de plage ;
- urbanisation sous ses deux modes : à partir des bourgades existantes, stations nouvelles ;
- assurer le développement et la sécurité de la plaisance : 12 ports, 9 000 postes à quai, moins d'une journée de navigation entre deux ports.

La diversité est assurée par le choix d'architectes en chef différents pour chacune des stations nouvelles ; le tourisme social a une place de choix : 25 % des terrains lui sont réservés dans les stations nouvelles.

## LE MODE DE RÉALISATION

Pour réaliser ce vaste projet, fut mise en place, en juin 1963, une mission interministérielle, la première du genre, dotée d'un budget propre dont elle dispose. Cet organe administratif devait répondre à deux impératifs :

- permettre une coordination de toutes les administrations concernées ;
- assurer une unité de conception et d'action qui demeure sous la responsabilité de l'État.

Cette mission comprend :

- la mission proprement dite qui est la réunion, à intervalles réguliers, des représentants désignés des ministres intéressés sous la présidence d'un haut fonctionnaire nommé en Conseil des ministres, M. Racine, xconseiller d'État. Cette mission fait étudier le projet, le soumet au Gouvernement, coordonne et conduit son exécution avec les services techniques de l'État et les collectivités locales ;
- un organe exécutif : secrétariat général à Paris, service régional à Montpellier, en tout 20 personnes, dont 6 fonctionnaires. Cette équipe permanente prépare le travail de la mission et veille à l'exécution de ses décisions.

Le dispositif de réalisation fonctionne dans le cadre d'une répartition des tâches et responsabilités entre l'État, les collectivités locales et le secteur privé.

### Le rôle de l'État

L'État a la conception de l'aménagement. Tout d'abord, il établit le plan d'aménagement général. En second lieu, il assure la réalisation de l'infrastructure de base : routes nationales, ports de plaisance, reboisement, adduction d'eau et assainissement, démoustication.

L'État se réserve la charge des études qu'il finance directement, qu'il s'agisse des études d'urbanisme et d'architecture ou des études techniques de toute nature. Il contrôle en permanence l'exécution de l'opération par le service d'études de la mission, veille à l'emploi des crédits affectés à l'opération, conformément aux décisions prises.

### Le rôle des collectivités locales

Les collectivités locales, communes et départements sont groupés au sein des sociétés d'économie mixte.

Ces sociétés sont chargées de mettre en état de viabilité le sol des futures stations, dans le cadre du plan de masse établi en accord avec elles, et approuvé par la mission et la commune, support de la station. L'État, par la mission, et la commune sont concédants de l'opération ; la société d'économie mixte, concessionnaire, est liée aux deux concédants par une convention de concession qui fixe les droits et devoirs de la société. La société réalise tous les travaux d'équipement (distribution d'eau et d'électricité, canalisation de toutes sortes, assainissement, viabilité secondaire, établissements administratifs, etc.).

Le sol, ainsi mis en état, est ensuite vendu par elle, sans bénéfice, qu'il s'agisse de promoteurs, de groupements sociaux ou de simples particuliers. Un prix spécial est consenti aux groupements sociaux.

### Le secteur privé

Au secteur privé incombe un rôle considérable dans l'opération, car c'est lui qui entreprend et réalise toutes les constructions proprement dites (exception faite des bâtiments administratifs) : hôtels, immeubles collectifs, villas individuelles, villages de vacances, campings, installations sportives, lieux de distraction,

tout cela est réalisé par lui, c'est dire l'importance du concours privé qui est indispensable à la réussite de l'opération.

Les résultats suivants montrent que le dispositif a fonctionné de manière satisfaisante. Cela est dû, en grande partie, à quatre facteurs sur lesquels on ne saurait trop insister :

- **La maîtrise foncière.** Lors de sa création, la mission interministérielle a bénéficié des premières acquisitions faites à l'amiable et au prix du marché en 1962-1963 par le ministère de la Construction. Ces premières acquisitions ont servi de référence aux achats ultérieurs.

Pour protéger ces prix de référence, la mission a provoqué la création, en application de la loi du 26 juillet 1962, des zones d'aménagement différé (Z.A.D.) dans lesquelles un droit de préemption sur toute transaction immobilière pouvait être exercé par l'État. Ces zones portent au total sur près de 25 000 ha. Les Z.A.D. sont venues à expiration en 1977 et ont été remplacées par d'autres mesures de protection.

Les acquisitions amiables ont été complétées par des acquisitions faites sous couvert de déclaration d'utilité publique (D.U.P.) ; elles ont porté sur l'ensemble des surfaces à acquérir pour les stations nouvelles. L'État a ainsi rapidement acheté 5 000 hectares de terrains au prix moyen de 2,10 F le m<sup>2</sup>.

- **Les architectes en chef** sont liés par contrat à la mission, ce qui les rend indépendants des promoteurs.

L'Agence d'Urbanisme, comprenant huit architectes urbanistes, ou ingénieurs, a fourni l'ensemble des éléments nécessaires à l'établissement du plan d'urbanisme d'intérêt régional approuvé par décret du 26 mars 1964, après accord des conseils généraux de l'Hérault, du Gard, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. Les architectes de l'Agence ont reçu de la mission, par contrat individuel, la fonction d'architecte en chef pour les stations nouvelles. Pour éviter l'uniformité, un architecte en chef différent a été chargé de coordonner la réalisation de chaque station.

Ainsi diverses tendances architecturales et urbanistiques se retrouvent sur le littoral :

- pyramides de Jean Balladur dans une ville aux larges avenues ;
  - maisons languedociennes dans une station en amphithéâtre autour d'un port de Jean Le Couteur ;
  - immeuble aux toits ronds imaginés à Gruissan par Raymond Gleize et Edouard Hartane pour créer une harmonie avec le vieux village ;
  - maisons à patio de Georges Candilis ;
  - unités d'habitation mer-étang de Michel Duplay avec leurs promenades dans des décors naturel et architectural ludiques.
- **Le budget propre** à la mission lui donne vraiment les moyens d'aménager le littoral et de promouvoir la région Languedoc-Roussillon.

- **La démoustication** est assurée en permanence par le personnel d'une « Entente interdépartementale ». La prolifération des moustiques était un obstacle dirimant au développement spontané des investissements touristiques ; il fallait y porter remède. Cette opération a été confiée à une « Entente interdépartementale » réunissant cinq départements intéressés. Elle a consisté, après avoir effectué le relevé précis des gîtes, à traiter ceux-ci chimiquement. Les produits employés sont biodégradables et d'une sélectivité totale. La surveillance permanente de leur modalité d'emploi est assurée par un conseil scientifique et technique composé d'hommes de sciences indépendants. Des études sont faites pour améliorer les méthodes : traitements par bas volume, épandage des produits chimiques goutte à goutte, mise au point de nouveaux procédés de lutte...

En outre, des travaux du Génie sanitaire ont fait disparaître, dans certains secteurs, les zones de gîtes par aménagement de berges d'étangs et suppression d'eaux stagnantes.

## LE BILAN

### Capacité d'hébergement

Il y avait, sur le littoral, 27 000 logements en 1963. Il y en a 100 000 en 1980 dont plus de la moitié sont mis en location ; s'y ajoutent quelque 19 000 lits d'hôtel, 4 000 places en résidence locative, 180 000 places de camping et 12 000 places en villages vacances.

Le parc des résidences locatives, de camping et d'hôtels est en accroissement constant, bénéficiant des efforts conjugués et très soutenus, surtout ces trois dernières années, des professionnels, des sociétés d'aménagement et de la mission.

### Équipement

- 12 ports de plaisance offrant 9 000 postes à quai ;
- approvisionnement en eau de toutes les unités ;
- assainissement de toutes les unités ;
- un réseau de circulation routière qui irrigue parfaitement les stations balnéaires à partir de l'autoroute et des routes principales.

### Protection et aménagement des secteurs naturels

L'État a acheté 3 500 ha de terrains voués à la réalisation des stations nouvelles : urbanisation et espaces verts. En outre, le schéma d'aménagement a prévu de protéger 17 espaces interstitiels couvrant une superficie de 23 000 ha. Actuellement, 18 000 ha intéressant 8 secteurs sont classés en réserves ou en sites naturels ; la procédure est en cours pour les 9 autres secteurs. Enfin, de nouveaux secteurs protégés ont été prévus par la directive du 25 octobre 1977, ils s'ajoutent à ceux prévus initialement ; les études et procédures de classement sont en cours.

De plus, le Conservatoire du littoral a prévu d'acheter 1 000 ha de terrains sur 20 secteurs qui commandent l'accès au littoral dont certains, bien évidemment, sont inclus dans deux cités plus haut.

Enfin, la mission a boisé 2 200 ha de terrains et dépensé quelque 70 millions de francs en plantations de forêts (en plus des espaces verts) et entretien de boisements.

Notons que les recettes de T.V.A. perçues sur ces investissements (cf. tableau 1) dépassent déjà la mise de fonds de l'État : l'opération déjà « blanche » pour le contribuable national deviendra bénéficiaire puisque l'effort de l'État touche à sa fin alors qu'il reste à réaliser plus de la moitié des investissements privés.

#### 1. Investissements

(en millions de francs courants)

Mission .....	900
Collectivités locales .....	260
S.E.M. et C.C.I. Nîmes .....	940
Promoteurs privés et sociaux .....	4 000
<b>Total</b> .....	<b>6 100</b>

## LES ORIENTATIONS ACTUELLES ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Le bilan montre que l'opération est bénéfique pour la Nation et pour la région. Cependant, il reste beaucoup à faire pour que la région Languedoc-Roussillon tire du tourisme tous les avantages qu'elle peut en attendre. Voici comment se présentent les

perspectives d'avenir et les orientations retenues pour la seconde phase de mise en valeur touristique du Languedoc-Roussillon.

### La clientèle

Originaire des régions proches, au départ, elle vient maintenant de toute la France et d'Europe du Nord. Mais il reste d'immenses possibilités de développement. Le moyen de transport majoritaire restera la voiture au cours des dix années qui viennent (et au-delà sans doute) grâce aux autoroutes. Il s'agit donc essentiellement de tourisme familial. Les désirs de cette clientèle, on le sait, évoluent. Pour beaucoup, ce seront des vacances consacrées au repos sous sa forme traditionnelle : plage, soleil, farniente. Mais d'autres veulent le repos « actif » soit sur la mer en pratiquant le sport : planche à voile, dériveur, yacht, pêche... ; soit à terre, en visitant les sites et monuments, en reprenant contact avec la population rurale... Il y a là un avantage certain pour le Languedoc-Roussillon, terre de grande beauté, d'antique culture par rapport à d'autres régions européennes balnéaires.

### Les emplois

La création d'emplois est liée au développement de l'activité touristique (cf. tableau 2) ; le critère adéquat est ici le nombre de nuitées : plus de touristes, plus longtemps. Allonger la saison en créant des produits bénéficiant de la clémence du climat mais ne se résumant pas à soleil-plage-mer, en facilitant l'utilisation des hébergements existants. Former des gestionnaires du tourisme.

## 2. Emplois

Hôtellerie, camping, services liés directement au tourisme (agences...) environ .....	10 000
Tertiaires induits par dépenses touristiques environ ...	10 000
Bâtiment et T.P. ....	8 000
<b>Total des emplois permanents</b> .....	<b>28 000</b>
Emplois saisonniers : 19 à 20 000.	

### Les produits touristiques

Au produit traditionnel qui assure une fréquentation intense en juillet-août : soleil-plage-mer, il faut ajouter ou développer des produits toute saison, sportifs (écoles, entraînement) qui bénéficient du climat, culturels (congrès, séminaires). Golf, tennis s'implantent ou se développent. D'autres sont annoncés, les équipements nécessaires à la vie culturelle se bâtiront prochainement dans les stations nouvelles.

Les séjours « tout compris », sans surprises, deviennent une pratique normale. L'utilisation des hébergements, l'hôtellerie, les résidences locatives, les vols aériens ont beaucoup à gagner dans ce processus. Mais dira-t-on, ce développement du tourisme ne va-t-il pas tuer ce sur quoi il repose : la côte, la beauté des lieux ?

### L'aménagement du territoire

Le succès du tourisme impose une vigilance accrue car il entraîne convoitise et pressions. Le principe d'aménagement initial reposait sur l'alternance de secteurs d'hébergement et de grands espaces libres.

Préservés de 1963 à 1977 par des zones d'aménagement différé, les espaces protégés sont maintenant répartis en plusieurs catégories :

- zones agricoles ou de protection de sites dans les plans d'occupation des sols ;
- terrains acquis ou à acquérir par le Conservatoire du littoral ;
- secteurs soumis au régime forestier ;
- sites classés.

Il ne s'agit pas uniquement de s'opposer à l'urbanisation ; les protections assurées visent prioritairement un objet précis. Ici, préservation de l'activité agricole menacée par la spéculation sur le prix des terrains, là, conservation d'un site ; ailleurs, libreaccès au littoral pour tous, touristes et habitants permanents de la région ; en d'autres lieux, il s'agit de favoriser le repos des oiseaux migrateurs, de conserver faune et flore des zones humides. D'une protection passive, on passe à une protection active. Cela ne va pas sans difficultés car le littoral paraît bien vaste et quasi inépuisable et certains comprennent mal ce souci de protection. Heureusement, il est possible maintenant de s'appuyer sur la directive nationale d'aménagement du territoire du 25 août 1979. Ajoutons que la protection ne gêne pas le développement du tourisme puisqu'il reste encore quelques 120 000 logements à construire sur les secteurs voués, dès l'origine, à l'urbanisation et que cette protection est la clef de l'essor économique du littoral.

Ce souci d'un développement contrôlé, équilibré, joint à la préoccupation constante de diffuser à l'ensemble de la région les revenus du tourisme amène à considérer l'aménagement touristique de l'ensemble de la région.

Vouloir instaurer une liaison entre le tourisme littoral et celui d'arrière-pays, alors que les deux clientèles étaient, jusqu'à présent, très distinctes, était un leurre. Mais comme nous l'avons vu, certains touristes veulent maintenant des loisirs actifs et conjuguent volontiers hébergement et randonnées dans l'arrière-pays avec farniente et sports en bord de mer. La mission soutient donc des opérations d'aménagement dans l'arrière-pays pourvu qu'elles soient maîtrisées par la population rurale, de taille adaptée et assurées d'une bonne gestion et commercialisation.

●

La réussite de l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon a donné une renommée qu'il faut étendre à l'ensemble de la région afin qu'elle bénéficie toute entière des apports économiques du tourisme.

La mise en place des produits touristiques nouveaux, qui entraînera un allongement de la saison, la formation de gestionnaires du tourisme, le contrôle du respect d'un plan d'aménagement équilibré du littoral, le développement d'un tourisme d'arrière-pays diffus, mais commercialement structuré et maîtrisé par la population rurale, sont les instruments de la mise en valeur touristique de la région dans le respect de son originalité. (\*)

Maurice PETER,  
directeur du service régional  
de la mission interministérielle  
pour l'Aménagement touristique  
du littoral Languedoc-Roussillon

(\*) Article paru dans *Le Moniteur des travaux publics*, août 1980.

*L'utilisation et l'exploitation croissantes des océans constituant une menace pour la qualité du milieu marin, il est de plus en plus nécessaire de prendre des décisions de gestion rationnelles tant au niveau national qu'au niveau international, les solutions n'étant souvent possibles que par une approche internationale.*

*Les questions relatives à la protection du milieu marin contre les pollutions s'inscrivent depuis longtemps dans un contexte international. C'est ainsi que s'élabore au sein des organisations internationales compétentes une réglementation visant à prévenir la pollution de la mer et que ces organisations contribuent au développement de la coopération internationale.*

## La formulation et l'élaboration de principes, de règles et de procédures internationales

### L'ACTION DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (O.N.U.)

L'action de l'O.N.U. se manifesta tout d'abord par la convocation d'une conférence maritime des Nations Unies qui adopta le 6 mars 1948 la convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la Navigation maritime (depuis juin 1982 Organisation maritime internationale).

Les quatorze adhésions requises n'ayant pu être obtenues qu'en 1958 ; l'O.M.I. fut constituée par résolution de l'Assemblée des Nations Unies, le 13 janvier 1959.

Puis, le comité des Fonds marins créé en décembre 1967 par l'Assemblée générale des Nations Unies présenta un rapport sur la pollution que l'Assemblée adopta en décembre 1968. Les principes contenus dans ce rapport furent repris et développés par deux nouvelles conférences organisées sous l'égide de l'O.N.U. : celles de Stockholm sur l'environnement et la 3<sup>e</sup> conférence sur le Droit de la mer.

### La conférence de Stockholm de 1972 sur l'environnement

Un des objectifs poursuivis par la conférence est de préserver le milieu marin en raison de son importance pour l'équilibre écologique de la planète.

L'Assemblée des Nations Unies a adopté les recommandations de la conférence de Stockholm par les résolutions du 19 janvier 1973. Ces recommandations contiennent des dispositions relatives à la protection du milieu marin.

D'autre part, dans la déclaration de Stockholm du 16 juin 1972, adoptée à l'unanimité, un certain nombre de principes ont été énoncés. D'une façon générale ces principes énoncent les devoirs des États, envisagent l'élaboration d'une nouvelle réglementation internationale et préconisent le développement d'une coopération active entre les États et les organisations internationales ou régionales.

Cette conférence a eu pour effet de susciter l'élaboration et l'adoption d'un nombre important de conventions internationales de portée mondiale ou régionale relatives à la protection du milieu marin. Et c'est à l'issue de la conférence de Stockholm qu'a été créé dans le cadre des Nations Unies par une résolution de l'Assemblée générale du 15 décembre 1972, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement.

# COOPÉRATION INTERNATIONALE ET PROTECTION DU MILIEU MARIN

## La 3<sup>e</sup> conférence des Nations Unies sur le Droit de la mer

Par la résolution n° 2750 du 17 novembre 1970, l'Assemblée des Nations Unies décida la convocation en 1973 d'une conférence sur le Droit de la mer. La préparation de cette conférence fut confiée au comité des fonds marins élargi.

Le travail de la conférence a été organisé au sein de trois commissions. La 3<sup>e</sup> commission traitait notamment de la protection et de la préservation du milieu marin. La partie XII du projet de convention sur le Droit de la mer intitulé « protection et préservation du milieu marin » détermine les obligations générales des États, celles de la coopération mondiale ou régionale, d'assistance technique, de surveillance continue et d'évaluation écologique, ainsi que les compétences internationales et nationales en matière de réglementation de la prévention de la pollution et celles pour la mise en application de cette réglementation.

Dès à présent, et bien qu'il n'y ait pas encore de convention, les travaux de la conférence sur le Droit de la mer, dans ce domaine notamment, sont pris en compte tant au plan national qu'international et constituent ce qu'on appelle du droit coutumier émergent.

### L'ACTION DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES DES NATIONS UNIES

#### L'action de l'O.M.I.

L'O.M.I. est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée des questions techniques relatives à la navigation maritime. Ses objectifs essentiels sont l'amélioration de la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution de la mer par les navires. Pour atteindre ses objectifs, l'O.M.I., au cours des vingt dernières années, a favorisé l'élaboration de près de trente conventions et adopté un grand nombre de recueils, de recommandations et de résolutions.

#### La prévention de la pollution due à l'exploitation des navires

● A partir de 1959, l'O.M.I. a assumé la responsabilité de la convention de 1954 (Oil-pol). Cette convention traite des rejets délibérés d'hydrocarbures en mer et des rejets résultant de l'exploitation des navires-citernes, elle a été modifiée par l'O.M.I. en 1962, 1969 et 1971.

L'objectif principal de la convention de 1954 a été d'interdire le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures à moins de 50 milles des côtes. Cette limite a été portée à 100 milles dans les zones considérées comme particulièrement menacées, notamment la Méditerranée.

● **La convention de 1973 pour la prévention de la pollution (Marpol).** Cette convention contient de nouvelles mesures visant à améliorer les dispositions de la convention de 1954 ainsi que des prescriptions relatives à la pollution due à d'autres substances. Elle prévoit notamment « des zones spéciales » où les rejets intentionnels d'hydrocarbures sont absolument interdits. Ces zones sont la Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge et la zone des golfes.

Les navires doivent également être équipés d'un matériel de surveillance et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, ainsi que d'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures pour le traitement des résidus des cales de la tranche des machines. D'autre part, tout navire-citerne neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé.

En 1978, la conférence sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution (conférence TSPP), convoquée par l'O.M.I., a adopté un protocole à la convention Marpol. Ce protocole prévoit entre autre que la prescription relative aux citernes à ballast séparé soit étendue à tout navire neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes. Il prévoit également le lavage des citernes à cargaison au pétrole brut et a rendu obligatoire la mise en place d'installations de réception.

La convention Marpol telle qu'amendée par le protocole de 1978 est généralement considérée comme l'instrument le plus important qui ait été adopté jusqu'ici dans ce domaine. Cette convention devrait prochainement entrer en vigueur.

● **La prévention de la pollution accidentelle.** L'objectif essentiel de l'O.M.I. est d'accroître la sécurité des transports maritimes et les mesures élaborées portent sur des questions telles que la construction des navires, l'équipement de bord, les règles de navigation, les communications et les qualifications des équipages.

● **La convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas).** La première version de cette convention a été adoptée en 1960, une version améliorée a été adoptée en 1974, elle est entrée en vigueur en février 1980. La convention Solas 1974 a été renforcée par un protocole adopté lors de la conférence TSPP de 1978. Ce protocole est entré en vigueur en mai 1982.

Cette convention traite, entre autre, du compartimentage et de la stabilité des machines et installations électriques, des engins de sauvetage, de la radiotélégraphie et de la radiotéléphonie, de la sécurité de la navigation.

● **Le règlement international pour prévenir les abordages en mer a été adopté en 1972.** Il est entré en vigueur en 1977. Ce règlement a consacré les dispositifs de séparation de trafic qui ont été établis dans les zones maritimes où l'espace libre est limité et où le trafic est intense (ex : la Manche). Ils ont grandement contribué à réduire les risques d'abordages entre navires se déplaçant dans des directions opposées.

● **L'O.M.I. a adopté en 1976 une convention portant création de l'Organisation internationale de Télécommunications maritimes par Satellites (Immarsat).** Cette convention est entrée en vigueur en 1979. Elle a pour objectif d'améliorer les communications entre les navires d'une part et entre les navires et les stations à terre d'autre part, un bon système de communications étant un facteur important de la sécurité maritime.

● **La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille a été adoptée en 1978.** Elle a pour objet d'établir des normes minimales en matière de formation et de qualifications des gens de mer qui soient acceptables au plan international.

● **La conférence sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution de 1978 a abouti à l'adoption de deux protocoles,** l'un à la convention Marpol, l'autre à la convention Solas. Ces protocoles ont introduit des dispositions nouvelles telles que l'existence d'un dispositif à gaz inerte pour les navires-citernes équipés d'un système de lavage au pétrole brut, l'obligation pour les navires-citernes de plus de 10 000 tonneaux d'être équipés de deux radars et d'avoir un double système de commande de l'appareil à gouverner.

#### ● Mesures visant à réduire les effets de la pollution

Ces mesures ont pour objet de limiter les dommages qui peuvent être causés au milieu marin à la suite d'un accident.

– La convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures adoptée à la suite de l'accident du *Torrey Canyon*, traite des droits des États à prendre des mesures en vue de prévenir ou limiter les risques de pollution par les hydrocarbures pouvant résulter d'accidents survenus à des navires à l'extérieur des eaux territoriales. Elle est entrée en vigueur en 1975.

– Le protocole de 1978 à la convention Marpol prévoit que les navires seront équipés de citernes à ballast séparé de façon à réduire les quantités déversées à la suite d'accident.

L'O.M.I. a élaboré un manuel sur la pollution par les hydrocarbures afin d'aider les gouvernements à mettre en œuvre des mesures de lutte contre la pollution. Ce manuel fait l'objet d'une révision périodique.

○ **Indemnisation pour les dommages dus à la pollution.** L'O.M.I. prend également des mesures visant à garantir le versement d'une indemnisation aux personnes qui sont victimes d'un événement de pollution.

– La convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures instaure un système de responsabilité objective du propriétaire du navire, ce dernier pouvant limiter sa responsabilité.

– La convention de 1971 portant création du Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures permet aux victimes d'un événement de pollution par les hydrocarbures de demander une réparation complémentaire dans la limite du plafond prévu par la convention. Le Fonds international d'Indemnisation est alimenté par les contributions des importateurs de pétrole.

Ces deux conventions devraient prochainement être révisées par l'O.M.I., notamment en vue de relever les plafonds prévus par celles-ci. Par ailleurs, l'O.M.I. prépare un projet de convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le contexte du transport par mer de substances nocives ou dangereuses.

#### Mise en œuvre des conventions

Le grand nombre de conventions élaborées par l'O.M.I. témoigne largement de l'importance du travail fourni par cette organisation. Cependant, si la réglementation conventionnelle est importante, son efficacité dépend de son application.

#### L'ACTION DES AUTRES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

##### La Communauté économique européenne

Après l'accident survenu sur la plate-forme *Ekofoisk* en 1977 et le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978, le Conseil européen qui s'est tenu à Copenhague en avril 1978 déclarait que « la Communauté doit faire de la prévention et de la lutte contre la pollution de la mer un objectif important de son action », il invitait le Conseil à prendre sans délai les mesures appropriées portant sur l'application des règles internationales existantes, la prévention des risques d'accident par une action coordonnée des États membres, la recherche et la mise en œuvre de mesures efficaces de lutte contre la pollution.

L'action menée par la Communauté se concrétise notamment par un travail législatif et réglementaire, d'autres actions étant par ailleurs menées sous d'autres formes.

Le Conseil des ministres de la Communauté économique européenne a ainsi adopté des directives qui fixent des normes de qualité d'une part pour les eaux de baignade, d'autre part pour les eaux conchylicoles. Il a également adopté en 1976 une directive concernant la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées

dans le milieu aquatique de la Communauté, y compris les eaux côtières. Cette directive réglemente et prévoit un régime d'autorisation pour les rejets de substances dangereuses dans les eaux.

D'autre part, afin d'améliorer la sécurité des transports maritimes et donc de prévenir la pollution par les navires, le Conseil a adopté en décembre 1978 deux directives, l'une relative aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant (modifiée en décembre 1979), l'autre relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche.

## L'O.C.D.E.

En 1970, son Conseil a décidé de créer un nouvel organisme plénier : le comité de l'Environnement. Ce comité a introduit au cours de ces dernières années de nouveaux concepts qui ont influencé l'orientation des politiques nationales de l'environnement ainsi que le comportement international en la matière.

Les principales réalisations du comité sont les suivantes :

- La recommandation du Conseil en date du 26 mai 1972 pose le principe selon lequel le pollueur devrait se voir imputer les dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte arrêtées par les pouvoirs publics pour que l'environnement soit dans un état acceptable.

- Un code international de bonne conduite établit le principe de non-discrimination et d'égalité d'accès en matière de pollution transfrontière qui devrait permettre aux victimes de celle-ci de plaider leur cause devant les tribunaux ou les organes administratifs du pays pollueur.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'immersion de déchets radio-actifs en mer, le Conseil de l'O.C.D.E., considérant que la convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets incite à coopérer sur le plan régional et international à sa mise en œuvre, a adopté, le 22 juillet 1977, une décision instituant un mécanisme multilatéral de consultation et de surveillance pour l'immersion de déchets radioactifs en mer.

Cette décision prévoit que l'Agence de l'O.C.D.E. pour l'Énergie nucléaire devra, en consultation avec le comité de l'Environnement, procéder à l'élaboration de normes et de directives, recommander des pratiques et des procédures, en vue de l'immersion en toute sécurité de déchets radioactifs en mer et de les réexaminer régulièrement ; il s'agit de directives applicables à la détermination de lieux d'immersion appropriés, d'un guide relatif aux conteneurs de déchets radioactifs destinés au rejet en mer et des procédures d'exécution des opérations.

Par cette décision, les pays participants qui effectuent des opérations d'immersion de déchets radioactifs en mer s'engagent à appliquer, compte tenu des dispositions de la convention de Londres et des recommandations de l'A.I.E.A., les normes, les directives ainsi que les pratiques et procédures recommandées, adoptées au sein de l'O.C.D.E. et en vigueur au moment des opérations.

## Le développement de la concertation et de la coopération internationale

Les organisations internationales constituent les cadres institutionnels où sont prises les décisions concernant les actions à entreprendre en coopération soit au plan mondial, soit au plan régional. Ces structures internationales permettent également de faciliter par la concertation la mise en œuvre des principes et des règles posés par les conventions.

### LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Les organisations internationales s'emploient à promouvoir des programmes mondiaux ou régionaux de recherche en vue de faciliter la compréhension des problèmes de pollution marine. Toutefois leur

grand nombre fait que leurs actions ne vont pas sans possibilité de chevauchement et d'interférence, ce qui pose des problèmes de coordination.

Le premier pas vers une étude mondiale coordonnée de la qualité du milieu marin a été probablement fait en 1969 quand l'organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (F.A.O.), l'UNESCO et l'Organisation météorologique mondiale (O.M.M.) ont patronné une série de réunions qui ont abouti à la mise au point du programme élargi et à long terme d'exploration et de recherche océaniques (PELRO).

En 1970, la F.A.O. a organisé une grande conférence technique sur la pollution des mers et ses effets sur les ressources biologiques et la pêche. Cette conférence a favorisé la mise en œuvre d'études pratiques concertées pour déterminer la gravité de la pollution des mers.

### La commission océanique intergouvernementale (C.O.I.)

Elle a été créée en 1960 en qualité d'organe autonome dans le cadre de l'UNESCO pour promouvoir, planifier et exécuter, grâce à l'action concertée de ses États membres, des programmes de coopération internationale pour la recherche sur le milieu marin et la surveillance des océans, et pour fournir des services dans le domaine de l'océanographie.

Le PELRO est devenu le cadre des activités scientifiques de la C.O.I. et l'étude mondiale sur la pollution du milieu marin (GIPME) en est un des éléments majeurs.

### Le programme des Nations Unies pour l'Environnement

La conférence des Nations Unies sur l'environnement de Stockholm 1972 a élaboré un plan d'action pour l'environnement et elle a défini le plan Vigie (le programme mondial d'évaluation de l'environnement) comme l'un des trois éléments fondamentaux du plan d'action. En 1975, le conseil d'administration du P.N.U.E. a choisi les océans comme domaine d'action prioritaire et s'est engagé dans un certain nombre d'activités océaniques à l'échelle mondiale en préparation au sein du système des Nations Unies.

Le système mondial de surveillance continue de l'environnement (GEMS) est l'un des quatre éléments du plan Vigie, et le conseil d'administration du P.N.U.E. a défini le GEMS comme étant l'évaluation de l'état de la pollution des océans et de ses effets sur les écosystèmes marins.

### L'AIDE ET L'ASSISTANCE TECHNIQUE

Les organisations internationales développent de plus en plus des programmes d'aide et d'assistance tout particulièrement au profit des pays en voie de développement.

C'est ainsi que le programme général de la C.O.I. (LEPOR) prévoit la formation, l'enseignement et l'assistance mutuelle dans le domaine des sciences de la mer, y compris un programme d'assistance volontaire.

Le programme d'assistance technique de l'O.M.I. a principalement pour objet d'aider les États, dont un grand nombre sont des pays en développement, à atteindre les normes élevées prévues dans les conventions et autres instruments de l'organisation.

### L'ACTION RÉGIONALE CONCERTÉE

Les organisations internationales s'emploient à promouvoir des programmes mondiaux ou régionaux de recherche en vue de faciliter la La conférence de Stockholm de 1972 a recommandé (recommandation n° 92) que les Gouvernements prennent des mesures efficaces, au niveau national, pour contrôler toutes les sources de pollution des mers, y compris les sources terrestres, se concertent et coordonnent leur action sur le plan régional et, le cas échéant, sur le plan international. Par la suite, le conseil d'administration du P.N.U.E. a entériné l'approche régionale de la lutte contre la pollution des mers et a demandé que soient mis au point des plans d'actions régionaux. En

1974 a été lancé le programme du P.N.U.E. pour les mers régionales.

Par ailleurs, les États riverains de l'Atlantique Nord-Est ont adopté deux conventions régionales pour la prévention de la pollution marine.

### L'action régionale suscitée par des organismes des Nations Unies

Le programme du P.N.U.E. pour les mers régionales porte actuellement sur dix régions. Il a été conçu par le P.N.U.E. comme suit : « Le rôle du P.N.U.E. dans ces régions doit être celui d'un catalyseur qui lance des activités régionales et non pas seulement celui d'un organisme de financement. Le P.N.U.E. et les institutions des Nations Unies peuvent offrir aux différents États une tribune leur permettant de se rencontrer, de négocier et de coopérer afin de protéger les ressources communes. Cependant, tout programme régional repose sur l'accord des gouvernements concernés et sur le fait qu'il est principalement exécuté par les institutions nationales de la région en étroite coopération avec les éléments correspondants du système des Nations Unies, en tirant partie des structures existantes. Le P.N.U.E. sera une force mobilisatrice et jouera le rôle de coordonnateur global pour l'approche intégrée d'une région, en prenant garde de ne pas négliger le caractère interdisciplinaire des problèmes d'environnement ».

Depuis le lancement du programme pour les mers régionales, en 1974, des plans d'action ont été adoptés pour la Méditerranée, la région du Koweït, l'Afrique de l'Ouest et du Centre, les Caraïbes, l'Asie de l'Est et le Sud-Est du Pacifique et d'autres sont en préparation pour quatre régions encore. Le P.N.U.E. assume la fonction de secrétariat de quatre des plans d'action déjà adoptés.

### L'action régionale entreprise sans le concours d'organismes des Nations Unies

Dès la fin des années 60 et le début des années 70, des initiatives politiques ont été prises pour promouvoir la coopération régionale dans la lutte contre la pollution des mers notamment dans la zone de l'Atlantique du Nord-Est et de la mer Baltique. C'est ainsi qu'après la catastrophe du *Torrey Canyon* en 1967, les États riverains de la mer du Nord ont adopté, en 1969, l'accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures. Cet accord prévoit l'échange d'informations entre les parties contractantes à l'accord ainsi que l'assistance en cas d'accident de pollution.

#### Les commissions d'Oslo et de Paris

Les États riverains de l'Atlantique Nord-Est ont adopté deux conventions importantes.

- La convention d'Oslo de 1972 pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, qui régleme le déversement en mer de substances nocives à partir de navires et d'aéronefs.

- La convention de Paris de 1974 pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, par laquelle les parties contractantes s'engagent à supprimer la pollution d'origine tellurique.

Ces deux conventions ont créé deux commissions, la commission d'Oslo et la commission de Paris. Ces commissions ont été créées en vue de faciliter la mise en œuvre et l'application des conventions et également pour examiner les diverses questions scientifiques et techniques qu'elles posent.

#### La commission de la Baltique

Après la conférence de Stockholm de 1972, au début de 1973, la Finlande a accueilli une réunion d'experts gouvernementaux dont les travaux ont abouti à la signature en 1974 de la convention d'Helsinki

pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique.

Cette convention, qui fut la première convention régionale à viser plusieurs sources de pollution, prend en compte les principales conventions sur la réduction et la prévention de la pollution telles que les conventions d'Oslo et de Paris ainsi que la convention Marpol de 1973, elle porte sur les domaines suivants : la pollution d'origine tellurique, la prévention de la pollution par les navires, l'interdiction générale d'immersion à la seule exception des déchets de dragage, la limitation de la pollution due à l'exploration et à l'exploitation des ressources des fonds marins et elle comprend également un accord de coopération pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles ainsi que des dispositions concernant la détermination de la responsabilité pour les dommages de pollution. Enfin, elle contient une disposition générale selon laquelle les mesures prises pour éviter de polluer la mer Baltique ne devraient pas causer une augmentation de la pollution ailleurs.

La convention d'Helsinki a créé une commission qui a pour objectif de faciliter la mise en œuvre et l'application de la convention. Cette commission a lancé plusieurs activités collectives axées sur les objectifs de la convention.

Après l'accident de l'*Amoco Cadiz*, le Conseil des ministres des Communautés européennes a adopté en 1978 un programme d'action pour la prévention et la réduction de la pollution de la mer par les hydrocarbures. En application de ce programme, la commission des Communautés européennes a fait procéder à un certain nombre d'études. Les conclusions de ces études ont amené la commission à faire des propositions et le Conseil des ministres a adopté le 3 décembre 1981 une décision instituant un système communautaire d'échange d'informations pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures en mer. Cette décision a pour objectif de faciliter la coopération entre les États membres pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures.

Par ailleurs, par décision de la commission en date du 25 juin 1980, a été créé un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution.

La protection du milieu marin est devenue depuis la Seconde Guerre mondiale et surtout depuis la fin des années 60 une préoccupation des Gouvernements et de la Communauté internationale.

Le fait que ces problèmes soient par nature essentiellement transnationaux a conduit les organisations internationales à entreprendre une œuvre importante pour l'élaboration des règles internationales et cette œuvre n'est pas achevée.

Mais l'action des organisations internationales ne se limite pas à l'élaboration de règles, car il existe d'autres domaines où leur action s'impose. En effet, les données scientifiques adéquates n'existent pas toujours et une coopération internationale dans le domaine scientifique s'avère nécessaire. Par ailleurs, la protection du milieu marin, dépassant bien souvent le cadre purement national, implique la coopération entre États pour mener des actions communes.

Les organisations internationales jouent donc un rôle dans le développement de la concertation et de la coopération internationale.

Jean-Claude SAINLOS,  
mission interministérielle de la Mer

Le prochain cahier à paraître, n° 209, janvier-février 1983

**LE TRAVAIL OUVRIER**

- Il est juste que nous, consommateurs de produits industriels, nous connaissions le travail des ouvriers. Ils sont encore 8 000 000. On a annoncé un peu trop vite la disparition des blouses bleues au profit des blouses blanches.
- Après un panorama statistique sur les effectifs et l'évolution des qualifications, le cahier étudie le rapport salarial, les modalités de gestion de la main-d'œuvre ouvrière et la hiérarchie de fait qu'imposent les choix technologiques.
- Puis sont analysés le travail des O.S., l'emploi des femmes et des immigrés dans l'industrie.
- Suivent ensuite des études précises sur les conditions de travail selon le degré d'automatisation et leurs répercussions sur la santé des ouvriers.
- Comme à l'habitude des notices complètent le dossier.

**Les Cahiers Français**

Revue périodique de l'actualité politique, économique, sociale et culturelle de la France : 5 numéros par an

Le n° : 23 F ; le numéro double : 46 F

Abonnement : 79 F  
Étranger : 90 F

Supplément pour envoi recommandé

Service des abonnements :  
124, rue Henri-Barbusse,  
93308 Aubervilliers Cédex  
Tél. : 834.92.75

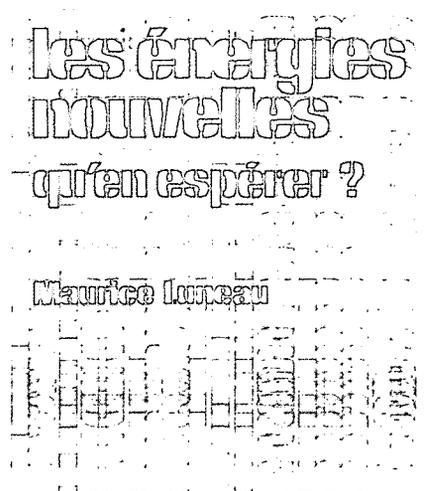
**PLURALISME**

Fidèle lecteur des *Cahiers Français*, vous avez apprécié les synthèses effectuées sur les grands thèmes de l'actualité économique et sociale.

Alors vous aimerez les ouvrages de la nouvelle collection « Pluralisme » dont les objectifs et la démarche sont, en grande partie, similaires.

Débattre des liens entre science, technologie et choix de société, aborder d'une manière pluraliste les grands problèmes contemporains, telle est l'ambition de cette collection, plus complémentaire que concurrente de la revue, et animée par la même équipe de rédaction.

- *Déjà parus* : **Les robots, enjeux économiques et sociaux** par Joël LE QUÉMENT, 57 F.  
**Les énergies nouvelles : qu'en espérer ?** par Maurice LUNEAU, 72 F.
- *En préparation* : - **Les trente-cinq heures et l'emploi**  
- **Les enjeux de l'innovation**



la documentation française

**DEUX NOUVELLES COLLECTIONS  
DE LA DOCUMENTATION FRANÇAISE**

**PRATIQUE DE**

Fournir aux décideurs et aux exécutants un outil neuf, pratique, directement utilisable, tel est l'objectif de cette collection qui s'adresse en priorité aux entreprises et aux professeurs.

*Paru* : **Le nouveau plan comptable** par Yvon PESQUEUX, 79 F.



Photos de couverture. En haut : © René-Jacques ; au milieu à gauche © G. Kervella — ministère de la Mer, à droite : photo Air liquide, R. Goorts ; en bas à gauche Port autonome de Marseille, photo G. Paoli — J.-P. Jauffret, à droite : photo E.C.P. — Armées.

Les Cahiers Français  
disponibles :

- 171 Vivre au féminin
- 178 La presse quotidienne
- 179 Les formations à l'économie
- 180 L'entreprise : structures et pouvoirs
- 185 L'inflation 1 : mécanismes
- 186 L'inflation 2 : politiques
- 187 Le monde paysan
- 188 Santé et économie
- 189 Antimanuel et macroéconomie
- 190 Les multinationales
- 191 Le commerce international
- 192 Redéploiement ou protectionnisme ?
- 193 La nouvelle Comptabilité nationale
- 194 La fonction publique 1 : statut
- 195 Chômage et politiques
- 196 Le système monétaire européen
- 197 La fonction publique 2 : formation et carrières
- 198 Crise persistante du système monétaire international
- 199-200 Géostratégie et économie mondiales 1 : zones d'affrontement
- 201 Géostratégie et économie mondiales 2 : armes et négociations
- 202 1980 : réflexions sur le management
- 203 Le monde urbain
- 204 La décentralisation
- 205 La politique agricole commune
- 206-207 Les enjeux de l'espace
- 208 Gérer la mer

En préparation : Le travail ouvrier  
La comptabilité  
et l'entreprise

Les Cahiers Français  
une revue éditée par :

La Documentation  
Française

(Secrétariat général du Gouvernement)  
31, quai Voltaire, 75340 Paris Cédex 07  
Tél. : 261.50.10  
Télex : DOCFRAN Paris 204 826

Directeur de la publication :  
F. GALLOUÉDEC-GENUYS

Rédacteurs en chef :  
A.-E. NIVOLLET, M. BOUCHER

Secrétaires de rédaction :  
M. POIRRIER, J.-C. BOCQUET

Maquette : B. THOMAS

Recherche photographique :  
Ch. QUINEY

Imprimé en France par U.P.I.

Dépôt légal - 4<sup>e</sup> trimestre 1982

C.P.P.P. 789 AD

Achevé d'imprimer le 30/11/82

# Gérer la mer

N° 208 octobre-décembre 1982

SOMMAIRE

## LE CAHIER

### Éditorial

Le Nouvel Homme et la mer (Yves La Prairie)..... 2

### LE LIEN ENTRE LES HOMMES

Les flottes de commerce (Jean Baguelin) ..... 5

Marine marchande : réalité et perspectives (Louis Gacon) ..... 10

La construction navale (François Dupoux, Danielle Benadon) ..... 17

### LA MER NOURRICIÈRE

La zone des 200 milles et la pêche (Philippe Leymarie) ..... 23

Entre le Droit et les usages (C.F.) ..... 25

Problématique de la pêche mondiale (Rapport F.A.O. 1982) ..... 26

La pêche en France (Pierre Haren) ..... 33

L'aquaculture (Patrick Ernoult, Jean-Marc Ricard) ..... 42

### LA MER ET LES RESSOURCES MINÉRALES

Le pétrole off shore : un enjeu stratégique (François Wanecq) ..... 45

Pétrole marin : la voie française (Thierry Salmons) ..... 49

Les ressources minérales sous-marines (Jean-Pierre Lenoble) ..... 55

### LA MER ET LE LITTORAL

Le littoral français (Michel Quatre) ..... 60

Protéger le littoral comme cadre de vie (ministère de la Mer) ..... 64

### DÉFENSE ET DROIT INTERNATIONAL DE LA MER

La mer et la défense (Vice-amiral Degermann) ..... 69

La lente émergence du Droit (Claude Douay) ..... 74

L'adoption de la convention internationale en 1982 (Claude Douay) ..... 78

### LES NOTICES

1. Les missions du ministère de la Mer (Claude de Martel)

2. La Douane et la Gendarmerie en mer (Claude Anfray)

3. Le marin de commerce (Jean Randier)

4. Les ports maritimes français (Gérard Velter)

5. Les zones de pêche C.E.E. et leurs problèmes (Serge Garache)

6. Le potentiel français de recherche océanologique (Jean-Paul Guitton)

7. L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon (Maurice Peter)

8. Coopération internationale et milieu marin (Jean-Claude Sainlos)

Ce cahier a été réalisé sous la direction d'André NIVOLLET.