

## CONCLUSIONS GENERALES

**Jean-Pierre BEURIER**

*Professeur Emérite à l'Université de Nantes  
Centre de Droit Maritime et Océanique*

### ***Abstract***

*The final word goes to Prof. Jean-Pierre Beurier, who concludes with the observation that to be created, a maritime route needs a project, a market or resources, a map and oceanic knowledge, a sextant, land points of support allowing for strategic and economic development. Enabling ships to face almost all the perils of the sea, progress of shipbuilding trivialized shipping today and allow the emergence of new sea routes formerly considered impractical because of their dangerousness or lack of economic interest. These new routes fit perfectly into the logic of a globalized economy and meet many changes (economic poles, profitability requirements and speed, or tourism, sport, scientific issues...) including crimes (drug trafficking, protected species trafficking, illegal migration...).*

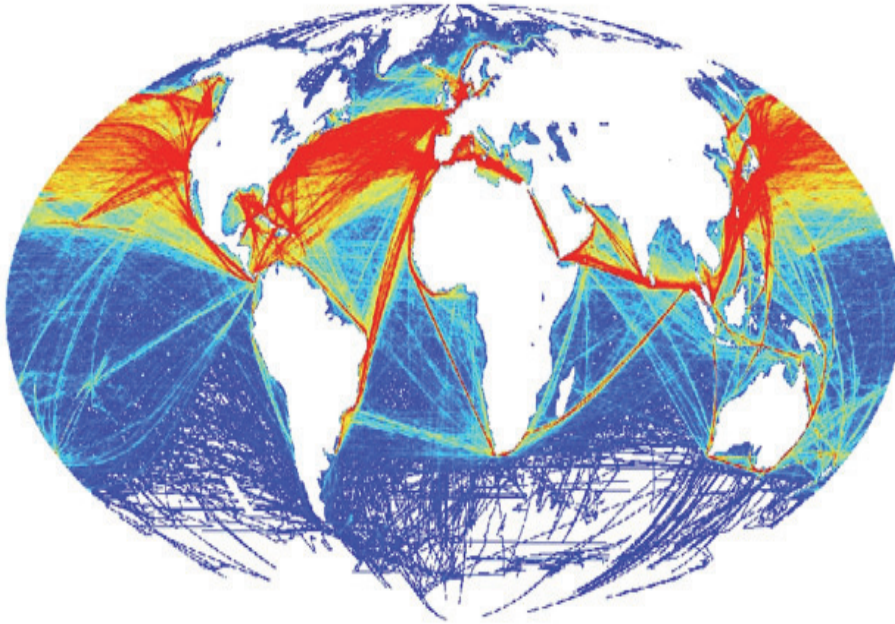
Pour créer une route maritime il faut

- Un projet
- Un marché ou une ressource
- Une carte et des connaissances océanographiques
- Un sextant

Il faut aussi des points d'appuis à terre, le tout permettant un développement économique et stratégique.

## NOUVELLES ROUTES MARITIMES

Cette méthode a parfaitement réussi, la carte des trafics mondiaux l'atteste :



I - Cette carte des mouvements mondiaux de Marine Traffic montre deux éléments fondamentaux liés aux transports maritimes et à la géopolitique :

- A) Une constatation : Il existe un axe principal longitudinal, à vrai dire peu surprenant, ouest-Est et Est-ouest entre les 55° et 30° parallèles Nord et des méridiennes plus fines Nord-Sud ainsi que quelques diagonales Nord-Est/Sud-Ouest. Ceci illustre bien la desserte de la « Triade » décrite par les géographes.
- B) Une conséquence : Avec 55.000 grands navires sillonnant les routes maritimes, l'homme a envahi l'océan, c'est le résultat de la surpopulation et de la mondialisation qui avait commencé en mer assez tôt dès la règle du 40/40/20 de la CNUCED. C'est bien sûr aussi le résultat des progrès de la construction navale qui ont permis de disposer de navires capables d'affronter presque tous les périls de la mer en dehors des phénomènes exceptionnels. Aujourd'hui il n'y a plus qu'un naufrage tous les cinq jours dans le monde ce qui représente aussi une victoire du droit. En effet, SOLAS, MARPOL, STCW, l'ISM, l'AIS, les Mémoires d'Entente ont considérablement modifié la structure des navires ainsi que les modalités de leur gestion nautique, comme par exemple les citernes séparées, les doubles appareils à gouverner, les doubles radars, les remorqueurs de façade, les inspections de contrôle, etc...
- C) Un résultat : Le voyage par mer perd de sa spécificité. Le droit maritime, enfant terrible, enfant rebelle du droit des transports, fier de ses

## CONCLUSIONS GENERALES

particularismes, rentre peu à peu dans la routine du droit commun. Ainsi le transport maritime, considéré naguère encore comme dangereux justifiant un régime particulier, se banalise et voit disparaître des cas exceptés de responsabilité comme le curieux « acte de dieu » qui ne figure plus sur la liste des cas exonérateurs. De ce fait, l'aventure maritime n'en est plus vraiment une et les capitaines sont plus souvent en bleu de chauffe qu'en uniforme !

II – Timidement, sur la carte mondiale, on voit apparaître des routes nouvelles, jadis considérées comme impraticables du fait de leur dangerosité ou de leur absence d'intérêt économique. Apparaissent également des routes exotiques que l'on n'imaginait pas, fruits d'activités nouvelles. Parmi toutes ces routes, on retiendra particulièrement :

- A) Des routes nouvelles logiquement tracées pour répondre à une modification des pôles économiques. Ainsi les routes du Pacifique Nord, la route de l'Indien ou celle de la diagonale du cône Sud, toutes très dépendantes des performances des BRICS. Ces routes sont, malgré tout, maintenant assez solidement tracées et gageons que sur la carte mondiale de Marine Traffic elles vireront bientôt du bleu vers le rouge. On pense également au développement probable des routes Nord/Sud du fait du début notable de croissance de certaines économies africaines. Enfin on peut signaler les autoroutes de la mer qui reprennent d'anciennes routes de cabotage mais avec une fréquence industrielle, allégeant d'autant le trafic routier.
- B) Des routes nouvelles pour des raisons de rentabilité et de rapidité : Il s'agit des trois routes polaires et notamment de la route du Nord du fait du recul de la banquise en été et grâce à la nouvelle génération de brise-glace russes à chauffe nucléaire de la classe Arktika et grâce aussi aux nouveaux navires spécialisés (minéraliers et méthaniers brise-glace) capables de progresser dans une banquise de deux mètres d'épaisseur. En 2011 la Russie avait reçu 15 demandes de franchissement du passage, en 2013 : 87, ce qui s'explique en partie aussi du fait de la loi russe de 2011 ramenant le coût du passage à cinq dollars la tonne. On ne voit pas bien comment pourrait se développer un trafic de porte-conteneurs – autre que pour la desserte locale - du fait que les routes des canaux restent très rentables (malgré le coût élevé des droits de passage) par la présence de nombreux ports d'éclatement. De plus les gigantesques travaux des écluses parallèles de Panama ainsi que ceux de l'élargissement de Suez facilitent le maintien de ces routes classiques. Il en va différemment pour les vracs secs et même pour les hydrocarbures : voici que se profile pour 2018 une route nouvelle entre Dudinka sur l'Ob et Nantes-Saint Nazaire pour des méthaniers de 180.000 m<sup>3</sup> pour pratiquer le transbordement de cargaisons de navire à navire afin d'enlever le gaz de la péninsule de Yamal. L'entreprise Elengy qui a développé cette technique d'avant-garde est à l'origine de cette route. Quant au passage du Nord-Ouest, du fait de sa complexité, de sa dangerosité, de l'indigence actuelle des brise-glace canadiens et du peu de fiabilité des cartes, il restera encore quelques temps confidentiel, réservé à quelques trafics locaux de pondéreux

## NOUVELLES ROUTES MARITIMES

et à quelques navires de croisière, comme le Boréal de la compagnie du Ponant.

### C) Les routes exotiques :

1. On pense tout d'abord aux nouvelles routes Sud/Sud souhaitées par la CNUCED depuis quarante ans dont certaines sont entrain de, lentement, se concrétiser (pays du golfe de Guinée ; Afrique de l'Est/ Inde ou Chine ; pays de l'ASEAN). Elles sont tributaires de la croissance économique positive de ces Etats.
2. On pense ensuite aux routes touristiques les plus insolites. On connaissait les croisières tranquilles dans l'arc antillais ou en Méditerranée (du moins celles éloignées de l'île de Giglio), mais maintenant s'ouvre la route des Mascareignes, de l'Islande, du Groenland, du Spitzberg, du passage du Nord-Ouest et surtout celle de la péninsule Antarctique. Ushuaïa 2005 : 20.000 touristes volontaires pour franchir le passage de Drake ; 2014 : 50.000 ! Au point que le Conseil Scientifique de la Recherche Antarctique a imposé des règles à l'IATTO et que l'OMI a fait adopter en 2014 un code polaire (applicable en 2017) pour toute navigation au-delà des 66°33' Nord ou Sud. Ne nous leurrions pas, ces voyages insolites, loin des moyens d'intervention, posent un grave problème de sécurité. Un évènement de mer important serait à l'origine d'une catastrophe humaine et matérielle. Les circonstances du sauvetage inespéré des passagers et de l'équipage de l'« Explorer » en 2007 en mer de Scotia à la suite du heurt d'un growler dans les Shetland du Sud, risquent de ne pas se reproduire.
3. Viennent ensuite les routes sportives : Toujours plus rapides, plus lointaines, plus dangereuses, à la plus grande satisfaction des médias, les courses au large sont devenues au fil du temps des routes, certes sporadiques, mais régulières du fait des vents dominants (Route du Rhum, du café, trasquadrasolo, volvo race et bien sûr Vendée globe). Même si on a à faire à des matériels performants et à de bons manœuvriers, les conditions de sécurité restent au mieux minimales. Des régatiers comme Isabelle Autissier ont eu beaucoup de chance grâce au bon vouloir des Marines d'Etat comme la Marine Australienne, mais pour une Autissier, combien de Colas ou de Gilard ? Du reste le Chili a fait savoir qu'il ne se considérait pas à même de se porter au secours d'éventuels naufragés lors de ce type de courses.
4. Abordons les routes de la science : La cinquième Marine, souvent méconnue et pourtant si importante ! Les flottes océanographiques ont traditionnellement un esprit vagabond et pratiquent plutôt des chemins de traverse (monts sous-marins ; chaînes médio-océaniques ; sources hydrothermales...) mais à force d'installer des stations robotisées, elles ont créé de véritables lignes surtout si, en plus de leurs missions scientifiques, ces navires contribuent au ravitaillement et à la desserte des bases scientifiques éloignées. Ainsi pour la France les opérations du « Marion Dufresne » entre les Îles Eparses, Crozet, Kerguelen, Saint

## CONCLUSIONS GENERALES

Paul et Amsterdam ; ainsi celles de l' « Astrolabe » entre Hobart et Dumont d'Urville. Il s'agit de navires sûrs, armés par des équipages d'exception qui affrontent des parallèles rugissants, hurlants ou mugissants depuis maintenant 60 ans dans de bonnes conditions, là où, par exemple, Kerguelen de Trémarec devant les falaises du cap d'Estaing en 1772 avait cru voir les portes de l'enfer.

5. Enfin signalons les routes de la délinquance : Encore plus surprenantes, ces routes sont nées spontanément aussi discrètement que possible dans le but d'éviter les sentiers battus.

On pense tout d'abord aux routes de la drogue, comme la route Sud/Nord de la mer des Antilles et du golfe du Mexique, ou la route Ouest/Est d'Amérique du Sud vers le golfe de Guinée pour la cocaïne ; comme la route Moyen-Orient/Afrique de l'Est pour l'héroïne ; comme la route Maroc/Espagne pour le cannabis. Devenues classiques elles font l'objet de longues traques de la part d'Interpol et des Marines d'Etat. Les opérations discrètes se soldent souvent par des prises record et des arraisonnements rocambolesques, comme celui du « Winner » en 2002 qui fût à l'origine de problèmes juridiques complexes.

On pense ensuite aux routes du commerce des espèces protégées, routes hautement spécialisées comme celle de l'ivoire entre le Soudan ou la Somalie ou Zanzibar et l'Asie principalement la Chine mais aussi l'Inde. Les bandes armées, la corruption généralisée, l'incompétence des gouvernements et de leurs administrations font que le combat est bien difficile. Rares sont les sanctions et la mise en œuvre de la CITES n'est pas une priorité pour les Etats concernés.

On ne peut ignorer enfin les routes de migrations clandestines : golfe du Mexique ; Méditerranée ; mer Rouge ; golfe d'Aden ; Asie du Sud ; golfe du Siam sont les principales mers du commerce des humains où la traite sévise encore vers le Moyen Orient et surtout le racket des candidats au voyage vers des Eldorados imaginaires. Il faut reconnaître qu'ici, les Etats sont dépassés par le phénomène et que les réponses sérieuses, techniques comme juridiques, tardent à venir en grande partie du fait de l'absence d'interlocuteurs valables et motivés.

III – Dès lors, et si l'on excepte les routes du crime, routes séculaires, anciennes, routes nouvelles, chemins de traverse : l'homme est en permanence sur mer. De ce fait la mer rapetisse, la mer dont on parlait jadis avec emphase, perd de son aura romantique et inspire moins le respect qu'on lui doit. Même Poséidon, dont les colères sont célèbres, ne pourrait plus aujourd'hui éloigner Ulysse d'Ithaque pendant 20 ans...Le flux des échanges n'a jamais été aussi important. En conséquence les continents semblent se rapprocher et les hommes qui courent aux quatre points cardinaux dans leur frénésie mercantile aussi. Se comprennent-ils mieux ? La question mérite d'être posée, mais ça c'est une autre histoire...