



FICHE 09 Les enjeux maritimes transfrontaliers : quels sont-ils ? Comment les prendre en compte ?

- **La Commission générale des pêches de Méditerranée** (1949), qui rassemble 22 États, en plus de l'Union européenne. Il s'agit d'une organisation régionale des pêches dont la mission principale est d'assurer la préservation et l'utilisation durable des ressources biologiques marines, ainsi que le développement durable de l'aquaculture. Elle constitue une enceinte où tous les États de la Méditerranée, incluant la France et ses voisins se concertent et coopèrent au sujet de la pêche.
- **L'Accord RAMOGE** (1976): accord de coopération entre la France, Monaco et l'Italie visant la préservation du milieu marin, la sensibilisation des acteurs et du public, ainsi que la prévention et la lutte contre les événements de pollution. Cet accord de coopération sous-régionale permet notamment aux 3 États d'aller plus loin que la Convention de Barcelone, par exemple en organisant des exercices concrets de lutte anti-pollution marine ou en menant des campagnes d'exploration scientifique des fonds marins afin de mieux les connaître et, ainsi, de mieux les protéger.
- **L'Accord Pelagos** (1999): accord créant le Sanctuaire Pelagos pour la protection des cétacés et de leurs habitats dans le bassin Corso-Liguro-Provençal (France, Monaco, Italie).

Par le biais de ces enceintes, plusieurs initiatives ambitieuses sont portées conjointement par la France et ses partenaires:

- La France, l'Espagne, l'Italie et Monaco, aux côtés de la Commission européenne, ont été en première ligne dès 2018 pour permettre la création **d'une zone de réduction des émissions d'oxydes de soufre par les navires** dans l'ensemble de la mer Méditerranée (zone SECA). Cette décision entrera officiellement en vigueur au 1^{er} janvier 2025 et imposera aux navires qui circulent en Méditerranée de ne pas rejeter plus de 0,1 % de soufre.
- La France, l'Espagne, l'Italie et Monaco ont déposé devant l'Organisation maritime internationale un dossier afin de déclarer une partie de la Méditerranée en **zone maritime particulièrement vulnérable** (ZMPV) de manière à protéger les mammifères marins. Cette zone vise à protéger les mammifères marins du bruit émis par les navires, notamment les ferries et les navires de croisière, qui gêne les capacités de communication des espèces perturbant leur reproduction, leur capacité à se nourrir et à se protéger des prédateurs. La création de cette zone pourrait imposer aux armateurs un niveau de bruit maximum et une réduction de leur vitesse.

En parallèle, d'autres initiatives ont vu le jour:

- La création du **réseau des gestionnaires d'aires marines protégées en Méditerranée** (MedPAN, dont le secrétariat est basé à Marseille). Ce réseau créé en 1990 soutient les aires marines protégées en création ou existantes. Il accompagne notamment les aires protégées au travers de plusieurs formations et projets (écotourisme, adaptation au changement climatique, etc.);
- L'initiative PIM (**Petites îles de Méditerranée**) a été créée en 2005 par le Conservatoire du Littoral. Elle promeut des bonnes pratiques, pragmatiques, pour gérer et protéger les petites îles. L'association et ses partenaires aident actuellement plusieurs îles corses à lutter contre les espèces invasives (comme le rat noir).
- Au large de la Catalogne et à proximité immédiate des eaux françaises, l'Espagne a créé en 2018 une aire marine protégée plus communément désignée sous le nom de couloir **migratoire pour les mammifères marins**. Cette mesure devrait protéger 3500 rorquals communs en régulant les activités humaines dans la zone;
- La mise en place, en janvier 2022, d'une **Communauté de pratique sur la planification spatiale marine en Méditerranée (CoP MED-MSP)**. Son objectif principal est d'établir une communication permanente et un dialogue transfrontalier entre les experts de la planification marine (c'est-à-dire les planificateurs, les experts techniques, les chercheurs) et d'échanger des connaissances et des expériences pertinentes en Méditerranée;
- Le 29 septembre 2022, la société civile (Conseils Économiques et Sociaux de l'Occitanie, de la Catalogne et des Baléares, regroupés au sein de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée) a organisé un **colloque international** à Montpellier afin de bâtir ensemble une stratégie de lutte **contre les pollutions** (notamment plastique) en Méditerranée.

Messages clés:

- La France a développé des liens solides avec l'Espagne, Monaco et l'Italie.
- Les enjeux majeurs communs sont: la protection de la biodiversité marine (herbier de Posidonie; mammifères marins); le partage de la ressource (pêche); le trafic maritime et la lutte contre la pollution; les énergies marines renouvelables; la plaisance; la plongée.
- Les concrétisations sont de diverses natures: mise en place de réseaux internationaux comme le réseau méditerranée de posidonies ou encore des accords internationaux, certains très anciens, comme des accords de pêche (1892 France-Italie), la Convention de Barcelone (1976).

1. Avec quels États la France partage-t-elle une frontière commune en Méditerranée ?

En Méditerranée, les pays transfrontaliers de la France, tant au niveau maritime que terrestre, sont – d'Ouest en Est – l'Espagne, Monaco et l'Italie.

Fixation des limites maritimes avec l'Espagne et l'Italie

Les limites maritimes entre la France et l'Espagne en Méditerranée ne font pas l'objet d'un traité mais sont définies unilatéralement par chaque État. Elles se chevauchent sur une vaste superficie, en ZEE mais aussi dans les eaux territoriales dans la zone au droit du département des Pyrénées-Orientales et de la province de Gérone.

Dans le golfe du Lion, cette situation, source d'insécurité juridique, est particulièrement préjudiciable dans le contexte de planification du développement de l'éolien en mer ou encore de définition de zones de protection forte au large.

Une action doit pouvoir être menée pour trouver une issue à cette situation non satisfaisante.

Entre la France et l'Italie, les limites ne sont pas non plus fixées à l'est de la Corse et entre les zones au droit du département des Alpes-Maritimes et de la province d'Imperia.

À ce jour existent des limites unilatéralement fixées, et en matière de pêche des traités entre les 2 États en date de 1892 et 1986 couvrant respectivement la baie de Menton et les bouches de Bonifacio.

Il convient de mener à terme la signature et la ratification par les parlements des deux États du traité de Caen signé en 2015 mais dont la ratification a jusqu'alors échoué suite à une procédure de saisie d'un navire de pêche italien aux abords de Menton en 2016.

2. Quels sont les enjeux maritimes transfrontaliers ?

Les principaux enjeux sont les suivants :

• La protection de la biodiversité marine

Le Réseau méditerranéen de posidonies (MPN)

L'herbier de Posidonie est capital et peut être considéré comme la forêt amazonienne sous-marine de la Méditerranée.

Le réseau méditerranéen de posidonies est né à la suite de l'événement européen organisé à Athènes en 2019 et baptisé Anchors Away. Il vise à rassembler différentes parties prenantes telles que les autorités, les scientifiques, les organisations environnementales internationales, les professionnels, y compris les agents du yachting et les ports de plaisance des pays méditerranéens.

Ces acteurs sont concernés par la protection de *Posidonia oceanica* menacée par diverses pressions telles que l'ancrage. L'objectif est de renforcer les capacités de chaque pays afin de mieux protéger *Posidonia oceanica* et de prévenir sa dégradation future.

• Le développement d'une coopération transfrontalière plus active à l'échelle locale, notamment en matière environnementale

Malgré la continuité marquée des enjeux au niveau proprement local et transfrontalier, notamment en matière de protection de la biodiversité, peu de liens existent encore entre les gestionnaires d'aires marines protégées (AMP) situées de part et d'autre de la frontière, mais aussi entre autorités maritimes étatiques de niveau local.

Il convient de renforcer cette action pour évoluer vers une continuité transfrontalière des aires marines protégées et un dialogue constant entre autorités locales.

À l'est pourraient ainsi se rapprocher les gestionnaires de la zone Natura 2000 cap Martin et ceux de l'aire marine italienne du capo Mortola.

Dans le sud-ouest du golfe du Lion cette action doit également être renforcée entre les gestionnaires du PNMGL et de la RNMCB côté français, et ceux du parc naturel du cap Creus côté espagnol.

Les différents services déconcentrés des États concernés doivent œuvrer davantage en faveur de ce rapprochement entre gestionnaires d'AMP, afin que puissent se développer des AMP transfrontalières dans ces secteurs marqués par une évidente continuité en matière de biocénoses marines.

• La pêche, au sens du partage de la ressource, mais aussi des liens culturels entre les pêcheurs

Droits historiques de pêche entre la France et l'Espagne

Des droits historiques de pêche existent entre la France et l'Espagne depuis 1967.

Les chalutiers espagnols ont l'autorisation de venir dans les eaux françaises, entre les 6 et les 12 milles nautiques, du Cap Creus au Cap Leucate. Les observations faites par le gestionnaire du parc naturel marin du golfe du Lion estiment à une vingtaine leur nombre.

Entre la France et l'Italie, un accord de délimitation de la frontière maritime a été signé en 2015 concernant le détroit de Bonifacio. Cet accord n'ayant jamais été ratifié par le parlement italien, il n'est pas applicable. En matière de pêche, c'est donc l'accord franco italien du 18 juin 1892 qui délimite les deux espaces maritimes sans réciprocité de part et d'autre (les navires italiens ne peuvent pêcher dans les eaux françaises et inversement).

• La valorisation des ressources naturelles et culturelles

Parc marin international des Bouches de Bonifacio

Une collaboration franco-italienne tend à se développer par l'initiative d'un Groupement européen de coopération territoriale. Le but est notamment d'œuvrer pour une reconnaissance à l'international des particularités écologiques des Bouches de Bonifacio à travers la création d'un parc.

• Le trafic maritime, notamment la prévention et la lutte contre les pollutions

Retour sur un évènement marquant : Collision de deux navires au Cap Corse en 2018

Le 7 octobre 2018, au lever du jour, à environ 15 nautiques au nord du Cap Corse, en eaux internationales, le roulier Ulysse, navigue vers Radès (Tunis) et percute violemment à l'avant-tribord le porte-conteneurs chypriote CSL Virginia, alors au mouillage, sans chargement. Cette collision a été suivie très rapidement d'un déversement en mer du fioul de propulsion, contenu dans une des soutes endommagées du CSL Virginia. L'hydrocarbure va dériver vers le nord-ouest. Il n'y a ni victime, ni blessé.

Dès le 8 octobre, l'ORSEC maritime, système polyvalent de gestion de crise pour la partie maritime, est activé à son plus haut niveau par le préfet maritime de la Méditerranée avec la création d'une Équipe de Gestion de Crise chargée de la réponse stratégique à la crise et d'une Équipe de Gestion de l'Intervention. Le préfet maritime demande également l'activation de l'accord RAMOGEPOL. Ce plan permet une coopération optimale des autorités françaises, italiennes et monégasques pour lutter contre ce type de pollution.

L'accident a généré une pollution de 520 m³. La nappe de pollution s'est répandue jusqu'au littoral varois. L'étroite collaboration des Français, Italiens et Monégasques a permis de récupérer 1000 m³ de mélange pétrole-eau de mer, soit 80% des fluides pétroliers

• Le développement des énergies renouvelables en mer, incluant ses impacts paysagers

L'éolien flottant dans le golfe de Rosas

Le plan d'espace maritime (plan de ordenación del espacio marítimo POEM), approuvé par le gouvernement espagnol le 28 février 2023, comprend les zones marines considérées comme propices à l'implantation de parcs éoliens.

Dans la zone du golfe de Rosas, en Catalogne, une zone dédiée à l'éolien flottant de 250 km² est réservée. Nommée "Levantino-Balear" ou "LEBA2", elle se situe à une distance de 12 kilomètres de la côte à son point le plus proche, et à une profondeur comprise entre 100 et 500 mètres.

Le projet BARMAR

Le projet « BARMAR » est un projet de canalisation sous-marine de transport d'hydrogène envisagé entre Barcelone et Marseille.

Ce projet, porté par un consortium qui comprend GRT Gaz pour la partie française, permettrait la mise en place d'un corridor de transport d'hydrogène entre les zones de production du Sud-Ouest de l'Europe (Espagne et Portugal) et l'Allemagne, en passant par la France. Les premières études de faisabilité et les réflexions sur des tracés potentiels vont débiter, pour ce projet chiffré à ce stade à plus de 2 milliards d'euros.

L'hydrogène est nécessaire à la décarbonation de l'industrie, et des mobilités lourdes. Des infrastructures de transport d'hydrogène seront nécessaires, dont le dimensionnement et le tracé sont en réflexion au sein de chacun des États Membres de l'UE, ainsi qu'au niveau européen.

• La plaisance, en particulier au travers du cabotage

• La plongée sous-marine

Les sites de plongée des Medes et de Cerbère-Banyuls très prisés

Reconnus pour leur biodiversité remarquable et une présence de très nombreux mérous, les sites de la réserve naturelle marine en particulier ceux du Cap l'Abeille et ceux du parc naturel des îles du Medes au large d'Estartit sont très fréquentés. Les sites des îles Medes sont particulièrement prisés par les plongeurs français.

3. La prise en compte de ces enjeux par la France et les États voisins

La France et ses partenaires transfrontaliers sont d'ores et déjà liés par plusieurs accords internationaux de coopération régionale pour la préservation du milieu marin et du littoral et pour le développement durable des activités en Méditerranée.

On peut notamment citer :

- **La Convention de Barcelone (1976)** : principal instrument juridique de protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée contre les différentes sources de pollution. Elle regroupe ses 21 États riverains ainsi que l'Union européenne. Les Parties à cet accord prennent des décisions durant les Conférences des Parties (COP) qui se tiennent tous les 2 ans. Les Parties y adoptent notamment un programme de travail biennal qui permet aux États de lutter ensemble contre différentes sources de pollution, d'évaluer l'état du milieu marin en Méditerranée, d'adopter des plans pour protéger certaines espèces marines et certains habitats marins, ou encore de se doter de stratégies méditerranéennes sur de grands enjeux (développement durable, climat, eaux de ballast, etc.). Dans le cadre de cet accord, la France héberge et finance le **Plan Bleu**, centre de recherche et de prospective basé à Marseille, qui permet aux États de prendre des décisions éclairées et de se projeter vers l'avenir de la Méditerranée.