



FICHE 11 Les enjeux maritimes transfrontaliers : quels sont-ils ? Comment les prendre en compte ?

Messages clés :

- La Manche, qui sépare le Royaume-Uni de la France, est un espace de frontières et un véritable vecteur économique, social et environnemental. Elle est le théâtre d'activités transfrontalières importantes de pêche et de transport maritime qui nécessitent une approche cohérente de protection du milieu marin et de planification de l'espace maritime.
- Toutefois, le Brexit, qui a réinstauré le droit international comme cadre juridique et diplomatique de référence, ainsi que les changements climatiques, impliquent une adaptation et un approfondissement de la coopération entre les deux États sur les sujets transfrontaliers.
- Cette dernière s'illustre par les négociations bilatérales des licences de pêche, la coordination des politiques françaises et britanniques sur le volet social du transport de passagers, une vigilance conjointe à l'égard des pollutions maritimes ou encore un dialogue nourri au sujet de l'interconnexion électrique et de la transition énergétique.

1. Géographie et enjeux communs de la France et du Royaume-Uni en Nord Atlantique-Manche Ouest (NAMO)

1.1 Géographie et délimitation des espaces transfrontaliers

La Manche est un espace maritime qui relie l'océan Atlantique à la mer du Nord et qui constitue la principale interface maritime entre la France et le Royaume-Uni. Sa largeur maximale est de 176 km (95 milles marins) en son extrémité ouest. Les zones économiques exclusives (ZEE) des deux États étant dès lors inférieures à 200 milles marins, leur délimitation a été fixée par un accord bilatéral traçant une frontière à équidistance des côtes françaises et britanniques. À l'Ouest, elles se prolongent jusque dans l'Atlantique à environ 180 milles des côtes.

À l'échelle de la façade NAMO, l'espace étudié s'étend du rail d'Ouessant à la baie du Mont Saint-Michel ; il est incontestablement lié aux enjeux de la façade Manche Est-Mer du Nord (MEMN). Par ailleurs, les îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey) bénéficient d'un statut particulier.

1.2 Le déploiement d'activités et d'enjeux communs dans un espace partagé

Cette zone transfrontalière est tout d'abord le théâtre d'une activité importante de pêche car les eaux y sont très poissonneuses. Les flottes française et britannique ciblent principalement des coquilles Saint-Jacques, des crustacés et certaines espèces pélagiques (bar, merlu, sardines...). Ces pêcheries sont encadrées par des réglementations nationales, européennes et internationales de protection de la ressource.

En matière de transport, la Manche est une zone de trafic maritime intense, depuis ou vers les ports de l'Europe du Nord. Elle est jalonnée par trois Dispositifs de Séparation du Trafic (DST), dont, en façade NAMO,



le rail d'Ouessant situé intégralement dans la ZEE française. Par ailleurs, le transport de passagers engendre des flux réguliers entre les ports de Saint-Malo et Roscoff et ceux du Royaume-Uni, des îles anglo-normandes mais aussi de l'Irlande. Ces activités comportent des enjeux de sûreté, de sécurité maritime et de lutte contre la pollution.

En matière environnementale, les deux pays ont l'obligation de prendre et mettre en œuvre des mesures de protection de l'environnement marin en vertu de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹, et du droit européen² pour ce qui concerne les eaux françaises.

Enfin, la Manche s'inscrit dans la tendance générale de planification des espaces maritimes³ en particulier dans la perspective d'une transition énergétique européenne et mondiale. En France comme au Royaume-Uni, elle est déjà un théâtre de cette transition avec l'installation des parcs éoliens de Normandie et celui de Saint-Brieuc, ainsi que du parc britannique de Rampion (face à la façade MEMN).

2. Les enjeux transfrontaliers maritimes à la lumière du Brexit

2.1 Incidences juridiques du Brexit

À l'issue du référendum de 2016, le Royaume-Uni s'est engagé dans un processus de retrait de l'Union européenne (UE), effectif depuis le 31 janvier 2020. Les incidences maritimes de ce processus se sont notamment traduites par la fermeture de la ZEE britannique aux pêcheurs européens, jusqu'alors intégrée à la ZEE des États membres de l'Union européenne (UE), et le retrait du Royaume-Uni des traités et réglementations européens.

2.2 La délimitation des espaces maritimes

Cette fermeture n'a pas eu de conséquences sur les frontières maritimes entre la France et le Royaume-Uni. Toutefois, deux délimitations communes restent à établir en considération du droit international: la délimitation de la frontière maritime avec Guernesey⁴ et l'extension du plateau continental et de la ZEE pour les 20 derniers milles restants à l'extrême Ouest du secteur atlantique pour les deux pays. Des discussions diplomatiques bilatérales ainsi qu'avec l'organe international chargé d'examiner les demandes d'extension⁵ sont en cours.

2.3 La réorganisation des activités maritimes entre la France et le Royaume-Uni

Jusqu'à sa sortie effective de l'UE, les eaux du Royaume-Uni étaient accessibles aux pêcheurs des autres États membres. À cette époque, la pêche en eaux britanniques (toutes façades confondues) représentait 40 % des poissons capturés dans l'UE, 30 % des captures françaises et 50 % des captures de pêcheurs bretons⁶. Les accords post-Brexit⁷ ont conduit à accorder provisoirement des licences aux pêcheurs européens jusqu'au 30 juin 2026, sur la base de leurs activités existantes. Après cette date, des négociations annuelles seront instaurées.

En ce qui concerne les transports, le retrait du Royaume-Uni des normes sociales européennes constitue un risque de dumping social, défavorable aux compagnies françaises. Le secteur du transmanche fait l'objet d'une attention particulière afin d'enrayer ce risque.

Le retrait du Royaume-Uni vis-à-vis de ses obligations européennes de protection et de planification

Enfin, le Brexit a conduit à l'exonération des obligations européennes que le Royaume-Uni devait respecter en matière de protection du milieu marin et de planification des espaces maritimes. De ce fait, l'approche par régions maritimes instaurée par l'UE ne s'applique plus aux eaux britanniques et les enjeux communs en la matière doivent se faire selon une approche bilatérale dans le cadre du droit international.

1 Article 56 de la convention

2 Directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » (DCSMM) : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056>

3 Directive-cadre pour la planification de l'espace maritime (DCPEM) : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=SK>

4 L'accord préexistant ne définissant que les zones de pêche

5 La Commission des limites du plateau continental des Nations Unies

6 La France, une puissance maritime : <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/281092-la-france-une-puissance-maritime#:~:text=Le%20lieu%20noir%20et%20le%20dernier%20moment%20de%20la%20n%C3%A9gociation.>

7 Effectifs depuis le 1er janvier 2021

3. La coopération entre la France et le Royaume-Uni en Nord Atlantique-Manche Ouest

La coopération en matière économique et sociale

La pêche était l'un des sujets cruciaux des négociations du Brexit. L'accord actuellement en vigueur précise que la France devra aboutir progressivement à une diminution de 25 % de ses quotas de pêche dans les eaux britanniques à l'horizon 2026⁸. Cette diminution s'inscrira dans une relation diplomatique de long terme avec le Royaume-Uni, jalonnée par des renégociations annuelles.

En matière de sûreté, la France, le Royaume-Uni et l'Irlande ont signé un accord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire dans la Manche le 26 juillet 2021, en particulier en ce qui concerne les navires à passagers effectuant les liaisons transmanche. Sur le volet social, la France et le Royaume-Uni se sont engagés conjointement à lutter contre le dumping social de ces liaisons par l'élaboration de deux chartes à destination des armateurs⁹.

Enfin, le programme européen transnational qui soutenait plusieurs initiatives économiques et d'innovation pour l'espace France-Manche-Angleterre (FMA) est encore en vigueur malgré le Brexit et achèvera son cycle au 31 décembre 2023¹⁰.

La coopération en matière de protection du milieu marin

Entré en vigueur en 1978 et réactualisé en 2013, le « MANCHEPLAN » est un accord franco-britannique dont l'objet est d'organiser la coopération entre les autorités françaises et britanniques en cas de sinistre maritime en Manche. Issu des textes internationaux, il traite des procédures de coopération dans les opérations de recherche et de sauvetage et de la lutte contre les pollutions de toutes natures. Il s'agit d'un dispositif de vigilance et de veille permanente. Les réunions techniques de l'« AFATG » (Anglo-French Accident Technical Group) ont lieu deux fois par an et réunissent la division de l'action de l'État en mer (AEM) de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, de la préfecture maritime de l'Atlantique, les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), la Maritime and Coastguard Agency, et les garde-côtes irlandais et anglo-normands afin de faire vivre l'accord de coopération bilatérale.

La coopération en matière de transition énergétique

Le développement éolien en mer, est étudié à moyen et long termes dans des zones en limites plus ou moins proches des espaces maritimes sous juridiction britannique et irlandaise, notamment au nord de la façade NAMO et dans les îles anglo-normandes. Ces planifications font l'objet d'échanges entre les trois États.

Par ailleurs, à l'occasion du 36^e sommet franco-britannique de mars 2023, la France et le Royaume-Uni ont insisté sur le rôle central de l'interconnexion électrique pour la sécurité mutuelle de leur approvisionnement énergétique et de leur transition écologique. Les deux États ont en ce sens conclu un partenariat énergétique visant à favoriser leur collaboration sur l'hydrogène, les technologies CCUS¹¹ et l'éolien en mer. Les discussions sur la mise en œuvre opérationnelle de ce partenariat doivent débuter fin 2023.

Enfin, la France et l'Irlande ont initié un projet de liaison électrique à courant continu en mer Celtique¹² permettant l'échange direct d'électricité entre les deux pays à l'horizon 2026. Ce projet, dont les travaux ont débuté à l'été 2023, reliera la côte Nord de la Bretagne et la côte Sud de l'Irlande afin de répondre aux enjeux européens de sécurité de l'approvisionnement et de transition énergétique. Il s'agira de la première connexion entre l'Irlande et le continent, impliquant une coopération entre la France, l'Irlande, l'UE et le Royaume-Uni dans la mise en œuvre des travaux.

8 Accord sur le Brexit : ce qui change pour les pêcheurs français : <https://mer.gouv.fr/accord-sur-le-brexit-ce-qui-change-pour-les-pecheurs-francais#:~:text=L'accord%20pr%C3%A9cise%20que%20la,exclusive%20jusqu'%C3%A0%20cette%20date>

9 La France et le Royaume-Uni renforcent leur lutte commune contre le dumping social dans le transport maritime transmanche :

La France et le Royaume-Uni renforcent leur lutte commune contre le dumping social dans le transport maritime transmanche |

Secrétariat d'État chargé de la Mer

10 Frontière France-Royaume-Uni : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/territoires/frontieres/frontieres-en-europe/frontiere-france-royaume-uni/frontiere-france-royaume-uni-3/>

11 Capture, stockage et utilisation du carbone

12 RTE, « Le projet Celtic Interconnector » : <https://www.rte-france.com/projets/nos-projets/celtic-interconnector#Leprojet>