

« La mer que nous aimons
ne supporte pas les
hommes aussi maigres
que nous. Il nous faut des
éléphants à têtes de
femmes et des lions
volants. »

REVUE DE DROIT MARITIME



Revue de l'Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

- ENVIRONNEMENT Le paradoxe du premier navire électrique, p. 18-21
PIRATERIE Le succès d'Atalante, p. 25-26
HISTOIRE Jacques Cœur & les Galées de France, p. 35-43
SOLIDARITE C-Star : la solidarité au-delà des clivages, p. 45-47

LA MER ET LES HOMMES

*Ceux qui choisissent la
mer*

A L'HONNEUR
Francis Vallat
p. 5-10



NUMERO 1 / JANVIER 2018



“

La mer que nous aimons ne supporte pas les hommes aussi maigres que nous. Il nous faut des éléphants à têtes de femmes et des lions volants.

”

LA MER ET LES HOMMES

« La mer que nous aimons ne supporte pas les hommes aussi maigres que nous », écrivaient Breton et Soupault. Et pourtant, la mer a toujours été un enjeu pour les hommes, elle les fait vivre. Parfois aussi, elle les voit disparaître.

L'homme n'est pas maître face à l'immensité des mers, mais elles déchainent en lui les passions.

Les liens entre la mer et les hommes devaient donc être au cœur de ce numéro inaugural.

Ils ont figuré les œuvres de Baudelaire et d'Hemingway et sont au centre des préoccupations contemporaines.

La mer doit être préservée, d'autant qu'elle est un environnement source de richesses pour l'homme.

La mer, aussi, est convoitée, elle voit se développer sur ses lames les richesses du monde. Princes des nuées de nos esprits, des pirates ont fait abordage. Des fortunes de mer ont fait des naufrages et des princes dénués.

L'histoire et la littérature ont mis en lumière le fait que la mer met l'homme en danger. L'hostilité dans laquelle il est plongé renforce sa fragilité.

Les hommes, donc, se trouvent obligés d'être solidaires en mer.



/ A l'honneur :

Francis Vallat



**Grands Fonds Marins : une
vraie nouvelle frontière !**

Francis Vallat

Fondateur et président d'honneur du Cluster Maritime Français, Francis Vallat est aujourd'hui Président de SOS Méditerranée. Engagé pour le monde marin et ses acteurs, il parcourt le monde pour les défendre.

/ Parrain de la Promotion 2018

5 A l'Honneur – Grands Fonds Marins

Les richesses minérales des grands fonds marins sont une chance pour l'humanité, sous réserve de protéger l'environnement. Il s'agit d'un domaine où la France a de sérieux atouts : une économie maritime dynamique, une industrie dense et diversifiée (grands groupes mais aussi PME et TPE), des capacités de recherche adaptées, des champions reconnus parmi les meilleurs du monde pour chaque étape, de l'exploration à la production. Enfin un Etat qui semble se réveiller et réaliser que le pays a une chance de voir émerger une filière industrielle majeure, comparable à la filière nucléaire ou aéronautique. Mais elle souffre aussi de handicaps, dont un Etat exsangue et qui bouge lentement, et une Europe confuse et contradictoire, mesurant mal les moyens à mettre en œuvre.

Deux des pays les plus actifs dans ce domaine ont approché les professionnels français, l'Allemagne et le Japon. Le choix de notre industrie est fait, il faut avancer avec l'Allemagne, avec qui les premiers pas ont commencé.

La démarche de l'Inde, grand pays ayant obtenu de l'Autorité Internationale des Grands Fonds un permis d'exploration (c'était le 25^{ème}!) démontre encore, s'il en était besoin, les convoitises que suscitent les énormes gisements minéraux des fonds marins, en particulier les mélanges sulfurés riches en métaux indispensables à nombre d'activités humaines, mais dont certains sont contrôlés majoritairement par un seul pays (par exemple par la Chine pour les terres rares ou par la République du Congo pour le cobalt). A vrai dire l'exploitation durable de ces richesses pourrait révolutionner les marchés et apporter des solutions au problème de l'épuisement des ressources terrestres traditionnelles, d'autant que la concentration des métaux y est beaucoup plus importante que dans les gisements traditionnels (par exemple de l'ordre de 25-30% pour le cuivre, au lieu de 2%), et que fort probablement l'exploitation des grands fonds serait nettement moins destructrice de l'environnement que toute exploitation terrestre (beaucoup

moins de roche à « bouger », concasser, de déchets à jeter, pas de déforestation, pas d'énormes trous ou fosses...).

Or la France industrielle et maritime concernée par ce challenge a une position particulière, privilégiée à bien des égards, sans être pour autant exempte de handicaps...

L'économie maritime de notre pays s'inscrit certes aujourd'hui, au moins partiellement, dans le contexte et le cadre d'une économie générale affaiblie et n'arrivant pas véritablement à (re)décoller depuis 2008/2009. Néanmoins notre secteur lié à la mer a prouvé plus que les autres sa forte capacité de résilience, voire son aptitude à rebondir. Il a en particulier maintenu le niveau de 300 000 emplois directs (hors tourisme du littoral et industries portuaires), et ce non seulement malgré la crise frappant notre pays plus durablement que le reste de l'Europe, mais aussi malgré la contraction passée du commerce mondial dont il dépend directement

vu son ouverture totale à l'international. Un constat d'autant plus remarquable qu'il a simultanément augmenté sa productivité (près de 75 Mrds d'€ de valeur de production actuellement, contre un peu plus de 50 Mrds il y a quelques années).

Tout aussi remarquable est - à côté des grands groupes que chacune connaît - le foisonnement des entreprises, TPE ou PME, hyper-dynamiques et innovantes dans nombre de sous-secteurs rattachés à ce que l'on appelle communément la « nouvelle industrie de la mer » (biotechnologies et bioressources, nouvelles énergies, aquaculture, navires du futur, et surtout fonds marins !). Et puis il y a la qualité de la recherche maritime, scientifique et industrielle, illustrée aussi bien par de grands acteurs comme l'Ifremer, l'IRD, le CNRS, le Cedre, que par l'effervescence des centaines d'entités labellisées chaque année par les pôles mer d'envergure mondiale que sont le Pôle Bretagne-Atlantique et le Pôle Med, ou encore la floraison d'Instituts (d'excellence et autres) gravitant essentiellement dans nos régions maritimes et commençant à se mettre en réseau, y compris avec un outremer français qui lui-même fait en général preuve d'une formidable motivation. Un constat global qui n'est pas indifférent lorsqu'il s'agit de « peser » les chances françaises face aux défis qu'offrent les grands fonds marins.

A côté de ces acteurs toniques de l'économie maritime, qui en plus s'organisent de plus en plus depuis une dizaine d'années et n'hésitent pas à afficher et jouer de leurs solidarités (ce qui était encore impensable naguère, mais trouve son incarnation dans la multiplication

« Le rôle [de l'Etat] est essentiel à plusieurs titres, non comme artificiel chevalier blanc volant au secours d'industriels ne voulant pas investir eux-mêmes, mais comme incitateur à tous égards, et comme soutien, des entrepreneurs de qualité. »

des clusters et autres réseaux scientifiques, industriels, géographiques, à commencer par le Cluster Maritime Français,) il y a bien sûr l'Etat.

Un Etat dont le rôle est essentiel à plusieurs titres, non comme artificiel chevalier blanc volant au secours d'industriels ne voulant pas investir eux-mêmes, mais comme incitateur à tous égards, et comme soutien, des entrepreneurs de qualité. Cela peut ou devrait aller de l'Etat « accompagnateur et capital-risqueur » (comme il le fut jadis pour l'aéronautique ou pour le nucléaire), à l'Etat régulateur (seul, ou avec d'autres Etats lorsqu'il s'agit d'élaborer des règles mondiales dans les enceintes internationales dont c'est la mission), le pouvoir étatique fixant alors le cadre et les règles du jeu que sont par exemple les normes environnementales ou le régime légal, fiscal, social, nécessaire au développement de toute nouvelle filière.

La question se pose aussi de savoir d'une part si, particulièrement aujourd'hui et dans le contexte de rigueur nous connaissons, l'Etat a ou peut avoir les moyens financiers d'une telle stratégie (ou comment il pourrait les avoir ?), et si d'autre part il est lui-même conscient des enjeux

« La chance énorme que peuvent offrir à la terre épuisée, et donc à l'humanité, les richesses minérales marines profondes, sous réserve naturellement de pouvoir contrôler qu'elles sont et seront exploitées dans le respect scrupuleux de l'environnement et des écosystèmes marins. »

énormes qui se dessinent à court ou moyen terme. Par exemple avec la maritimisation du monde et ses conséquences, dont en l'occurrence la chance énorme que peuvent offrir à la terre épuisée, et donc à l'humanité, les richesses minérales marines profondes, sous réserve naturellement de pouvoir contrôler qu'elles sont et seront exploitées dans le respect scrupuleux de l'environnement et des écosystèmes marins.

Or l'Etat avance au moins dans la prise de conscience des possibilités offertes par ces ressources nouvelles. Très et trop lentement bien sûr, mais enfin il avance. Les professionnels du maritime se souviennent avoir participé au rapport Poséidon en 2007, au Livre Bleu pour une stratégie maritime nationale en 2009-2010, au Plan « Métaux Stratégiques » en 2010. Et ils savent que la Stratégie Nationale pour les grands fonds marins, publiée en 2015, doit beaucoup aux travaux effectués en commun (pour les professionnels dans le cadre de la structure ad hoc du Cluster Maritime Français, et pour l'Etat via la

coordination assurée par le Secrétariat Général de la Mer entre les ministères concernés). Mais nous sommes, depuis un certain temps déjà, arrivés à un stade où l'on peut s'interroger sur le côté « gesticulation » de ces textes, voire même sur leur fiabilité, tant il est vrai que leur contenu, ou la décision de les rerédiger, ne devrait pas dépendre de l'alternance politique (ce qui fut le cas du Livre Bleu). Et surtout ces textes ne signifient rien sans un minimum d'engagements et de moyens, et sans leur mise en œuvre efficace, courageuse...et naturellement cohérente avec les intentions affichées

Car sur le plan financier l'Etat exsangue fait probablement ce qu'il peut (Concours Mondial de l'Innovation, certains avantages fiscaux) mais à un niveau restant tout à fait insuffisant. Il devrait donc d'autant plus saisir les opportunités de mise en commun des efforts de chacun dans un esprit de Partenariat Public Privé, comme ce fut le cas en 2010 pour les premières campagnes d'exploration minière dans les eaux de Wallis & Futuna. Il pourrait s'agir pour lui de soutenir et valoriser la recherche publique, par exemple en encourageant la participation de l'Ifremer, incité à participer à des projets pas seulement académiques, mais aussi scientifico-industriels. Une participation qui pourrait alors être considérée comme un apport en industrie pris en compte dans le capital de l'aventure commune à côté des apports des industriels.

Le rôle de l'Etat doit ou devrait être aussi de lutter contre les blocages politiques et administratifs, en plus naturellement de son devoir

d'apporter de la visibilité et de porter courageusement une politique sur la durée, et en ne se contentant pas de rédiger de temps à autres de beaux textes affichant des objectifs non quantifiés ou décrivant des méthodes sans prévoir vraiment leur application (cf. ci-dessus). Il est ainsi évident, pour être concret, que l'Etat doit porter sa part de responsabilité dans l'instruction efficace des dossiers de demandes de permis (Le projet Wallis & Futuna est à cet égard exemplaire, avec les premières campagnes menées en 2010, 2011 et 2012, le dépôt du permis en 2013, et toujours rien de fait au moins jusqu'à ce début 2018).

Reste enfin le niveau européen, où là aussi se multiplient les déclarations, mais où le cap paraît de plus en plus confus, dans un parallèle parfois décourageant avec certains manques au niveau national. Citons le programme H2020, manifestement pas à la hauteur des enjeux, ou les attermolements contradictoires dans les décisions d'affectation des quelques financements mis en place. Citons encore la décision d'accorder des financements pour les nodules polymétalliques au moment même où une autre Direction de la Commission alertait sur l'impossibilité de prévoir un jour la rentabilité de cette voie (voir ci-dessus). Citons enfin la difficulté - si ce n'est l'impossibilité - d'adapter les projets « ressources minérales profondes » aux critères du Plan Juncker.

Une des questions essentielles en effet, au regard des coûts énormes d'exploration, de recherche, et ultérieurement d'exploitation (au

total des centaines de millions d'€ d'investissement pour un site en production, et autour d'une centaine pour un « simple » démonstrateur) est de savoir comment orienter prioritairement les efforts, et d'abord vers quel type de minerai.

Or contrairement à ce que pourraient laisser penser aussi bien des décisions européennes récentes au titre du programme H2020 (consacrant donc quelque financement aux nodules), ou celles arrêtées par le gouvernement français prolongeant son intérêt pour la zone de Clarion-Clipperton, les nodules ne sont effectivement plus le « premier choix ». D'ailleurs la France s'est en fait engagée a minima à Clipperton (en faisant savoir clairement qu'elle n'effectuerait pas la moindre campagne supplémentaire, comme le Japon), alors que de son côté la Commission – via la DGMare - écrivait dans un rapport récent : « tentative calculations have been made on the economic viability of deep sea mining, showing that SMS mining [les mélanges sulfurés] appears to have the strongest commercial viability, whereas no positive cash flow over period can be obtained for nodules mining ».

Il est notable que la France et l'Allemagne - dont les industriels compétents, en particulier français, considèrent aussi que les mélanges sulfurés sont la meilleure chance - se sont rapprochées pour constituer une filière nouvelle, spécialisée dans ce type de minerais et respectueuse du développement durable

Mais en fait c'est la France, particulièrement bien positionnée,

qui a été sollicitée par l'Allemagne et qui a l'initiative. Avec Ifremer (si cet institut arrive à avoir la visibilité et les moyens nécessaires, au-delà de ses priorités minimales que constitue la zone dorsale atlantique réservée par la France auprès de l'AIFM), et des sociétés comme Technip, CGG, Bourbon, Comex, Total, Eramet, Louis-Dreyfus Armateurs, DCNS, Créocéan, Alcatel-Lucent Submarine Networks, mais aussi Dassault systèmes et plus d'une vingtaine d'autres acteurs, son industrie maritime est en effet la seule au monde à posséder des leaders internationaux pour les dix phases de travaux identifiées par le groupe de travail ad hoc du Cluster Maritime Français, de l'exploration à la valorisation des futurs gisements. De ce fait la France est l'unique pays à pouvoir proposer aux autres pays intéressés (tels la Chine, la Russie, le Japon, la Corée, d'autres encore dont certains ont bien entendu aussi des champions, mais partiels), la panoplie complète de services industriels nécessaire. Une situation qui devrait être pour nous une source majeure de développement économique et social dans l'avenir. Notre pays possède en outre le second espace maritime mondial, et son immense zone économique exclusive (11 millions de km², sans compter les surfaces supplémentaires devant résulter bientôt des négociations dites Extraplac) regorge de potentialités en matière d'exploitation sous-marine. C'est le cas en particulier dans cette zone pionnière susmentionnée que devrait être Wallis et Futuna, où les industriels français souhaitent mener vite une (troisième) campagne d'exploration,

pour mieux identifier les ressources des sols en amas sulfurés, et déterminer les conditions du respect de l'environnement marin (projet pour lequel nos professionnels sont prêts à engager la moitié des 22 millions d'euros nécessaires).

Autant d'atouts en termes de technologie, d'expertise, de géographie et d'obtention de permis qui n'ont pas échappé à l'Allemagne. A Berlin, on a bien compris que les grands fonds marins constituaient un potentiel d'activité et de richesses considérable pour les années à venir (à dix, voire vingt ans). Pragmatiques, les Allemands ont recherché une coopération avec les Français. Car, s'ils ne bénéficient pas d'un domaine maritime tel que celui de la France ni de l'expertise globale des champions tricolores, ils

« La France est l'unique pays à pouvoir proposer aux autres pays intéressés (telles la Chine, la Russie, le Japon, la Corée...), la panoplie complète de services industriels nécessaire. [...] Notre pays possède en outre le second espace maritime mondial, et son immense zone économique exclusive (11 millions de km², sans compter les surfaces supplémentaires devant résulter bientôt des négociations dites Extraplac) regorge de potentialités en matière d'exploitation sous-marine. »

disposent d'une industrie navale et maritime puissante, à même de prendre sa part – aux côtés des français et sous réserve d'apporter de légitimes contreparties, telles que du financement - dans la conception et la fabrication des futurs outils industriels nécessaires. Leur intérêt est très marqué comme l'ont prouvé les visites à Paris de deux ministres fédéraux, pour y rencontrer nos professionnels dans les bureaux du Cluster Maritime Français.

Dans le même temps les Pouvoirs Publics français, très attentistes ces dernières années comme on l'a vu (malgré les documents stratégiques évoqués, les trois CIMER depuis 2011 et la recommandation de La Commission « Innovation 2030 » de compter les « Grands fonds » parmi les sept ambitions stratégiques prioritaires pour la France) semblent - enfin ! – intéressés par les énormes perspectives qu'offrirait une filière nouvelle sous leadership national. Les choses devraient donc bouger maintenant pour que soit mise en œuvre l'ambition commune affichée dans la récente feuille de route étatique : « La France poursuit un triple objectif : valoriser ses atouts dans le domaine de l'exploration et de l'exploitation minières des grands fonds marins ; contribuer à l'émergence d'une filière industrielle d'excellence créatrice de richesses, d'innovations technologiques et d'emplois tout en préservant les écosystèmes marins de grands fonds ; préserver, pour l'avenir, un élément clé de notre indépendance stratégique en métaux et de notre développement économique ». Et comment ne pas évoquer la déclaration du Premier Ministre aux dernières Assises de la mer : « je souhaite qu'on mette l'accent sur l'exploration de nos grands fonds

marins. L'État prendra sa part dans la modernisation de notre flotte océanographique scientifique, en finançant les gros travaux de maintenance dès 2018 et en complétant les capacités pour que, d'ici 5 ans, la France, qui dispose de toute la chaîne pour explorer ces fonds, soit leader sur ce segment. » Et ce même s'il apparaît, comme on l'a vu, qu'une participation de fonds publics reste problématique, comme lambine encore trop la résolution des conflits de compétence Etat-pouvoirs locaux dans nos territoires d'outremer les plus prometteurs !

C'est dans cette perspective que les industriels de France et d'Allemagne viennent de renouveler (le 29 novembre 2017) les accords signés le 20 octobre 2015 à Bremerhaven, entre le Cluster Maritime Français et la Deep Sea Mining Alliance allemande. Et c'est dans ce but que cinq réunions ont eu lieu depuis deux ans, au Cluster à Paris ou chez nos partenaires à Berlin et Munich, destinées à mettre en œuvre les modalités d'une coopération profitable pour les deux pays...qui aimeraient avancer avec l'Union Européenne, mais qui feront sans elle s'il le faut ! ⚓

/ Francis Vallat

Président de « SOS Méditerranée »,

Président de « Euromaritime »

Président d'honneur & Fondateur

du Cluster Maritime Français, de

« l'Institut Français de la Mer »

Président d'Honneur du

« European Network of Maritime

Cluster »

Président d'Honneur de

« Expédition 7^e continent »

/ SOMMAIRE



15 LE PARC EOLIEN DE FECAMP

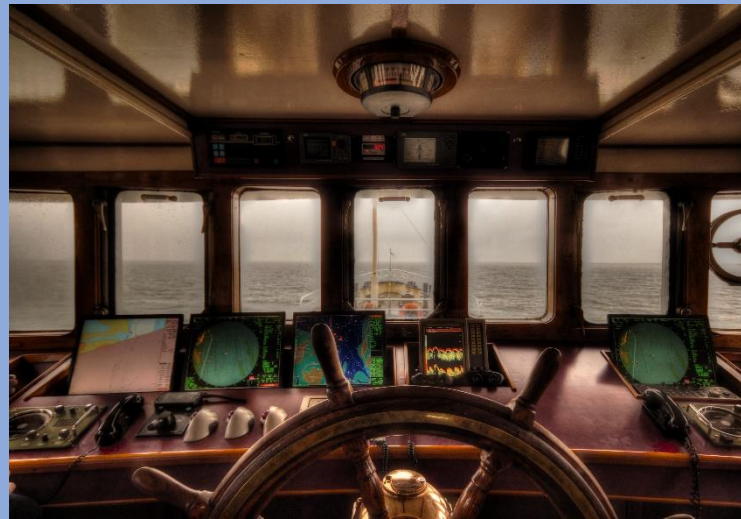
Julie Barette

Face à l'élan du développement durable, la réalité environnementale.

18 LE VRAQUIER SUR BATTERIE

Emmanuel Azia

Derrière l'effet d'annonce, une innovation pas si verte !



22 L'INCIDENT DU MODERN EXPRESS

Julie Barette

L'inefficacité pratique des lieux de refuge.



/ LA MER ET ...



25 L'OPERATION ATALANTE

Julie Barette

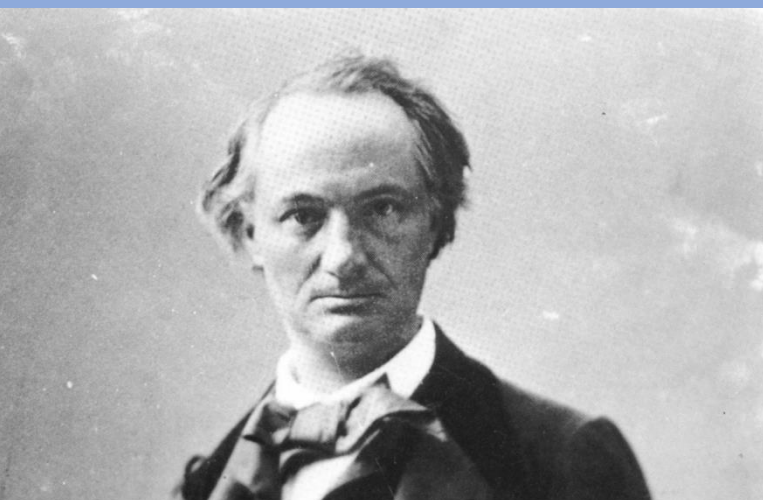
Une opération coopérative
pleine de succès

27 L'ASILE DES ANCIENS

PIRATES EN FRANCE

Pierre Virole

Le naufrage des pirates dans
la procédure française



31 BAUDELAIRE & LA MER

Pierre Virole

L'omniprésence de la mer
dans l'œuvre du poète

... LES HOMMES /



35 JACQUES CŒUR & LES GALEES DE FRANCE

Bruno Courbebaisse

Le serviteur d'Etat derrière la légende du grand marchand

45 C-STAR : LA SOLIDARITE AU-DELA DES CLIVAGES

Pierre Virole

La solidarité, premier devoir des gens de mer !



48 LA SNSM FACE AUX EXCES DES PLAISANCIERS

Julie Barette

Des plaisanciers qui coûtent cher à la SNSM





Environnement : le défi

15 Energies renouvelables

Parc éolien offshore de Fécamp

Julie Barette

18 Débat

Le Premier vraquier électrique

Emmanuel Azia

22 Pollutions

Lieux de refuge

Julie Barette



Les énergies maritimes renouvelables sont au centre des préoccupations environnementales actuelles. Toutefois, ces énergies ne sont pas sans conséquences sur l'environnement, comme l'illustre le projet du parc éolien offshore de Fécamp.

Parc éolien offshore de Fécamp : entre enjeux économiques et intérêts écologiques



Julie Barette

Julie a obtenu un Master 1 de l'Université de Nantes. Cumulant les expériences comme juriste, elle s'oriente aujourd'hui vers le monde des assurances maritimes pour lequel elle se voue pleinement.

L'objectif : le développement des énergies renouvelables

Lors du Grenelle de l'environnement, la France s'est fixée comme objectif de réduire la consommation d'énergies fossiles au profit d'énergies renouvelables. Pour cela, l'Etat prévoit d'atteindre 23% d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie à l'horizon 2020. Selon une étude, l'éolien représenterait 1/4 de ces ressources énergétiques. C'est dans cette finalité que les pouvoirs publics ont décidé de tirer profit des ressources de la mer, par l'installation de parcs éoliens offshore.

Parmi ces projets, le parc éolien offshore de Fécamp pose des difficultés tenant à la conciliation des

intérêts économiques et des intérêts écologiques.

Le projet

Il est prévu l'installation de 83 éoliennes, à une distance de 13 à 22 km des côtes, au large de Fécamp, sur une superficie de 67 km². La mise en service de ce parc éolien est prévue pour 2021. Sa production d'électricité est destinée à couvrir la consommation de 60% des habitants de la Seine-Maritime¹.

Ainsi, dans un contexte de réchauffement climatique, il est indispensable de se tourner vers la production d'énergies renouvelables. L'exploitation des ressources de la mer a toujours été un enjeu essentiel pour les Etats. Aujourd'hui, l'exploitation de ces ressources

change de dimension. L'enjeu pétrolier laisse place à un enjeu écologique. La mer devient source d'énergie renouvelable.

Toutefois, malgré ces intérêts écologiques, la mise en service d'un tel parc éolien s'avère controversée.

Les conséquences environnementales

En effet, la construction du parc éolien offshore de Fécamp est prévue sur une importante zone de pêche. Il s'agit d'une zone d'exploitation de ressources halieutiques supposant des techniques de pêches à la drague, en profondeur des mers. L'installation d'infrastructures peut alors constituer un obstacle pour les pêcheurs. Or, l'exploitation de ces ressources représente une part

significative de l'activité économique de la région. Selon une étude, en 2015, le chiffre d'affaire généré par la pêche dans cette région a atteint plus de 40 millions d'euros².

De ce fait, on peut constater que cette situation suppose de trouver un équilibre entre l'exploitation des différentes ressources de la mer. L'exploitation des ressources énergétiques ne doit pas se faire au détriment de l'exploitation des ressources halieutiques.

C'est pourquoi, le projet prévoit de s'adapter aux méthodes de pêches locales afin de concilier au mieux les intérêts. De plus, à terme, un suivi scientifique est destiné à identifier les éventuels impacts négatifs du

Sa production d'électricité est destinée à couvrir la consommation de 60% des habitants de la Seine-Maritime.

parc éolien sur l'exploitation de ces ressources.

Outre la question de l'exploitation des ressources halieutiques, le parc éolien offshore de Fécamp pose des difficultés tenant à la navigation maritime. Il s'agit ici d'une zone de navigation importante, donnant accès au port du Havre. Le transit y est donc conséquent. Or, l'installation de 83 éoliennes peut constituer une gêne au trafic maritime. C'est pourquoi, il est prévu un dispositif destiné à avertir les navires de la présence de ces éoliennes.

En raison de ces divergences, le projet de construction a fait l'objet de



plusieurs recours administratifs. A l'heure actuelle, il n'est toujours pas certain que le parc voit le jour. La fabrication des composants, la construction et l'assemblage des éoliennes doivent être répartis dans 4 usines en France. Au total, le projet prévoit la création de plus de 2.000 emplois³.

Des projets controversés

Cependant, en France, la majorité des projets de construction de parc éoliens offshore font l'objet de controverses. C'est le cas notamment du projet de parc éolien au large des îles d'Yeu et de Noirmoutier. Ce projet suscite de nombreux débats en raison des activités de pêches qui s'y déroulent mais aussi pour des questions liées au paysage.

En raison de ces divergences d'intérêts, on constate aujourd'hui, un retard de la France concernant le secteur de l'éolien offshore. En 2014, l'existence de plus de 2.400 éoliennes offshore était répartie entre le Royaume-Uni, le Danemark et l'Allemagne. En 2011, le Royaume-Uni comptait déjà les plus grands parcs éoliens offshore du monde.

La France a, elle, inauguré sa 1^{ère} éolienne offshore le 13 octobre 2017 au large de Saint-Nazaire⁴. L'exploitation des ressources renouvelables de la mer ont longtemps été négligées. Il est alors temps de combler ce retard même si ce mode de production d'énergie n'est pas sans conséquences pour l'environnement marin. ⚓

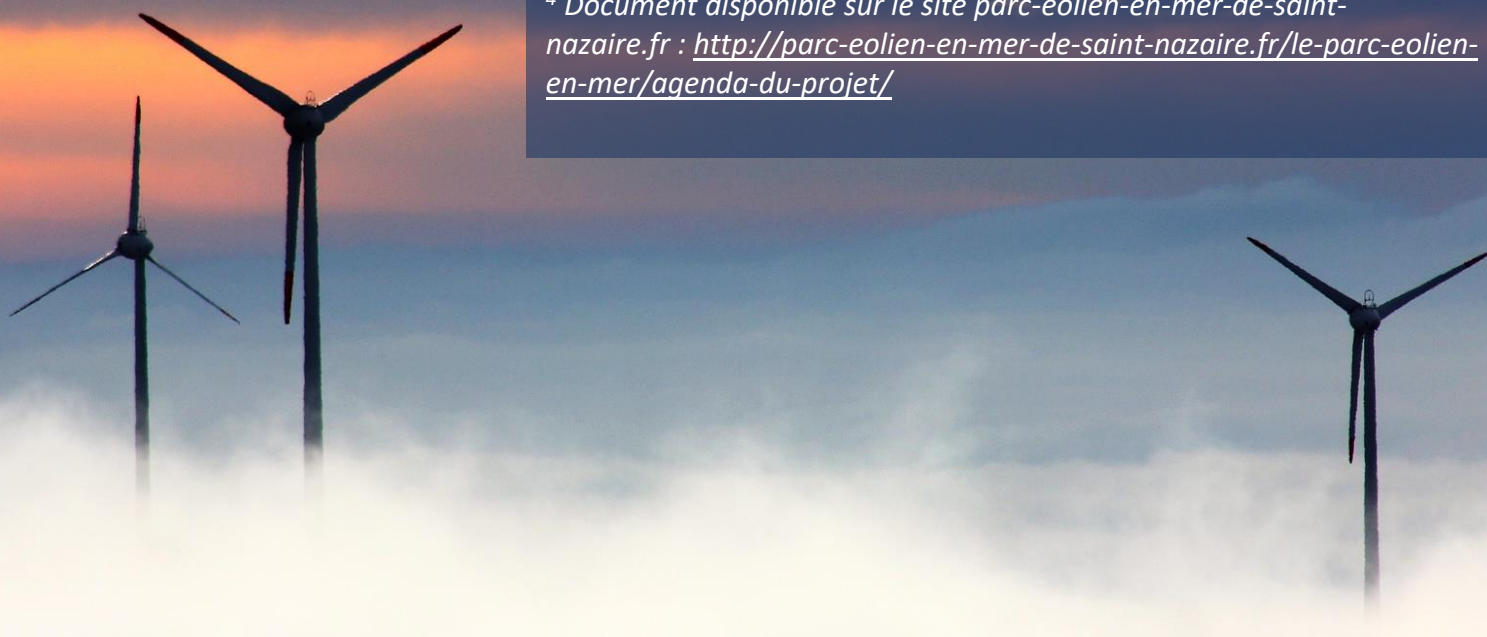
/ Notes :

¹ Document disponible sur le site parc-eolien-en-mer-de-fecamp.fr : <http://parc-eolien-en-mer-de-fecamp.fr/le-parc-eolien-en-mer/presentation-du-projet/>

² Document disponible en ligne sur le site parc-eolien-en-mer-de-fecamp.fr : http://parc-eolien-en-mer-de-fecamp.fr/wp-content/uploads/2015/06/FEC_PECHE.pdf

³ Document disponible sur le site parc-eolien-en-mer-de-fecamp.fr : <http://parc-eolien-en-mer-de-fecamp.fr/projet-industriel-emploi/creations-emploi/>

⁴ Document disponible sur le site parc-eolien-en-mer-de-saint-nazaire.fr : <http://parc-eolien-en-mer-de-saint-nazaire.fr/le-parc-eolien-en-mer/agenda-du-projet/>





La Chine vient de mettre à l'eau le premier cargo électrique au monde. Il ne faut que deux heures de recharge à ce géant des mers, pour retrouver son autonomie maximale, soit le temps pris pour décharger sa cargaison. Ce cargo d'un genre nouveau est supposé consommer moins d'énergies fossiles et respecter davantage l'environnement.

LE PREMIER VRAQUIER SUR BATTERIE : D'UNE BONNE INTENTION A UNE ERREUR MAJEURE DE GESTION ENERGETIQUE



Emmanuel
Azia

Emmanuel a fait ses études de droit à Abidjan avant de se spécialiser en droit maritime à Brest. Passionné par la matière, il souhaite devenir avocat spécialisé dans le monde maritime et ses défis.

En raison de sa teneur très élevée en soufre, le fioul résiduel utilisé pour les navires émet, à la combustion, des particules dont les proportions sont comprises entre 3.000 et 3.500 ppm (parties par million), contre 15, au maximum, pour une voiture particulière en Europe. Dans le documentaire intitulé « *Cargos, la face cachée du fret* », l'un des interviewés confirmait ces données : « Un bateau émet la même quantité de soufre qu'environ 50 millions de voitures ». Et puisque le parc automobile mondial est estimé à environ 1 milliard de voitures particulières¹, « les 20 plus grands navires polluent à eux seuls plus que toutes les voitures de la planète réunies ; et ce ne sont pas 20, mais 60.000 navires qui sillonnent les océans du globe à longueur

d'année »². Alors que le secteur automobile est en permanence pointé du doigt en matière de pollution, le transport maritime échappe à la critique, et brûle le carburant le plus sale du monde.

Face à cette surpollution colossale, les acteurs du transport maritime ont entamé une transition énergétique, consistant à mettre à l'eau des navires de moins en moins polluants, c'est-à-dire propulsés par des énergies alternatives au fioul et moins nocives, telles que le gaz naturel par exemple. A ce sujet, le groupe CMA CGM vient d'annoncer la construction de 9 navires d'une capacité de 22.000 conteneurs propulsés au GNL (gaz naturel liquéfié) dont la livraison est prévue pour 2020³, ce qui est à saluer.

La mise à flot il y a quelques semaines d'un cargo qui fonctionne uniquement à l'électricité a créé l'événement en Chine.

Mais c'est la mise à flot il y a quelques semaines d'un cargo qui fonctionne uniquement à l'électricité qui a créé l'événement en Chine : avec une autonomie d'environ 80 kilomètres, le vaisseau en acier de 2.000 tonnes naviguera à une vitesse de croisière d'à peine 13 km/h⁴. La Chine avait en effet choisi de ne pas tenir compte des recommandations mondiales sur les problèmes climatiques, allant jusqu'à penser que l'Occident avait monté cette théorie de toutes pièces pour empêcher le développement de son économie. Désormais, le gouvernement de Xi Jinping a décidé d'assainir le pays avec une mise en avant du souci écologique, une approche qui s'est ressentie dans l'industrie avec ce nouveau cargo électrique⁵.

La Chine vient donc de mettre à l'eau le premier cargo électrique au monde, auquel il ne faut que deux heures de recharge pour retrouver son autonomie maximale, soit le temps pris pour décharger sa cargaison⁶. Une grande première car ce cargo d'un genre nouveau consommera moins d'énergies fossiles et respectera davantage l'environnement⁷, du moins, c'est ce qui est annoncé. Mais la réalité est-elle conforme à cette description ? Comme nous le verrons, ce fond blanc d'énergie verte est, à la vérité, un système global beaucoup plus polluant que le système classique en raison des pertes d'énergie qu'il impose.

Un bilan plus énergivore et plus polluant que le système classique au fioul

Pour calculer la pollution par quantité de marchandises transportées d'un navire, il faut prendre en compte le bilan énergétique, c'est-à-dire la manière dont est produite l'énergie :

- Cas d'un navire au fioul classique :

Pour ce type de navire, la production d'énergie est directe, donc sans perte (sauf les pertes mécaniques normales incluses dans le système). Puisque le combustible est stocké et transformé sur place en énergie propulsive par le navire, il n'y a pas de transport de l'énergie. Notons également que le fioul est moins polluant que le charbon.

- Cas du cargo électrique chinois :

La production d'énergie n'étant pas directe, on a des pertes à plusieurs niveaux. D'abord, il fonctionne sur des batteries au lithium qui elles-mêmes sont alimentées (le lithium ne produisant pas l'énergie mais servant seulement à la stocker) par une centrale électrique au charbon, ce qui constitue une transition supplémentaire. Il faut passer d'une énergie électrique à une énergie propulsive par les moteurs du navire, ce qui engendre des pertes. Ensuite, l'énergie étant transportée (la centrale se trouvant à terre), on a une perte du fait du transport de cette énergie via des câbles. Plus longs sont

ces câbles, plus élevées sont les pertes.

Dans ce système, on a donc un surcroît d'énergie : pour produire la même quantité de mouvement qu'un système classique, on est obligé de produire plus d'énergie qu'on ne va en utiliser.

Il paraît dès lors incohérent de passer à une transition électrique dans laquelle on a un surcoût de production et une pollution plus abondante, étant donné que le charbon utilisé pour produire l'électricité est plus polluant que le fioul, un paradoxe qui ne dit pas son nom.

Et comme si cela ne suffisait pas, que transporte ce navire dans un contexte propice au retrait progressif du charbon en Chine ? Eh bien du

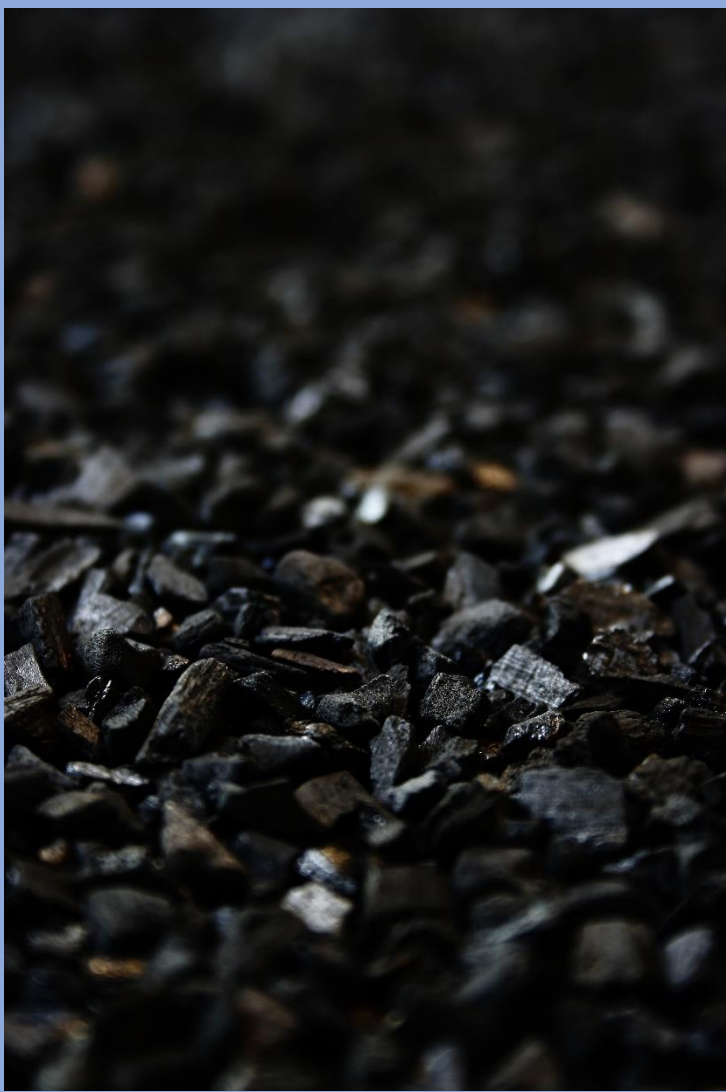
charbon ! Le tout nouveau cargo électrique achemine donc l'une des causes majeures de l'effet de serre dans un paradoxe qui figure dans les plus hautes places du top des situations cocasses⁸.

Venons-en maintenant aux fameuses batteries au lithium utilisées pour stocker l'énergie. Non seulement l'industrie de l'extraction du lithium est néfaste pour l'environnement, mais ces batteries ont des composants chimiques très polluants, dont certains sont sulfurés⁹.

Le désastre environnemental de l'extraction des terres rares contenues dans les batteries au lithium

En définitive, on a une chaîne de production de l'énergie beaucoup plus polluante que le système classique.

Pour atteindre le rendement que les batteries au lithium ont, elles contiennent des terres rares¹⁰. Les terres rares désignent 17 métaux : le scandium, l'yttrium, et les quinze lanthanides. Ces matières minérales aux propriétés exceptionnelles sont utilisées dans la fabrication de produits de haute technologie¹¹. C'est un marché qui est produit à plus de 90% par la Chine qui a donc un fort monopole¹². Ces terres rares étant relativement difficiles à extraire, il faut utiliser des modes d'extraction très polluants. La technique d'extraction la plus commune consiste à décaper la terre végétale pour atteindre le minerai plus en profondeur. Après l'excavation, vient ensuite le broyage





/ Notes :

¹ Données 2016

² *Cargos, la face cachée du fret*, Polar Star Film, 2017 ;

³ Annonce faite par Rodolphe Saadé, PDG du groupe CMA CGM, aux Assises de l'Économie de la Mer des 21 et 22 novembre 2017, au Havre. Les navires au GNL ont un surcoût de production estimé à 10% par rapport aux navires classiques.

⁴ Le premier cargo électrique a pris le large en Chine

<https://www.consoglobe.com>

⁵ La Chine passe un cap et lance le premier cargo entièrement électrique

<http://www.journaldugeek.com/2017/12/27/>

⁶ Op. cit. note 4

⁷ idem

⁸ op. cit. note 5

⁹ Le lithium, source d'inégalité et de pollution

<http://future.arte.tv>

¹⁰ Voitures électriques : lithium et terres rares

<http://www.avem.fr>

¹¹ Les terres rares, qu'est-ce que c'est ?

<https://www.geo.fr>

¹² idem

¹³ idem ; voir aussi Terres rares : high tech et croissante verte font souffrir la Chine <https://www.consoglobe.com/terres-rares-chine-cg>

¹⁴ Un gisement de terres rares en vue au Groenland <https://www.usinenouvelle.com>

en fine poudre, puis la séparation des éléments, souvent à l'aide d'acides puissants. Ces substances chimiques finissent par s'infiltrer dans le sol jusqu'aux ruisseaux et aux rivières. Après épuisement de la mine celle-ci est abandonnée. Reste alors une terre désolée et très polluée où plus rien ne peut pousser¹³.

Le marché des terres rares a connu un crack en 2010, et aujourd'hui, la prochaine réserve se trouve au Groenland¹⁴, cette partie du monde au statut politique quelque peu bizarre. A son accession à l'indépendance, le Groenland a supprimé la loi de protection environnementale édictée par le gouvernement danois notamment sur l'extraction l'uranium et des terres rares, ce qui signifie qu'ils ne sont pas complètement fermés à l'exploitation de celles-ci dans cette zone du monde environnementalement sensible, et avec un gouvernement qui n'a pas les moyens de se défendre face aux multinationales qui contrôlent le marché. Le Groenland a en effet un pouvoir diplomatique quasiment nul dont les élites se composent à peu

près d'une cinquantaine de personnes sur tout le pays, un fait qui suscite des inquiétudes quant aux risques de corruption très présente en la matière.

En définitive, on a une chaîne de production de l'énergie beaucoup plus polluante que le système classique. Cela dénote d'une méconnaissance des décideurs chinois sur le système de production et de gestion de l'énergie, aboutissant à des décisions complètement aberrantes, alors que l'initiative de base était bonne, ce qui, il faut le dire, est plutôt rare chez nos amis les chinois.

Les choses se seraient un peu plus équilibrées si ça avait été, par exemple, une centrale au gaz qui produisait l'énergie stockée par le navire, étant donné que le gaz est beaucoup moins polluant que le fioul, et encore moins que le charbon. Attendons l'évolution de cette technologie d'ici à quelques années pour voir si les choses s'équilibrent vraiment. ⚓



La mise en place d'une réglementation concernant les lieux de refuge apparaît comme une nécessité au regard des enjeux environnementaux. Toutefois, en raison de la réticence des Etats à l'appliquer, le dispositif se trouve aujourd'hui remis en cause.

Incident du Modern Express : illustration de la problématique des lieux de refuge

Julie
Barette

Le Modern Express est un roulier appartenant à l'armateur sud-coréen *Cido Shipping*, construit en 2001 et battant pavillon panaméen. En janvier 2016, le navire chargé d'une cargaison de bois et d'engins de travaux publics, effectue une liaison entre le Gabon et le port français du Havre. Le 26 janvier 2016, un appel de détresse est lancé alors que le navire se trouve dans la ZEE espagnole, à une distance de 150 milles nautiques des côtes. Malgré plusieurs tentatives de remorquage du navire, ces opérations s'avèrent infructueuses. Le Modern Express dérive dans le golfe de Gascogne au large des côtes françaises. En raison de plusieurs tonnes de fioul se trouvant à bord du navire, des inquiétudes concernant une éventuelle pollution maritime se font ressentir. La possibilité d'un naufrage maîtrisé sur les côtes landaises est alors envisagée.

Une dernière tentative de remorquage est finalement lancée le 1^{er} février 2016. C'est par l'intervention du remorqueur espagnol *Centaurus* aidé, entre autres, par l'*Abeille Bourbon* et un hélicoptère de la marine nationale, que le navire trouve refuge dans le port espagnol de Bilbao¹.

La réglementation des lieux de refuge

Cet incident illustre la problématique des lieux de refuge. Cette situation apparaît lorsqu'un navire se trouve en situation de détresse en mer et cherche un port pouvant l'accueillir afin d'éviter un naufrage entraînant un risque de pollution.

En raison des naufrages de l'*Erika* en 1999 et du *Prestige* en 2002, ayant entraîné des pollutions considérables, l'Union Européenne s'est intéressée à la question. La

Photo / Le
Modern Express
pendant sa
démolition à
Aliğa le 16
octobre 2016,
photo : Fatih
Takmakli

La mise en pratique du dispositif de lieux de refuge est donc rare. Les Etats s'appuient sur une interprétation stricte

directive 2002/59/CE² définit le refuge comme étant « *un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désigné par un État membre pour accueillir des navires en détresse.* »

L'Union Européenne incite les Etats membres à mettre en place des dispositifs afin d'accueillir les navires en situation de détresse et éviter ainsi tout risque de pollution maritime que peut entraîner un éventuel naufrage.

Dans cette même idée, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté en 2003 la « *directive sur les lieux de refuge des navires ayant besoin d'assistance* ». Cette directive de l'OMI prévoit que l'autorisation d'accès à un lieu de refuge doit avant tout tenir compte des risques pour l'environnement.

S'inscrivant dans ce mouvement législatif, la France a adopté en 2012 le décret n°2012-166 du 2 février 2012³ relatif « *à l'accueil dans un lieu refuge d'un navire ayant besoin d'assistance* ». Ce décret reprend la définition européenne du lieu de refuge. Toutefois, le décret envisage l'intervention du préfet maritime lorsqu'une autorité portuaire refuse l'accueil d'un navire en situation de détresse. Le préfet maritime pourra contraindre un port français à donner refuge au navire, afin de garantir l'efficacité de la mesure.

La remise en cause du dispositif

Néanmoins, malgré ces mesures, on constate un dysfonctionnement du

dispositif des lieux de refuge. En pratique, les Etats sont réticents à accueillir dans leurs ports des navires endommagés pouvant porter atteinte à l'environnement.

A titre d'exemple, la France a refusé d'accueillir en 2012 le porte conteneur MSC Flaminia battant pavillon allemand. Le navire dérivait au large des côtes bretonnes à la suite d'un incendie et d'une explosion ayant eu lieu à bord. La France a considéré que le navire ne se trouvait pas en situation de détresse. Les autorités ont également motivé leur décision par un manque d'information concernant d'éventuelles matières dangereuses transportées dans les conteneurs à bord du navire⁴.

La mise en pratique du dispositif de lieux de refuge est donc rare. Les Etats s'appuient sur une interprétation stricte de la situation de détresse afin de refuser l'accès au port. L'incident du Modern Express illustre la réticence des Etats à accueillir les navires en situation de détresse et pouvant présenter une menace pour l'environnement. Ces inquiétudes justifient aujourd'hui les remises en cause du dispositif. ⚓

/ Notes :

¹ *Modern Express : nouvel exemple de l'échec de la politique des ports refuge.* Document disponible sur le site actumaritime.wordpress.com : <https://actumaritime.wordpress.com/2016/02/05/modern-express-nouvel-exemple-de-lechec-de-la-politique-des-ports-refuges/comment-page-1/>

² Document disponible sur le site legifrance.gouv.fr : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000888107&categorieLien=id>

³ Document disponible sur le site legifrance.gouv.fr : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025277619>

⁴ *Modern Express : nouvel exemple de l'échec de la politique des ports refuge.* Document disponible sur le site actumaritime.wordpress.com : <https://actumaritime.wordpress.com/2016/02/05/modern-express-nouvel-exemple-de-lechec-de-la-politique-des-ports-refuges/comment-page-1/>



Piraterie : gueule de bois

25 Etats & UE

L'Opération Atalante

Julie Barette

27 Société

Du Procès à l'asile des anciens pirates

Pierre Virole



L'opération Atalante s'est avérée nécessaire et efficace à l'encontre de la piraterie maritime au large du Golfe d'Aden. Cependant, ce phénomène est loin de disparaître dans le reste du monde.

L'opération Atalante et la lutte contre la piraterie maritime

Julie
Barette

Selon la convention de Montégo Bay de 1982 sur le droit de la mer, la piraterie relève d'un acte violent commis en haute mer contre un navire civil, à des fins privées. Les enjeux économiques que représente le transport maritime justifient aujourd'hui la recrudescence des actes de piraterie à l'encontre des navires commerciaux.

De nos jours, 80% du commerce mondial passe par les voies maritimes. Les navires étant de plus en plus performants, ils sont désormais capables de transporter de plus en plus de marchandises. Ainsi, les navires présentent des intérêts économiques et financiers considérables. Ces enjeux économiques attirent les convoitises et aboutissent au développement de la piraterie maritime.

Au début des années 2000, la piraterie est réapparue au large de l'Afrique de l'Est et notamment dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes. Les raisons de ces actes tiennent, notamment, au développement des routes commerciales dans cette région du monde¹.

La position géographique de la Somalie est stratégique. Le Golfe d'Aden donne accès au canal de Suez, point de passage obligé des navires commerciaux.

En effet, les marchandises étant majoritairement produites en Asie, les expéditions maritimes sont au départ des ports asiatiques, à destination des pays consommateurs, en Europe du Nord ou en Amérique du Nord. Ainsi, le transit de marchandises dans le golfe d'Aden s'avère considérable.

De plus, s'ajoute les intérêts liés au transport de pétrole. La majorité des ressources pétrolières en provenance de l'Arabie et à destination de l'Europe transitent dans ce secteur géographique.

En conséquence, ces enjeux économiques et géopolitiques ne font qu'accroître les risques de piraterie maritime².

Une intervention militaire nécessaire et efficace

Toutefois, ces risques mettent en péril le développement du commerce international. Les coûts engendrés par les actes de piraterie sont importants. Les coûts des assurances maritimes augmentent et le transport de marchandises devient plus risqué.

C'est pourquoi, une militarisation de la zone s'est imposée. Compte tenu des intérêts en jeu, on y retrouve une présence européenne à travers l'opération Atalante.

Cette opération militaire trouve son origine dans la politique de sécurité et défense instaurée par le traité de Lisbonne en 2007. Mise en place en 2008, cette opération a pour mission de protéger les navires vulnérables au large des côtes somaliennes. Elle a aussi pour but de surveiller les eaux territoriales et les côtes somaliennes afin de détecter les éventuelles menaces à l'encontre du trafic maritime. Dans ce cadre, les forces navales Atalante sont chargées de dissuader, prévenir et réprimer les actes de piraterie.

Un Etat-major européen s'est vu confier le commandement des opérations. Réunit à Northwood

(Royaume-Uni) avec une rotation tournante des Etats participants, il regroupe 17 nationalités différentes³.

L'efficacité de l'opération est à souligner. On constate qu'en janvier 2017, la piraterie a largement chuté au large de la Somalie⁴. Toutefois, la zone reste instable en raison de plusieurs facteurs tenant notamment au pillage des ressources de la zone. C'est pourquoi, l'opération Atalante a été prolongée jusqu'en 2018. Récemment, six pirates ont été interpellés par une frégate italienne de l'opération Atalante. Ces personnes sont suspectées d'avoir tiré plusieurs roquettes en direction d'un porte conteneur ballant pavillon seychellois⁵.

La piraterie : un phénomène durable

Cependant, malgré l'efficacité de l'opération dans le golfe d'Aden, force est de constater que le phénomène de la piraterie n'a pas été éradiqué. Selon plusieurs bilans, en 2016, les enlèvements en mer ont atteint leur plus haut niveau depuis 10 ans⁶. Ces actes se sont particulièrement développés au large de l'Asie, en particulier au large des Philippines et de la Malaisie.

Ainsi, bien que l'opération Atalante se soit avérée efficace à l'encontre de la piraterie somalienne, d'autres zones présentent des risques pour les routes commerciales. Une opération navale similaire serait alors envisageable. ⚓

/ Notes :

¹ Document disponible sur le site [piraterie-maritime.org](http://piraterie-maritime.org/menaces) : <http://piraterie-maritime.org/menaces>

² Document disponible sur le site [piraterie-maritime.org](http://piraterie-maritime.org/generalites) : <http://piraterie-maritime.org/generalites>

³ Document disponible sur le site [defense.gouv.fr](https://www.defense.gouv.fr) : <https://www.defense.gouv.fr/marine/enjeux/l-europe-navale/operation-atalante>

⁴ Document disponible sur le site piraterie-maritime.org : <http://piraterie-maritime.org/2017/01>

⁵ Les Seychelles entament des poursuites contre six pirates somaliens présumés. Document disponible sur le site [lemarin.fr](http://www.lemarin.fr) : <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/peche/30239-les-seychelles-entament-des-poursuites-contre-six-pirates-somaliens>

⁶ Document disponible sur le site piraterie-maritime.org : <http://piraterie-maritime.org/>



Les procès des pirates somaliens qui se sont déroulés ces dernières décennies ont mis en lumière les destins heurtés d’hommes qui ont rêvé de fortune, qui, pour certains, ont commis le pire par appât du gain, et qui, au final, n’auront connu que la misère. Aujourd’hui menacés dans leur pays d’origine, certains demandent l’asile à la France.

Du procès à l’asile des anciens pirates en France



Pierre Virole

Pierre est titulaire d’un Master 2 en Droit privé de l’Université de Paris-Nanterre. Fort d’une longue expérience comme juriste au Défenseur des droits et en cabinets d’avocats parisiens, il se passionne aujourd’hui pour les questions de droit maritime.

Un procès et des regrets amers

Dans le cadre du procès lié au navire Tribal-Kat, l’avocat de l’un des pirates cita en plaidant ces mots des Misérables de Victor Hugo :

« Il y a dans notre civilisation des heures redoutables ; ce sont les moments où la pénalité prononce un naufrage »¹.

A l’énoncé du verdict pourtant, ce procès a laissé un sentiment d’amertume de chaque côté de la barre.

Lors du dernier jour d’audience, la présidente de la cour a donné la parole à la veuve qui a refusé, en larmes, son pardon aux accusés.

« J’entends leurs doléances, j’entends leurs demandes de pardon, mais je ne les ai pas écoutés. Ils m’ont mise à terre, aujourd’hui, je suis debout pour le redire : « Vous êtes des assassins ». » ont été ces derniers mots. Dans le box, les accusés se sont cachés pour pleurer².

« Le pillage occidental de la pêche et la décharge de déchets toxiques au large des côtes somaliennes » qui « ont vidé la mer »³ des richesses halieutiques chères aux pêcheurs ont été évoqués⁴.

Le drame qui s’est noué à bord du Tribal-Kat, comme la fin tragique du « rêve d’une vie »⁵, a aussi marqué le procès.

Les accusés étaient originaires de Somalie, l'un des pays les plus pauvres au monde.

Partis en mer pour piller un navire, ils ont occasionné la mort d'un homme.

Pourtant, avant même l'ouverture des débats, une avocate en défense regrettait déjà : « *quelle que soit l'issue de ce procès, la justice ne saura pas quoi faire de ces hommes* »⁶.

Pendant le procès, les accusés ont été désignés avec des numéros.

Aussi, en détention provisoire, ne parlant ni le français, ni aucune autre langue pratiquée en prison, ils n'avaient pu s'adapter.

Murés dans la peur et le silence, en proie à un univers violent, ils étaient destinés à un isolement total⁷.

Certains ne s'en remettront jamais.

L'administration pénitentiaire, confrontée aux tentatives de suicide, a d'ailleurs décidé de placer l'un d'entre eux dans la même cellule qu'un autre somalien accusé dans une autre affaire de piraterie⁸.

Comme d'autres, atteint de psychose carcérale, il devint fou⁹.

Le choc culturel était immense.

Puis la pauvreté des pirates somaliens incarcérés dans les geôles de France est absolue. Ces personnes se trouvent dans un tel dénuement qu'elles sont reconnues par l'administration pénitentiaire comme indigentes¹⁰.

L'avocate de l'accusé devenu schizophrène a cité dans sa plaidoirie L'homme révolté de Camus : « *Au fond des prisons, le rêve est sans limites.* », précisant que la personne qu'elle avait mission de servir n'avait qu'un rêve : « *retourner en Somalie* »¹¹.



De l'asile et des hommes damnés des terres

Or, la vie de tous les anciens pirates somaliens, qui sont sans papiers en France, est en danger dans leur pays d'origine.

Pourtant, toutes les demandes d'asile en France formulées au nom de ceux qui avaient été condamnés, comme de ceux qui avaient été acquittés après avoir subi à tort plusieurs années de détention, n'ont pas abouti¹².

Le sort de l'un des hommes condamnés à la suite de l'abordage du navire Tanit, libéré et devenu depuis compagnon d'Emmaüs, est ainsi, entre de nombreux autres, suspendu à une décision de la Cour nationale du droit d'asile (CNDA)¹³.

Il connaît la devise de la France, patrie de la déclaration des droits de

l’homme : « **Liberté, égalité, fraternité** ».

Il n’est pas sans savoir non plus que, traditionnellement, la France donne asile aux étrangers bannis de leur patrie et offre à ceux qui sont persécutés dans leur pays d’origine, ou qui sont

susceptibles de l’être, une protection, un refuge.

Là est l’honneur de la France, il ne peut l’ignorer.

Pourtant, l’homme, aux regrets amers et comme damné des terres, ne se fait plus guère d’illusions¹⁴. ⚓

/ Notes pour aller plus loin :

¹ *Au procès des pirates somaliens, la justice évite de peu le naufrage*, par M. Barbier.

Document disponible sur le site humanite.fr :

<https://www.humanite.fr/au-proces-des-pirates-somaliens-la-justice-evite-de-peu-le-naufrage-604696>

² *Les destins perdus des pirates somaliens*, par M. Barbier.

Document disponible sur le site humanite.fr :

<https://www.humanite.fr/les-destins-perdus-des-pirates-somaliens-604349>

³ *Ibid.*

⁴ O. Dufour, “Les plus qu’avocats...”, *Gaz. Pal.* 10 mai 2016, n°17

⁵ *Au procès du Tribal-Kat, la veuve face aux pirates*, par M. Barbier.

Document disponible sur le site humanite.fr :

<https://www.humanite.fr/au-proces-du-tribal-kat-la-veuve-face-aux-pirates-603702>

⁶ *Les pirates du Tribal-Kat devant la justice*, par M. Barbier.

Document disponible sur le site humanite.fr :

<https://www.humanite.fr/les-pirates-du-tribal-kat-devant-la-justice-603395>

⁷ O. Dufour, “Les plus qu’avocats...”, *Gaz. Pal.* 10 mai 2016, n°17

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Au procès des pirates somaliens, la justice évite de peu le naufrage*, par M. Barbier.

Document disponible sur le site humanite.fr :

<https://www.humanite.fr/au-proces-des-pirates-somaliens-la-justice-evite-de-peu-le-naufrage-604696>

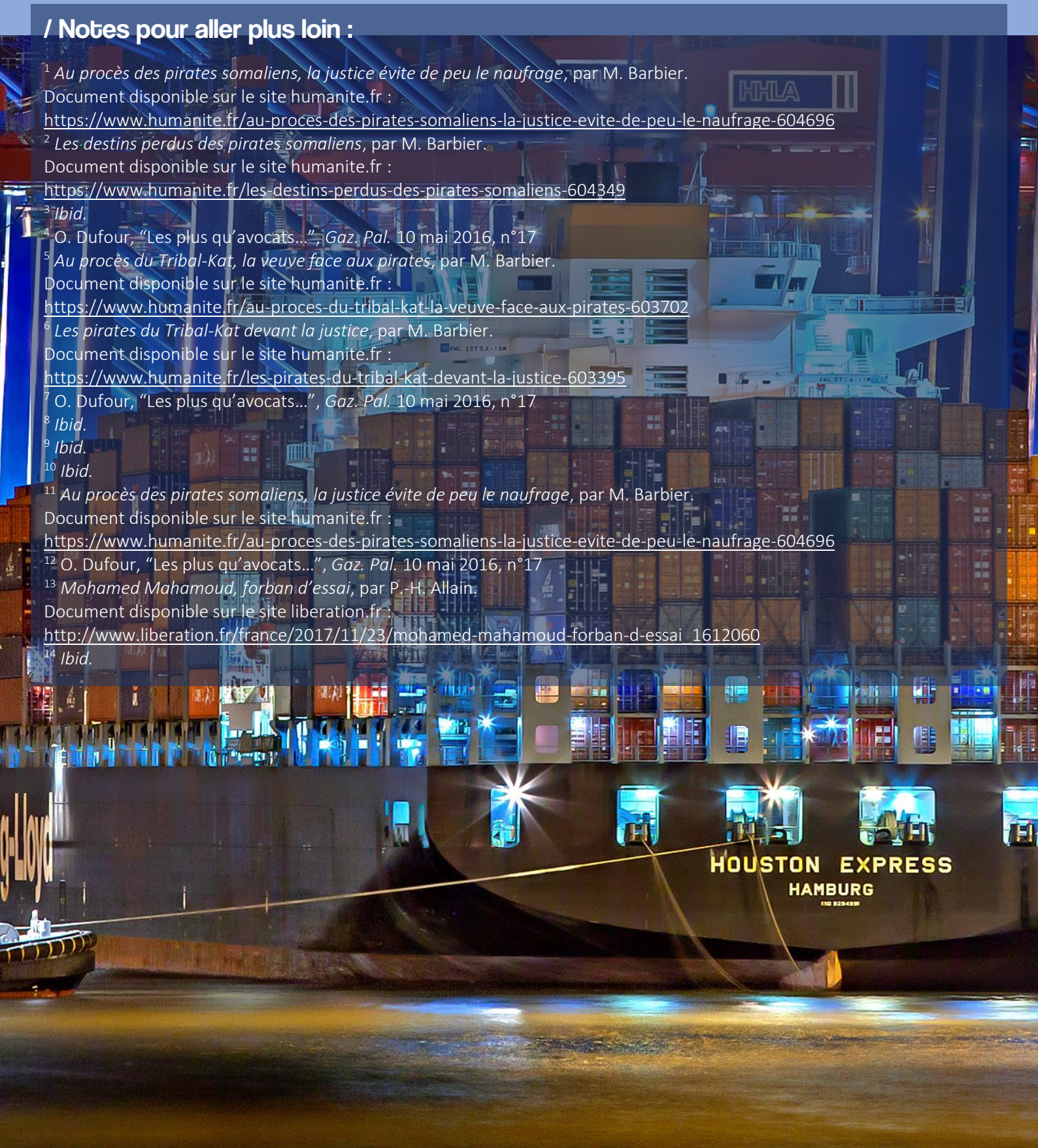
¹² O. Dufour, “Les plus qu’avocats...”, *Gaz. Pal.* 10 mai 2016, n°17

¹³ *Mohamed Mahamoud, forban d’essai*, par P.-H. Allain.

Document disponible sur le site liberation.fr :

http://www.liberation.fr/france/2017/11/23/mohamed-mahamoud-forban-d-essai_1612060

¹⁴ *Ibid.*





Histoire & littérature

31 Poésie

La Mer dans l'œuvre de Baudelaire

Pierre Virole

35 Histoire

Jacques Cœur & les Galées de France

Bruno Courbebaisse

La Mer

La Mer dans l'œuvre

de Baudelaire

Baudelaire

Baudelaire a été ce Poète qu'il pensait « *semblable au prince des nuées qui hante la tempête et se rit de l'archer* »¹.

Le poète appréhendait le monde, à la manière de l'oiseau des mers, avec hauteur, avec une distance qui le distinguait du « commun des mortels ».

En proie aux tourments, l'homme, aussi, sombrait dans les abîmes de l'amertume.

La mer a marqué l'œuvre de Baudelaire. Baudelaire estimait que l'homme pouvait trouver dans la mer « *son miroir* », qu'il pouvait contempler son âme « *dans le déroulement infini de sa lame* »².

Il associait la mer aux affres de l'être. Ainsi écrivait-il dans son poème « *Les sept vieillards* » :

*« Vainement ma raison
voulait prendre la barre ;
La tempête en jouant
déroutait ses efforts,
Et mon âme dansait, dansait,
vieille gabarre
Sans mâts, sur une mer
monstrueuse et sans bords ! ».*

De même, la mer, comme la musique, pouvait selon lui, animer l'homme, lui donner l'âme, la vie. Son poème « *La musique* » l'illustre :

*« Je sens vibrer en moi toutes
les passions
D'un vaisseau qui souffre ;
Le bon vent, la tempête et ses
convulsions
Sur l'immense gouffre ».*

L'expression de « gouffre » est liée à la mer à plusieurs lieux dans l'œuvre de Baudelaire. Elle apparaît dans les poèmes « *L'albatros* », « *L'homme et la mer* », « *Le balcon* » et « *Le voyage* ».

L'esprit de l'homme serait un gouffre. Nul n'aurait sondé le fond de ses abîmes, de même que, de la mer, nul ne connaîtrait les richesses intimes³.

L'esprit de l'homme, comme la mer, serait un gouffre amer.

La mer, dans l'œuvre de Baudelaire, rappelle les tourments de l'homme. Dans « *L'albatros* », dans « *L'homme et la mer* », dans « *Le voyage* », dans « *Femmes damnées* », dans « *Obsession* », la mer rime avec l'amer.



La mer, parfois, est évoquée comme synonyme de la tristesse.

Le poème « *Semper eadem* » commence avec ces mots :

« *D'où vous vient, disiez-vous,
cette tristesse étrange,
Montant comme la mer sur le
roc noir et nu ?* ».

En outre, le poème « *Causerie* » est éloquent :

« *La tristesse en moi monte
comme la mer,
Et laisse, en refluant sur ma
lèvre morose
Le souvenir cuisant de son
limon amer.* ».

La mer et l'exil

L'homme peut plonger dans les méandres de la mélancolie, et percevoir alors son reflet dans une mer qui permet l'exil, l'évasion, la fuite d'un quotidien sans illusion vers un ailleurs d'espérances.

Baudelaire écrivait dans « *Le voyage* » :

« Et, n'étant nulle part, peut être n'importe où !

Où l'homme, dont jamais l'espérance n'est lasse,

Pour trouver le repos court toujours comme un fou !

Notre âme est un trois-mâts cherchant son Icarie ».

Puis, plus loin, face au désespoir, la mer est convoquée pour un voyage plus sombre :

« Ô Mort, vieux capitaine, il est temps ! Levons l'ancre !

Ce pays nous ennuie, ô Mort ! Appareillons !

Si le ciel et la mer sont noirs comme de l'encre,

Nos cœurs que tu connais sont remplis de rayons !

Verse-nous ton poison pour qu'il nous reconforte !

Nous voulons, tant ce feu nous brûle le cerveau,

Plonger au fond du gouffre, Enfer ou Ciel, qu'importe ?

Au fond de l'Inconnu pour trouver du nouveau ! ».

La mer, c'est la délivrance. Baudelaire, n'écrivait-il pas : « *Homme libre, toujours tu chériras la mer* » ?⁴

C'est la tentation, l'« *éblouissant rêve* »⁵, le rêve d'un « *ciel lointain* »⁶.

La mer, c'est le voyage, un voyage bien souvent amer⁷.

C'est l'expédition, mais aussi le danger, le péril, la fortune de mer.

La mer et les hommes

Comme l'homme, la mer peut être claire comme obscure.

Elle peut être le remède pour ceux qui, « *joyeux de fuir une patrie infâme* »⁸, tentent de s'écarter de leur fatalité.

Elle peut aussi être poison.

La mer ne connaît pas la complaisance. Aussi, les marins, comme les migrants, savent que « *les longs réseaux de la houle des mers* » se développent « *avec indifférence* »⁹.

Pourtant, des hommes s'étiolent en sillonnant mers et océans, pleins de rêves et de drames.

Pourtant, des hommes s'émerveillent de l'aurore à la nuit qui s'étoile.

Car la mer, c'est le confessionnal du malheur dans lequel les larmes se noient.

*« Quel démon a doté la mer,
rauque chanteuse*

*Qu'accompagne l'immense
orgue des vents grondeurs,*

*De cette fonction sublime de
berceuse ? »¹⁰, s'interroge
Baudelaire.*

La mer, c'est le théâtre voilé des déchéances et des espérances.

L'écho du poème « *Obsession* » raisonne comme un cri :

*« Je te hais, Océan ! tes bonds
et tes tumultes,*

*Mon esprit les retrouve en lui ;
ce rire amer*

*De l'homme vaincu, plein de
sanglots et d'insultes,*

*Je l'entends dans le rire
énorme de la mer. ».*

Les vagues lavent les péchés, puis l'écume au loin disparaît et d'autres vagues s'échouent sur le rivage. ⚓

Notes

¹ Charles BAUDELAIRE, « L'albatros », Les fleurs du mal

² Charles BAUDELAIRE, « L'homme et la mer », Les fleurs du mal

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

⁵ Charles BAUDELAIRE, « La chevelure », Les fleurs du mal

⁶ Charles BAUDELAIRE, « Le serpent qui danse », Les fleurs du mal

⁷ Charles BAUDELAIRE, « Un voyage à Cythère », Les fleurs du mal

⁸ Charles BAUDELAIRE, « Le voyage », Les fleurs du mal

⁹ Charles BAUDELAIRE, « XXVII », Les fleurs du mal

¹⁰ Charles BAUDELAIRE, « Moesta et errabunda », Les fleurs du mal

J. M. W. Turner (+1851), *Study of Sea and Sky*





Jacques Cœur,

légendaire marchand,

vrai commis d'Etat

Vitrail du Palais
Jacques Cœur à
Bourges / Une
Galée de France
Auteur : *Remi
Mathis*

« *Avallans ouers ouers ...* »

... *Riens impossible. Riens impossible.* »

Selon sa légende et une partie de l'historiographie, Jacques Cœur (+1456) aurait été un grand marchand qui aurait réussi à construire un empire commercial maritime en pleine Guerre de cent ans. Il aurait été un génie des affaires qui se serait vu confier de nombreuses charges par son roi par reconnaissance pour ses talents.

Or son histoire est tout autre et si Jacques Cœur fut bien un « grand » de son époque, il fut un grand commis au service de son roi !



Bruno
Courbebaisse

Bruno est titulaire d'un Master 2 en droit des affaires obtenu à Paris-Sorbonne et a fait le choix de se spécialiser au Havre en droit maritime.

Exilé et perdu au fond de la Méditerranée orientale, si loin du Royaume de France qu'il avait si longtemps servi, le 25 novembre 1456, mourrait Jacques Cœur.

Si l'homme Jacques Cœur mourut mis à l'Index par la Royauté, sa légende ne tarda à corriger le terrible sort que le roi Charles VII dit « le bien servi » lui infligea. Quasi immédiatement à sa mort, il devint le symbole d'un capitalisme français qui était parvenu à éclore en plein cœur du bas Moyen Age. Alors que la Guerre de Cent Ans se terminait, sa légende veut qu'il aurait réussi à développer une flotte qui commerçait avec l'Orient et qui était connue de toute la méditerranée. Il aurait été un ingénieux marchand qui par son industrie parvint à s'imposer comme essentiel au roi alors « petit roi de Bourges » et à se construire une fortune presque sans précédente.

L'histoire est gourmande et si belle. Le fils de pelletier s'inscrit dans un contexte dur, il serait parti de rien, à un moment où la monarchie française, elle aussi, n'aurait été rien. L'histoire lui donne mille mérites et ce serait par son génie commercial qu'il serait parvenu à se hisser au sommet de la France.



Jacques Cœur, ce brillant esprit, ce grand cœur, n'aurait été à la fin que victime de son succès et il aurait fini par emporter l'aigreur de toute une classe dirigeante débitrice de l'homme et d'un roi ingrat qui aurait mal supporté l'ombre qu'il lui causait, à la manière d'un Louis XIV face à un Nicolas Fouquet.

Or, certainement, la vérité est ailleurs et Jacques Cœur, loin d'avoir été cet ingénieur marchand, n'était plus probablement qu'un grand

Gravure /
Jacques Cœur
fait amende
honorabile face
au Roi lors de
son procès

La charge d'Argentier de Jacques Cœur consistait très prosaïquement à approvisionner le roi et sa cour en marchandises.

commis d'Etat, un homme qui s'est inscrit dans l'entourage du roi et qui parvint à constituer une grande fortune au service de ce roi.

Sa vie et les nombreux indices qui nous ont été laissés en témoignent : il n'était pas un génie des affaires et ses comptes comme les contrats qu'il put passer de son vivant étaient loin de la complexité et de la finesse que connaissaient les virtuoses génois, vénitiens ou encore catalans. Surtout, c'est dans ses méthodes qu'il se révèle le plus homme d'Etat et non homme d'affaire avisé car il était homme habité par la puissance, la puissance de son roi !

Jacques Cœur, l'Argentier du Roi

Le 31 Juillet 1451, Charles VII ordonne l'arrestation de Jacques Cœur et quand celui-ci se présente au tribunal à Lusignan, il est l'homme d'une unique qualité : « argentier » du roi.

Car Jacques Cœur fut avant tout l'homme d'une fonction, d'un titre, qui toujours fut sa marque dans ses correspondances et les ordres qu'il signait. Jacques Cœur était Argentier du roi, charge que Charles VII lui avait confiée en 1439.

Si cette charge était prestigieuse, elle ne l'était pas plus que bien d'autres et surtout les historiens de Jacques Cœur n'ont eu de cesse de se tromper quant à la réalité de la fonction. Il n'était pas « Grand argentier », fonction qui n'apparaîtra que des

siècles plus tard et il n'avait rien d'un « intendant général des finances » du roi. Plus modestement, il était « commis du fait de l'argenterie » comme le disent les textes de l'époque et c'était une charge de l'Hôtel du roi, sa maison domestique et non une charge d'Etat. Sa charge consistait très prosaïquement à approvisionner le roi et sa cour en marchandises. Draps de laine et de soie, épices ou encore fourrures... Il fournissait au roi les produits qui faisaient son quotidien et recevait chaque année des sommes des trésoriers royaux afin de compenser ses dépenses. En somme, il disposait d'une sorte de monopole sur les besoins et désirs du roi et de ses courtisans et conseillers.

Charge modeste donc que celle d'argentier mais dont il sut tirer profil en lui donnant une ampleur particulière. Il transforma l'Argenterie en une véritable compagnie commerciale et sous Jacques Cœur, l'approvisionnement de la Cour se mut en immense réseau d'affaires aux ramifications nombreuses et aux nombreux comptoirs.

Si Jacques Cœur parvint à donner une telle amplitude à la charge, c'est surtout qu'il intervient à un moment où la cour reprend de sa superbe. Le roi Charles VII qui était au départ réduit à quelques provinces et était moqué par le titre de « petit roi de Bourges » parvint rapidement à reconstituer son royaume avant de définitivement bouter « Messieurs les Anglois » des terres de France.

L'empire de Jacques Cœur, d'abord basé à Bourges où était situé sa première « boutique » avant d'être transférée à Tours, s'est renforcé avec la reconquête du royaume de France. De plus, fournisseur de la cour, Jacques Cœur était par la même occasion financier du roi, l'aidant dans ses desseins et se rendant indispensable par ses apports d'argent. Ainsi, jamais Argentier ne fut aussi important aux côtés du roi.

Jacques Cœur était donc un grand commis d'Etat avant d'être un marchand et il était plus exactement marchand d'Etat. Son prisme maritime que la postérité a tant glorifié s'explique par sa fonction. Celle-ci appelait à la constitution d'une flotte : les fameuses « galées de France » !

Les Galées de France

Le premier voyage de Jacques Cœur en Orient date de 1432. Une « mésaventure » l'a certainement poussé à prendre le large et à quitter le Royaume de France. En 1427 avec deux associés, il avait acheté « la ferme de la monnaie de Bourges » et était devenu ainsi responsable de l'atelier monétaire de la ville et de la frappe des pièces. Mais très vite, il avait été reconnu coupable de livrer des pièces de qualité et surtout de poids inférieur aux standards qui lui étaient exigés par le roi. La fraude était grossière et les hommes du roi l'avaient facilement décelé. Condamné avec ses compagnons à de

lourdes peines, il bénéficia d'un pardon royal et parvint ainsi à conserver la charge.

L'historien Jacques Heers pense que conséquemment à cette condamnation Jacques Cœur fait le choix de s'exiler à Damas afin de se faire oublier du roi. Certains autres comme Claude Poulain avancent que c'est là un voyage initiatique et une véritable prospection du Levant que le jeune Jacques Cœur entreprend.

Sur le chemin du retour, le navire qui le transportait fait naufrage en Corse et les Aragonais les attaquent et les dépouillent les laissant nus sur la plage ! Rançonnés, ils finirent par être libérés et dédommagés de leurs pertes. Jacques Cœur ne reçut que la maigre somme de vingt-sept livres pour toute compensation quand les marchands qui voyageaient à bord du navire obtenaient bien plus. C'est là certainement un indice que Jacques Cœur avait été soit très malheureux en affaire ou bien que son voyage en Orient trouvait d'autres motivations.

C'est seulement des années plus tard que Jacques Cœur retourna à la mer et il le fait non comme marchand mais bien comme agent du roi car il est alors chargé de fonder ce qu'il faut bien appeler une compagnie royale.

Pour cette œuvre royale, Jacques Cœur se voit confier des prérogatives exorbitantes. Tout d'abord, il se fait légiste et régleme au nom du roi un commerce et des activités maritimes qui jusqu'alors étaient relativement libres et qui était

Si l'histoire aura retenu que la flotte des galées de France était le fait et la propriété de Jacques Cœur, en 1443, c'est bien le roi lui-même qui commande une première galée à Gênes.

surtout le fait de quelques puissants marchands de Montpellier. Il va jusqu'à fixer le prix de la manutention pour les produits du Levant dans les ports du Languedoc.

Il reprend en mains pour le roi les ports du Sud. Il fait réglementer les conditions d'ancrage des navires et le déchargement des marchandises à Aigues-Mortes, port royal fondé par Saint-Louis et situé à l'extrémité de la côte Sud-Est du Royaume de France puisqu'encore, alors, le Comté de Provence échappait au roi de France. De même, à Lattes, port naturel de Montpellier alors abandonné depuis plus d'un siècle, il opère un retour du pouvoir royal. Il est chargé par le roi de récolter les sommes nécessaires pour creuser des canaux afin d'aménager le transport entre Lattes et la ville de Montpellier et conduit les travaux.

Jacques Cœur fut donc l'ouvrier de la volonté de Charles VII qui voulait, certainement sur ses conseils, développer les ports du Languedoc afin de ramener des flux de marchandises qui jusqu'alors coulent jusqu'à Marseille où le bon roi René régnait.

Mais le roi veut doter la France d'une flotte commerciale. Si l'histoire aura retenu que la flotte des galées de France était le fait et la propriété de Jacques Cœur, en 1443, c'est bien le roi lui-même qui commande une première galée à Gênes. Ce navire placé sous le double patronage de la

Vierge et de Saint-Denis, les saints-patrons du roi, est livré à Aigues-Mortes en 1445. Jacques Cœur en est nommé gérant, responsable de l'armement et surtout du recrutement des équipages.

Trois autres navires suivront : tous achetaient par l'Argentier au nom du roi et Jacques Cœur recevait périodiquement des sommes des trésoriers royaux pour le dédommagement de ses avances. Partout où ils vont, les navires font flotter le pavillon à fleurs de lys du royaume de France et les marins nécessaires à leur conduite sont ramassés par les agents du roi sur les routes et les chemins des provinces de France. Les vagabonds, nombreux du fait de la guerre, étaient ainsi raflés et envoyés à Aigues-Mortes pour devenir rameurs sur les galées royales !

L'ampleur de cette flotte a été beaucoup exagérée et il faut bien souligner la modestie de celle-ci en comparaison aux nefes génoises, vénitiennes ou mêmes catalanes. Quand deux galées françaises ramenaient péniblement quatre à six cents tonnes de marchandises d'Orient, six ou huit nefes génoises inondaient les comptoirs européens de quatre à cinq mille tonnes de produits du Levant. Les nefes, loin de la rusticité des galées héritées de la galère antique, étaient des bâtiments plus modernes et bien plus grands qui pour les plus imposantes atteignaient 50 mètres de haut au sommet de leur grand mât. Elles

« A vaillans cuers ... »

pouvaient avaler jusqu'à mille tonnes de marchandises avec bien moins d'hommes d'équipages que les galées. Surtout, les nefes sur les longs itinéraires en méditerranée étaient particulièrement sûres et leur taux d'assurance, assurances alors pleinement fonctionnelles dans les cités italiennes, ne dépassait pas les 5 à 6%.

Mais Jacques Cœur et le Roi Charles VII avaient fait le choix des galées, plus adaptées aux ports français et surtout bien moins chères pour un royaume qui n'en produisait pas lui-même en Méditerranée.

Jacques Cœur à la tête de cette flotte, ses hommes aux commandes, se comportait alors comme un marchand d'Etat, sûr de son fait car fort de la puissance royale.

Jacques Cœur, un « rustre » des affaires

En tant que commis du roi, il imposa et disposa d'un monopole du commerce avec le Levant allant, comme souligné précédemment, jusqu'à réglementer les tarifs de la manutention dans les ports de France.

Le bas Moyen Age est une période florissante pour le commerce et les marchands de l'époque utilisent des institutions juridiques très sophistiquées pour garantir et sécuriser des échanges encore très risqués. Il est fort intéressant de constater que Jacques Cœur resta relativement à distance de ce droit

maritime et commercial de son époque.

Par exemple, aucune lettre de change signée par l'homme de Bourges ne nous est parvenue. Les siècles ont passé certainement. Mais alors qu'à Marseille et dans le Languedoc avant l'arrivée de l'Argentier, il se pratiquait des accords dits de *commanda*, Jacques Cœur n'en fit jamais usage. Ces *commende* consistaient pour les négociants à se faire confier des marchandises ou bien des numéraires par des professionnels ou même des particuliers et à les négocier en leur nom au Levant. Les marchandises confiées devaient être échangées contre des produits définis au sein de la *commenda* et le négociant se voyait dédommagé pour ces frais de manière forfaitaire en plus d'une commission sur les ventes comme sur les achats.

Ainsi des centaines de particuliers pouvaient se trouver intéressés à la fortune d'un navire et ce mécanisme capitalistique et juridique faisait la fortune (et parfois l'infortune) des sédentaires dans les ports de la Méditerranée. La pratique de la *comenda* amenait la création de tout un tissu économique tourné vers le Levant et permettait aux négociants de doter et financer leurs expéditions.

Avec Jacques Cœur, c'est la fin de cette économie locale car c'est un monopole royal qui se constitue avec lui. Jacques Cœur contrôle l'ensemble de la chaîne, il a une plénitude des pouvoirs et des moyens

... *Riens impossible.* ➤

et dès lors n'a pas à se prêter aux complexités juridiques.

Il est seul maître dans la compagnie royale : il conduit la flotte comme il mène l'entreprise commerciale. Alors qu'à Venise ou encore à Gênes, le capitaine d'un navire était lié par un contrat de noli, rédigé par un notaire où le négociant propriétaire des marchandises transportés y faisait préciser de manière contraignante les escales ainsi que les dates de départ et même les jours à rester dans chaque port, Jacques Cœur lui disposait d'une liberté totale puisque jouissant du double rôle.

Cela ne fait donc aucun doute : Jacques Cœur était un commis du roi à la tête d'une entreprise d'Etat et le véritable armateur était bien sûr le roi Charles VII « le bien servi ». Mais alors comment un serviteur du roi parvint à devenir si riche au service d'un roi qui notoirement était toujours à court d'argent ?

Une fortune personnelle fondée sur le trafic des métaux et ses charges

La fortune de Jacques Cœur s'est faite dans le sillage du Roi : aux dépens et avec le roi, dans un mouvement typique de l'époque. Le roi était un mauvais payeur : ses créanciers devaient sans cesse consentir à lui accorder des délais de paiement et les remboursements sur ses dépenses ne se faisaient parfois que des années plus tard. Le mérite des hommes qui se mettaient aux services du roi et de ses finances

étaient de demeurer justement prêts à répondre aux urgences sans être parfois payés.

Le roi accordait ponctuellement de nouvelles charges qui étaient des sources de revenus à ces créanciers mais de même, les commis du roi aussi ne recevaient en général aucun gage régulier. Survivre et prospérer exigeaient donc pour tous d'abuser des fonctions qui leur étaient confiées ou tout au moins de frauder.

Jacques Cœur excella dans cet art de la fraude et tant qu'il avait la confiance du roi, ses abus étaient tolérés. Très jeune, il tâcha d'abuser de sa charge et cette maladroite tentative de jeunesse marque bien le début d'une suite bien plus triomphante. Jacques Cœur parvint toute sa vie à usurer, à trafiquer les métaux et à monnayer son influence et ses charges.

Tout d'abord, Jacques Cœur abusait de la flotte du roi et parfois en faisait une entreprise personnelle. Ainsi, lors de son procès, le procureur put montrer que l'Argentier avait vendu des draps et peaux de sa boutique sans les porter sur ses comptes officiels. Ces marchandises étaient ainsi vendues au seul profit de Jacques Cœur.

Pire, il n'hésitait pas à jouer de son importance et de ses charges. Quand les envoyés du Duc de Bourbon se présente à lui afin de discuter du mariage prochain de la fille du roi avec le fils du Duc, Jacques Cœur leur impose de lui payer immédiatement

deux mille écus ou à défaut, il refuse de discuter. Les envoyés ne peuvent alors que payer.

Il avait, par exemple, mis la main sur la récolte des tailles dans le Languedoc et n'hésitait pas à exiger un surplus, par-dessus les tailles, pour sa personne. En 1440-1441, la foule se révolte à Montpellier et attaque les grands hôtels des familles, le désignant comme responsable de leur malheur !

Surtout, c'est dans son commerce que Jacques Cœur fut particulièrement adroit et ingénieux dans sa violation des règles royales. Alors Orient et Occident avaient des besoins radicalement différents. Si le Levant avait de l'or en abondance, notamment en provenance du cœur de l'Afrique, le plomb et surtout l'argent lui manquaient cruellement. A l'opposé, en Occident, l'argent produit en Serbie ou même en terre de France rendait le métal peu attractif quand l'or était quasiment introuvable en terre chrétienne. Le Levant avait donc une soif d'argent qui répondait à la soif d'or de l'Occident.

En terres chrétiennes, tous les royaumes pratiquaient le bimétallisme or-argent et afin de prévenir toute tentation sur les métaux précieux, le Roi interdisait l'export de ceux-ci. Jacques Cœur, voulant couper les intermédiaires génois et vénitiens, procéda malgré tout au trafic d'argent vers le Levant et pour consolider ses réserves

d'argent, il acquit des mines d'argent et de plomb.

C'est un véritable système que Jacques Cœur mit en place puisque ses navires sur le chemin vers l'Orient faisaient un arrêt à Rhodes où l'argent était fondu en lingot, mélangé avec d'autres métaux afin de le rendre moins titré et frappé d'un poinçon imitant la fleur de lys de France, marques des ateliers royaux ! Jacques Cœur avait su rapidement se passer des marins du sud au sein des galées pour n'avoir que des terriens berrichons aux postes-clefs, des hommes issus de sa clientèle. Il pouvait ainsi organiser en toute confiance un trafic jugé criminel lors de son procès. L'or qui était ainsi échangé au Levant contre de l'argent était ensuite proposé au roi et sa cour.

Si la fortune de Jacques Cœur a fini par se confondre avec celle qui était en fait au roi, c'est qu'il fut le commis agissant d'un roi à une époque où la séparation des patrimoines n'existait pas clairement. Il était investi de charges quand ces charges se confondaient souvent avec les hommes qui les occupaient et où la chose publique n'était pas clairement affirmée et définie. Sa fortune, il l'amassait au service du roi, en répondant aux besoins de celui-ci et de toute sa cour. Il ne fut en rien un génie des affaires et la mise en place des galées de France ne visait qu'à sécuriser l'approvisionnement dont il avait la charge comme Argentier. Leur arrivée dans le commerce méditerranéen ne provoqua aucun

bouleversement. D'autres occidentaux allaient au Levant avant Jacques Cœur et d'autres s'y rendirent pour faire des affaires longtemps après sa mort et alors que les Galées de France avaient disparu. Jacques Cœur était un commis talentueux, un serviteur d'Etat avec une certaine vision du maritime qui a certainement inspiré Charles VII dans ses choix. Il s'inscrit dans une tradition française de grands hommes qui aux services du roi partagèrent son ambition maritime et surtout en furent les mains besogneuses et si efficaces.

Charles VII, qui n'a pas usurpé son titre de « Bien servi », aura eu trois grands procès qui auront marqué son règne : celui du duc d'Alençon, de la pucelle d'Orléans et enfin le procès de son Argentier. Il y a eu depuis une légende qui est né du sort des deux derniers. C'est certainement leur funeste dénouement qui aura fourni le terreau si propice à des mythes dépassant bien au-delà la réalité physique et historique de ces protagonistes. Les siècles les ont emportés pour ne retenir qu'une légende aussi belle qu'elle est inexacte, faisant de Jeanne d'Arc une quasi-sainte qui libéra la France guidée par la voix divine et de Jacques Cœur un marchand de génie, un capitaliste brillant à une époque toujours vu comme obscurantiste et justement si anti-capitaliste. L'un et l'autre n'étaient pas cela ou du moins, ils étaient des créatures de leur époque, une époque complexe faite de bouleversements. ⚓

/ Bibliographie

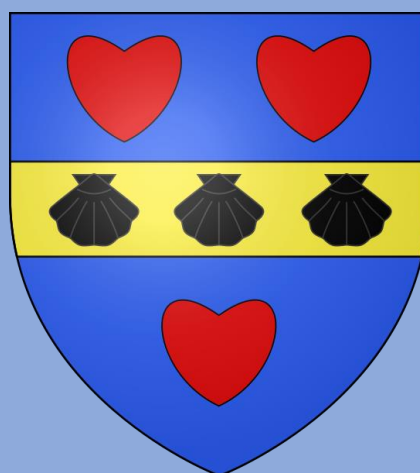
Philippe Contamine de l'Institut, *Charles VII, une vie, une politique*, Paris, Perrin, 2017

Jacques Heers,

- *La Naissance du capitalisme au Moyen Age*, Paris, Perrin-Tempus, 2012
- *Jacques Cœur*, Paris, Perrin, 1997
- *Les Barbaresques, la course à la guerre en méditerranée, XIVe-XVIe siècle*, Paris, Perrin, 2001

Claude Poulain, *Jacques Cœur*, Paris, Fayard, 1982

Marc Russon, *Les Côtes guerrières, Mer, guerre et pouvoirs au Moyen Age*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004



Armoiries /
D'azur à la fasce
d'or, chargées de
trois coquilles de
sable et
accompagnées
de trois cœurs
de gueules.,
Auteur :
Tarcisius08



Solidarité en mer : l'impératif ?

45 Assistance en mer

L'assistance proposée au C-Star

Pierre Virole

48 Sauvetage en mer

La SNSM face aux imprudences des plaisanciers

Julie Barette

L'assistance proposée au navire C-Star : illustration de la solidarité des gens de mer

Pierre Virole

« *You will not make Europe home !* » arborait le navire C-Star en Méditerranée au cours de l'été dernier, à l'attention des migrants ayant pris la mer pour rejoindre l'Europe.

Ce navire, affrété par des militants européens du mouvement « *Génération Identitaire* », devait entraver les actions des Organisations non-gouvernementales (ONG) de sauvetage en mer de migrants en détresse et, le cas échéant, remettre ces derniers aux garde-côtes libyens, dont plus personne n'ignore aujourd'hui les méfaits.

Dans le cadre d'une mission baptisée « *Defend Europe* », ces militants sont, en effet, parvenus à affréter le navire de 40 mètres battant pavillon mongol et à rejoindre la mer Méditerranée en juillet 2017.

Ils ont cependant rapidement connu des difficultés pour réaliser leur dessein ; d'abord en Egypte, puis à Chypre où ils furent accusés d'avoir transporté illégalement des marins d'origine sri-lankaise et placés en garde à vue, avant de recouvrer la liberté¹.

Puis, ils durent renoncer à se ravitailler en Grèce et en Sicile, sous la pression des autorités locales, ainsi qu'en Tunisie où les ports leur ont solidairement fermé leurs portes².

C'est ainsi qu'après plusieurs jours d'immobilisation au large des côtes tunisiennes, leur odyssée les aurait menés à émettre un signal de détresse.

« Le devoir de tous ceux qui sont en mer »

Pour leur porter secours, le centre de coordination des sauvetages en mer aurait alors informé le navire le plus proche du C-Star, le navire de l'ONG Sea-Eye.



L'obligation de secours des hommes de mer existe donc, et a une portée générale, dès lors que l'assistance ne met pas en danger le navire obligé et son équipage.

Le navire Sea-Eye, qui a pour vocation de sauver les exilés de la noyade au large des côtes libyennes, a proposé son assistance aux militants anti-migrants qui l'ont finalement refusée³.

Michael Buschheuer, fondateur de l'ONG Sea-Eye, s'est exprimé en ces termes :

« Aider les personnes en détresse est le devoir de tous ceux qui sont en mer - indépendamment de leur origine, de la couleur de leur peau, de leur religion ou de leur attitude ».

En effet, les hommes en mer se doivent d'être solidaires. Ils ne peuvent, sans y perdre leur âme, détourner le regard, sombrer dans les abysses de l'indifférence et laisser mourir.

Il s'agit là non seulement d'un devoir moral, mais aussi d'une obligation juridique.

Conformément à l'usage et en vertu de la règle 33 de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, le capitaine de navire en mesure de prêter assistance à des personnes en détresse en mer doit se porter à toute vitesse à leur secours, quels que soient leur nationalité et leur statut.

Il n'y a que si le navire qui reçoit l'alerte de détresse est dans l'impossibilité de se porter à leur

secours, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable, ni nécessaire de le faire, que le capitaine du navire peut se libérer de son obligation, après avoir inscrit au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse et en avoir informé le service de recherche et de sauvetage compétent.

Aussi, la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), adoptée à Hambourg en 1979, oblige les Etats à veiller à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour que les services requis de recherche et de sauvetage soient fournis aux personnes en détresse en mer au large de leurs côtes.

L'obligation de secours des hommes de mer existe donc, et a une portée générale, dès lors que l'assistance ne met pas en danger le navire obligé et son équipage.

Tel est également le sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay en 1982, qui, en son article 98, dispose :

« 1. Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :

- a) Il prête assistance à quiconque est trouvé en péril de mer ;*
- b) Il se porte aussi vite que possible au secours des*

personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ».

Face à l'écume, l'humanité toujours doit l'emporter et la solidarité des gens de mer jamais ne faire défaut. ⚓

/ Notes :

¹ *La galère du C-Star, le navire anti-migrants des identitaires*, par P. Bafoil.

Document disponible sur le site lesinrocks.com : <https://www.lesinrocks.com/2017/08/12/actualite/la-galere-du-c-star-le-navire-anti-migrants-des-identitaires-11973718/>

² *Pourquoi la mission du navire antimigrants en Méditerranée est illégale*, par A. Travère.

Document disponible sur le site lemonde.fr :

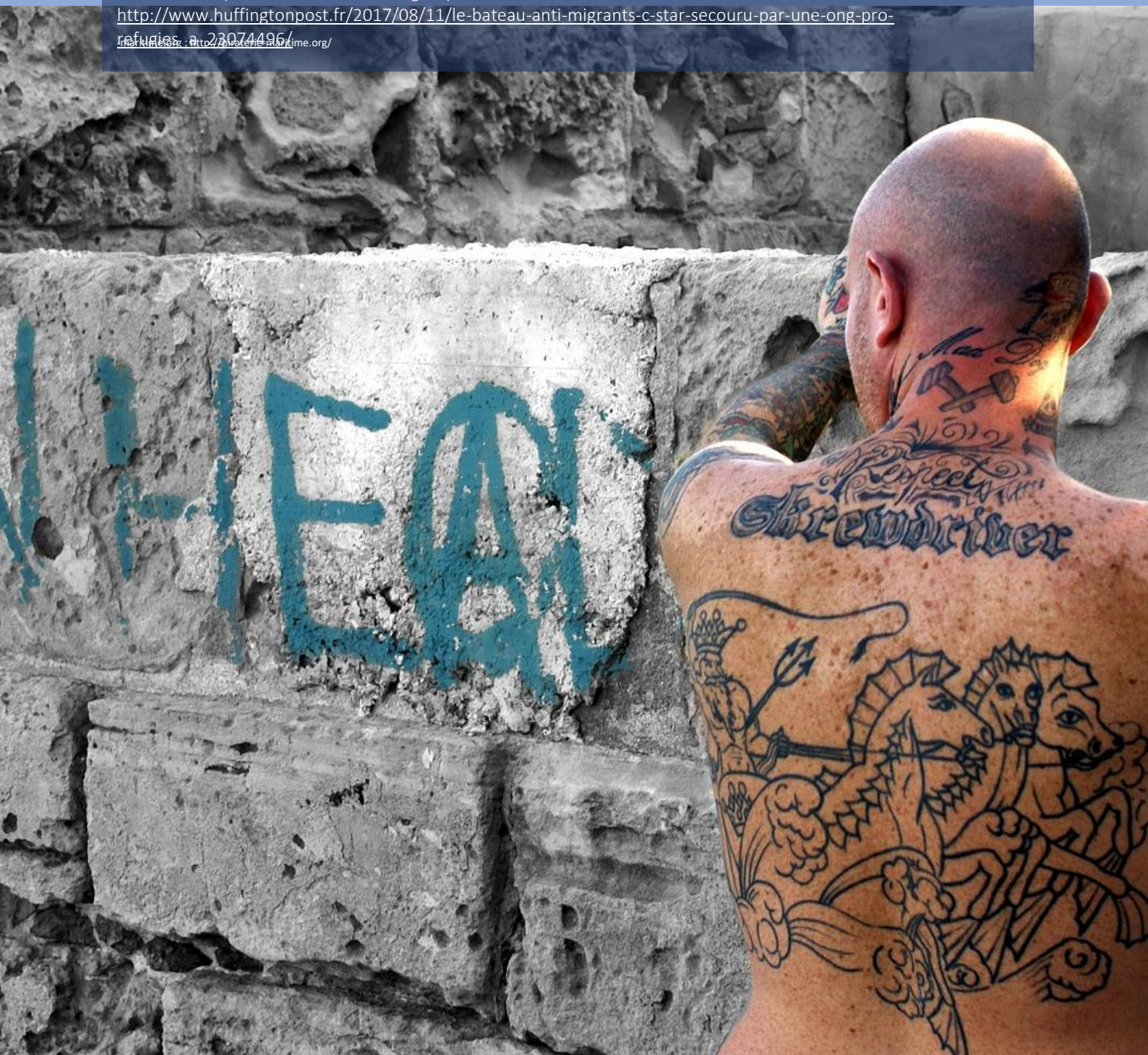
http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/08/09/navire-antimigrants-c-star-une-mission-inutile-voire-illegale_5170650_4355770.html

³ *La galère du C-Star, le navire anti-migrants des Identitaires*, par R. Herreros.

Document disponible sur le site huffingtonpost.fr :

http://www.huffingtonpost.fr/2017/08/11/le-bateau-anti-migrants-c-star-secouru-par-une-ong-pro-refugies_a_23074496/

<http://www.refugees.org/>





Aujourd'hui, le principe de solidarité des gens de mer se trouve étendu aux plaisanciers. Cela n'est pas sans conséquences pour la SNSM chargée d'une mission de sauvetage en mer.

La solidarité des gens de mer étendue aux plaisanciers au détriment des intérêts de la SNSM

Julie Barette

Selon Platon, « *Il y a trois sortes d'Hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont en mer* ». Cette pensée illustre les dangers liés à la navigation maritime. Ces mêmes dangers justifient le caractère solidariste du droit maritime.

Le principe de solidarité des gens de mer au cœur de la mission de la SNSM

En effet, le droit maritime connaît le principe de solidarité des gens de mer (ou solidarité humaine en mer). Ce principe de solidarité renvoie à l'obligation de sauvetage en mer, consistant à porter secours aux personnes en danger de se perdre en mer. Historiquement, il s'agissait d'une obligation morale à la charge

des marins. Aujourd'hui, cette obligation est reprise dans la plupart des conventions internationales relatives à la sécurité des personnes, comme la convention SOLAS de 1974.

C'est dans ce cadre que s'inscrit que la mission de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM).

La SNSM est une association de type loi 1901 reconnue d'utilité publique depuis 1970. Elle a pour objet le sauvetage de la vie humaine en mer et sur le littoral. Ainsi, les sauveteurs de la SNSM sont chargés du sauvetage des personnes en danger de se perdre en mer, au large, mais

aussi sur le littoral jusqu'à 300 mètres des côtes¹.

Traditionnellement, le secours apporté par l'association, concernait majoritairement des professionnels de la mer en situation de naufrage. Toutefois, en raison du développement des activités nautiques et de l'accroissement de l'intérêt porté à la plaisance, ses missions ont évoluées. Selon Xavier de la Gorce, président de la SNSM depuis 2013, 80% des interventions concernent le secours apportés aux plaisanciers².

De ce fait, la SNSM se trouve victime de l'interprétation large donnée au principe de solidarité des gens de mer.

L'interprétation large du principe de solidarité des gens de mer

Historiquement, ce principe avait été conçu pour les professionnels de la mer. Les gens de mer se devaient un secours mutuel en raison de l'universalité du risque maritime. Les gens de mer encourent le même risque de mer, ce qui justifie qu'ils portent secours aux personnes en danger de se perdre en mer.

Cependant, aujourd'hui, ce principe a été étendu aux plaisanciers. Une sorte de solidarité sans retour s'est installée. Il est fréquent que des professionnels de la mer portent secours aux plaisanciers mais rarement l'inverse.

Cette altération du principe dessert les intérêts financiers de la SNSM, notamment en raison du principe de gratuité du sauvetage en mer mis en place par la jurisprudence.

Une interprétation aux détriment des intérêts financiers de la SNSM

En effet, la convention de Bruxelles de 1910, ainsi que la convention de Londres de 1989 sur l'assistance prévoient qu'aucune rémunération n'est due par les personnes dont la vie a été sauvée. Ce principe de non rémunération a longtemps été interprété par la jurisprudence comme un principe de gratuité du sauvetage en mer. La gratuité impliquait donc l'interdiction de toute relation économique entre le sauveteur et le sauvé. Cela empêchait alors le sauveteur d'obtenir une quelconque indemnisation pour le secours apporté.

En 1970, ce principe a été renversé par le Conseil d'Etat dans la décision « Commune de Batz sur Mer »³. Dans cet arrêt, le Conseil d'Etat accepte que le sauveteur soit indemnisé. Mais malgré cette reconnaissance, la SNSM continue d'appliquer le principe de gratuité du sauvetage en mer et refuse toute indemnisation au titre de sa mission de secours.

Toutefois, le fait de porter secours entraîne des coûts importants, notamment au regard de la

formation des sauveteurs. En outre, les vedettes utilisées par la SNSM pour les secours portés au large peuvent coûter jusqu'à 1 million d'euros auquel s'ajoutent les coûts de fonctionnement⁴.

Aujourd'hui, la SNSM se trouve dans une situation financière désavantageuse. En 2016, 57% des dépenses engagées relevaient du sauvetage en mer. La même année, il est établi que 46% des ressources de l'association relevaient de dons⁵.

En conséquence, la mission de sauvetage de la SNSM constitue sa principale source de dépense. Or, la

majorité de ses secours sont portés à des plaisanciers. Afin de pallier à cette situation, la SMSM a mis en place un guide de bonne conduite du plaisancier, dans le cadre d'une mission de prévention des risques⁶. Pour que l'association puisse perdurer, il est également conseillé aux plaisanciers de financer les secours dans le cadre de dons à l'association.

Ainsi, il est constaté que l'altération du principe de solidarité des gens de mer dessert des intérêts de la SNSM. Malgré les dispositifs mis en place, il devient de plus en plus difficile pour l'association de faire face aux dangers pris par les plaisanciers. ⚓

/ Notes :

¹ Document disponible sur le site [snsn.org](https://www.snsn.org/page/mission-objet-social) : <https://www.snsn.org/page/mission-objet-social>

² *Sauvetage en mer : la SNSM renouvelle sa flotte et appelle aux dons*. Document disponible sur le site [lexpress.fr](https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/sauvetage-en-mer-la-snsn-renouvelle-sa-flotte-et-appelle-aux-dons_1738219.html) : https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/sauvetage-en-mer-la-snsn-renouvelle-sa-flotte-et-appelle-aux-dons_1738219.html

³ Document disponible sur le site [legifrance.gouv.fr](https://www.legifrance.gouv.fr) :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000007641714>

⁴ Document disponible sur le site [snsn.org](https://www.snsn.org) : <https://www.snsn.org/page/transparence-financiere>

⁵ Document disponible sur le site [snsn.org](https://www.snsn.org) : <https://www.snsn.org/sites/default/files/snsn-essentiel-2016.pdf>

⁶ Document disponible sur le site [snsn.org](https://www.snsn.org) : <https://www.snsn.org/page/nos-campagnes>





« Le pessimiste se plaint du vent, l'optimiste espère qu'il
va changer, le réaliste ajuste ses voiles... »

William Arthur Ward

La France, passeur d'espérance à l'Eurovision avec *Mercy*

La chanson Mercy représentera la France à l'Eurovision. Un message d'espoir face à la tragédie qui se joue en Méditerranée.



La chanson *Mercy* de Madame Monsieur a été sélectionnée pour représenter la France à l'Eurovision en 2018.

Elle est inspirée de la naissance d'une enfant prénommée Mercy sur le navire de sauvetage Aquarius, le 21 mars 2017 en pleine mer¹.

Elle évoque le destin de Mercy et de « *tous les enfants que la mer a pris* ».

La mère, recueillie par les sauveteurs de SOS Méditerranée alors qu'elle avait manqué sombrer en mer dans la nuit, a appelé son enfant Mercy, ce qui signifie en français *miséricorde, pitié*².

Elle a ensuite été transférée en Italie avec sa petite, avant de disparaître.

L'Eurovision est le théâtre qui va permettre à la France de rappeler à la conscience de tous les européens la tragédie qui se joue en mer.

La vice-présidente et fondatrice de SOS Méditerranée a commenté le choix de cette chanson en ces termes :

*« La présence de Madame Monsieur à Eurovision porte ce message très simple d'humanité qui a rassemblé les citoyens européens à l'origine de SOS Méditerranée en écho aux valeurs fondamentales de l'Europe, face à la défaillance des Etats. Quand des personnes se noient, on leur tend la main ! Nous espérons que cette chanson plébiscitée par le public français permettra de faire prendre conscience aux Européens du drame qui se joue en Méditerranée. »*³.

Face à une telle tragédie, en effet, il faut plus qu'une sincère émotion.

Notes :

¹ *Mercy est née sur le bateau de SOS Méditerranée*, par A. Vergnenegre.

Document disponible sur le site francetvinfo.fr : <http://urlz.fr/6wBP>

² *Eurovision 2018 : l'histoire vraie à l'origine du titre Mercy de Madame Monsieur*, par R. Delacroix.

Document disponible sur le site lefigaro.fr : <http://urlz.fr/6wBT>

³ *COMMUNIQUE- Mercy, la chanson hommage aux naufragés en Méditerranée à l'Eurovision 2018*, par SOS Méditerranée. Document disponible sur le site [sosmediterranee.fr](http://www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/CP-Mercy-28-01-2018) : <http://www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/CP-Mercy-28-01-2018>

Qui sommes-nous ?



Le Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires Promotion 2018 Francis Vallat

Depuis 2006, l'**Université Le Havre-Normandie** forme des juristes de qualité spécialisés sur le secteur maritime.

Formation rigoureuse, **dispensée par universitaires et praticiens du Havre et de Paris**, elle amène ses étudiants à devenir juristes auprès des acteurs du monde maritime : *transporteurs maritimes, assureurs, P&I, etc.*

ASSOCIATION DES ÉTUDIANTS EN



DROIT MARITIME
DU HAVRE

L'Association des Étudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Réunissant anciens et actuels étudiants du Master 2, l'AEDMH coordonne de nombreuses activités visant à promouvoir le rayonnement de son diplôme ainsi que le droit maritime au Havre comme à l'international.

LA REVUE DE DROIT MARITIME

Comité Editorial

Pierre Virole, Julie Barette, Bruno Courbebaisse & Emmanuel Azia

Direction éditoriale :

Julie Barette & Pierre Virole

Direction de la publication :

Pierre Virole

Direction artistique :

Bruno Courbebaisse

Editeur :

Association des Etudiants en Droit
Maritime du Havre (AEDMH)

Maison de l'étudiant - 50 rue Jean Jacques
Rousseau

76 600 Le Havre

www.aedmh.fr

ISSN :

Revue de Droit Maritime : 2607-2920

Janvier 2018 - Numéro 1

L'ensemble des photos est issu des librairies en ligne Pexels et Pixabay (sauf mention contraire) et est soumis à une licence d'exploitation Creative Commons Zero (CC0).

La maquette, les logos et les articles sont protégés par le droit d'auteur.

Remerciements

A Monsieur Francis Vallat pour son soutien continu et sa participation.

A Maja Ilic pour son soutien et la création du logo « nul n'est censé ignorer la mer »



/ NUMERO 1 / JANVIER

Environnement

Le Champ éolien de
Fécamp

Piraterie

Du procès à l'asile
des anciens pirates
en France

Solidarité

Le paradoxe C-Star :
la solidarité en mer
au-delà des clivages

Solidarité

Les déboires de la
SNSM face aux
plaisanciers

Littérature

La mer dans l'œuvre
de Baudelaire

Piraterie

Opération Atalante :
succès, Capitaine !

Histoire

Derrière la légende
de Jacques Cœur

Environnement

Le premier navire
électrique est chinois

Droit Maritime

Modern Express : le
lieu de refuge à
l'épreuve de la
pratique

/ A l'Honneur

Francis Vallat sur les
enjeux des fonds
marins



**Association des
Etudiants en
Droit
Maritime du
Havre**