



HAL
open science

Perspective du littoral

Antoine Maniatis

► **To cite this version:**

| Antoine Maniatis. Perspective du littoral. Neptunus, 2024, 30 (1), 15 p. hal-04876096

HAL Id: hal-04876096

<https://hal.science/hal-04876096v1>

Submitted on 9 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Perspective du littoral

Antoine Maniatis

Chercheur-associé du CDMO, Postdoc, HDR

Résumé

Étant volontairement ouvertes aux navires étrangers, les eaux intérieures symbolisent l'hospitalité. Elles représentent en combinaison avec les eaux territoriales la côte au sens ample. Le navire mériterait une approche innovatrice, inverse à son anthropomorphisme, du point de vue de similitude de l'Homme à ceci, illustrée par le mot grec « anermatisto » (« ανεργμάτιστο »), lequel signifie « dépourvu de ballast », ayant un sens métaphorique pour l'individu. D'une manière comparable, le nouveau droit sur la gestion des eaux de ballast promeut la reconnaissance du droit à l'eau. Le littoral, récemment régi par les règles sur la gestion intégrée des zones côtières, est soumis à une approche durable d'hospitalité, constitue le point de référence pour la gestion précitée du ballast et symbolise le caractère intégré et intégral du droit à l'eau. Qui plus est, il pourrait être orienté à la désignation systématique des navires, y compris les épaves historiques.

Abstract

Being voluntarily open to foreign ships, internal waters symbolise hospitality. They represent in combination with territorial waters the coast in a wide sense. The ship would merit an innovative approach, being reverse to its anthropomorphism, from the point of view of man's similarity to this, illustrated by the Greek word 'anermatisto' ('ανεργμάτιστο'), which means 'devoid of ballast', having a metaphorical meaning for the individual. In a comparable way, the new law on ballast water management promotes recognition of the right to water. The coastline, recently governed by rules on integrated coastal zone management, is subject to a sustainable approach to hospitality, constitutes a reference point for the aforementioned ballast management and symbolises the integrated

and integral nature of the right to water. What's more, it could be geared towards the systematic designation of ships, including historic wrecks.

Mots-clés

Anthropomorphisme du navire, ballast, droit à l'eau, littoral, similitude de l'Homme avec le navire

Keywords

anthropomorphism of ship, ballast, right to water, coastline, similarity of man to ship

Introduction

Le littoral constitue un paysage doté d'un particularisme intense, étant donné qu'il fait partie de la terre mais est à proximité des eaux¹.

La présente recherche se réfère à la perspective du littoral et elle met en avant des aspects de l'évolution historique du droit par rapport à celui-ci. Elle a une orientation vers le nouveau et l'original, tel qu'il s'est produit dans un passé récent ou qu'il pourrait se produire dans l'avenir.

D'abord, elle analyse le cas des eaux intérieures en tant que zone à part entière, tout en tenant compte de nouveaux apports de la doctrine en la matière (I).

Ensuite, elle présente l'anthropomorphisme du navire, lequel constitue un moyen de transport qui est emblématique pour le littoral, ainsi que le droit à l'eau avec emphase aux eaux de ballast (II).

Puis, elle propose une approche innovante, en posant la question s'il est possible de localiser un phénomène de similitude de l'Homme avec le navire (III).

¹ La présente recherche est associée à l'Axe 3, « *Mer protégée* », du projet scientifique du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de l'Université de Nantes 2022-2026.

Enfin, elle se réfère à la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) et complète cette thématique à travers une ouverture vers la spatialisation fonctionnelle des zones maritimes en droit de la mer (IV).

I. La zone des eaux intérieures

Les frontières maritimes font preuve d'une instabilité de régulation dans le temps. En effet, si le zonage des espaces maritimes s'est développé auparavant, avec la distinction « *eaux territoriales* », proches des côtes des États riverains, et « *haute mer* », où la circulation devait être libre, il n'a toutefois pris toute son ampleur qu'à partir de 1958 (Conventions de Genève) et surtout de 1982 avec la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, entrée en vigueur en 1994². Mais si cette Convention, laquelle a été historiquement dotée de la dénomination informelle « *Constitution pour les océans* »³, a bien réglementé la mer territoriale, dont le régime juridique est quasiment identique à celui du territoire terrestre mais avec l'importante restriction de souveraineté du pays côtier sous forme de droit de passage inoffensif, elle a laissé en suspens d'importantes questions litigieuses, illustrées surtout par l'étendue des eaux intérieures, à la seule exception des eaux intérieures qui font partie des baies.

Les eaux intérieures – qu'il ne faut pas confondre avec les eaux douces continentales – comprennent les eaux maritimes adjacentes au territoire terrestre de l'État riverain et qui se situent « en-deçà » des lignes de base à partir desquelles est mesurée l'étendue de la mer territoriale⁴.

Selon l'article 7, paragraphe 3, de la Constitution pour les océans « *Le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures* ». Cette disposition est liée au concept de

² B. Mérenne-Schoumaker, *Les mers sont toujours des espaces convoités*, in *L'Atlas de l'eau et des océans*, Le Monde, hors-série, p. 100.

³ H. De Potter, *Une Constitution de l'Onu pour les océans*, in *L'Atlas de l'eau et des océans*, Le Monde, hors-série, p. 144.

⁴ V. Boré Eveno, *Chapitre 112. Espaces adjacents au territoire*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz, 2021, p. 75.

l'appartenance des eaux intérieures au territoire terrestre, chose qui constitue une caractéristique inhérente du droit lui-même, lequel depuis des temps immémoriaux relie la mer à la terre⁵. L'appartenance des eaux intérieures au domaine terrestre reste une question d'accès à ce dernier par le biais du caractère de navigabilité du premier, ce qui assure deux garanties juridiques principales : en premier lieu, la stabilité juridique, puisque les eaux de mer appartiendront toujours au domaine terrestre, et, en deuxième lieu, la continuité spatiale, laquelle semble être la bienvenue d'autant plus dans le contexte présent de changements physiques globaux et accélérés de la ligne de côte, que ce soit par érosion ou par submersion⁶. Il conviendrait de signaler qu'une telle approche est issue de l'histoire de la reconnaissance des « lignes de base droites » comme compatibles au droit international public. Cette méthode, laquelle est très maximaliste en faveur du pays côtier qui prend l'initiative d'en profiter, comme cela est le cas d'un pays archéologique tel que l'Italie, a passé d'un stade initial de nature jurisprudentielle, dans le cadre de l'affaire anglo-norvégienne des pêcheries, de 1951, devant la Cour Internationale de Justice, au droit positif de la mer (Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contigüe, de 1958, et Convention de 1982).

L'idée diachronique d'une version privilégiée de la souveraineté nationale du pays riverain au moins face à la mer territoriale, est présente même en droit international récent. Elle fait bien partie du contenu de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, adoptée par l'Unesco en 2001. Cet outil juridique à l'encontre du pillage des biens culturels sous-marins est mis en vigueur en 2009 et a été ratifié par l'Italie en 2010. L'article 7, paragraphe 3, cite que dans leurs eaux archipélagiques et leur mer territoriale, dans l'exercice de leur souveraineté et conformément à la pratique générale observée entre les États, les États partis, en vue de coopérer pour l'adoption des meilleures méthodes de protection des navires et aéronefs d'État, devraient informer l'État du pavillon parti à la présente Convention, laquelle d'ailleurs ne fait guère usage du terme bien consacré « pays côtier », et, s'il y a lieu, les autres États ayant un lien vérifiable, en particulier un lien culturel, historique ou archéologique, comme cela est le cas de l'État de construction de

⁵ H. Kareemun, *The Appurtenance of Internal Waters to the Land Domain A proposal to resolve the ambiguity of Article 7(3) of the UN Convention on the Law of the Sea*, Neptunus, Vol. 29, 2023/3, p. 18.

⁶ *Ibid.*

ces moyens de transport, en cas de découverte de tels navires et aéronefs d'État identifiables. Le caractère exhortatif de cette disposition a soulevé les remarques critiques des pays qui soutiennent que l'État du pavillon conserve indéfiniment son titre sur ses navires qui ont sombré jusqu'au moment où il a formulé une renonciation explicite⁷. Mais ce régime est prévu pour la mer territoriale et les eaux archipélagiques et non pas pour les eaux intérieures, chose qui signifie que celles-ci sont régies par le régime général de l'article 7, paragraphe 1, sur le droit exclusif des États partis de réglementer et autoriser les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique présent dans ces trois catégories de zones. L'exclusion des eaux intérieures en ce qui concerne le régime spécial est indicative du compromis atteint⁸. Cette zone fait preuve d'un égotisme inhérent du pays riverain, même pour le type de navire le plus convoité dans le cadre de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, tel que le navire d'État, symbolisant la souveraineté nationale par excellence.

Le navire nécessite une approche d'hospitalité, pour des raisons de sécurité mais aussi pour des raisons psychologiques. Cette forme d'accueil est offerte dans la région du littoral, notamment aux ports, et elle est projetée sur les eaux de souveraineté du pays côtier, en particulier sur les eaux intérieures. Il est indicatif de la relation entre la mer souveraine et le littoral que la doctrine a innové par une terminologie à part entière ; elle fait usage du vocable générique « côte *lato sensu* », tout en regroupant les eaux intérieures et la mer territoriale⁹ et en se référant à l'adage « *la terre domine la mer* »¹⁰. Ces espaces se distinguent des eaux dites « sous juridiction » (zone contigüe, zone de pêche, zone de protection écologique, ou ZEE) et aussi de la haute mer, laquelle, faute de généralisation de la ZEE en Méditerranée, constitue un milieu naturel menacé du point de vue environnementale¹¹, y est très proche des côtes¹².

⁷ T. Scovazzi, *La Convention sur la protection du patrimoine culturel sub-aquatique*, Annuaire français du droit international, volume 48, 2002, p. 589.

⁸ A. Maniatis, *Le patrimoine culturel subaquatique et le tourisme*, ADMO, Tome XLI – 2023, p. 285.

⁹ F. Galletti, *Le droit de la mer, régulateur des crises pour le contrôle des espaces et des ressources : quel poids pour des États en développement ?*, Mondes en Développement Vol. 39-2011/2-n° 154, p. 121.

¹⁰ V. Boré Eveno, *op. cit.*, p. 72.

¹¹ A. Silles, M. Valo, *Plages et blessures de la grande bleue*, in *L'Atlas de l'eau et des océans*, Le Monde, hors-série, p. 108-109.

¹² V. Boré Eveno, *op. cit.*, p. 72.

L'hospitalité consiste en relation de supériorité de celui qui offre le gîte (hôte) à la personne qui présente une demande d'hébergement. Quant à la mer, cela est confirmé en particulier dans la zone des eaux intérieures, parce que celle-ci est l'espace marin le plus assimilé à la terre, en tant qu'espace de souveraineté presque absolue du pays côtier. En d'autres termes, les eaux intérieures constituent la zone qui symbolise par excellence le principe d'hospitalité au fur et à mesure qu'elles sont volontairement et non pas obligatoirement ouvertes à des navires battant pavillon étranger.

En tout cas, il est à signaler que la notion d'État détenteur de côtes, à patrimoine côtier et maritime, a supplanté la notion de « pays en développement »¹³ ou État en développement, concept employé par le juriste, sans que le caractère de ce pays soit dénié.

II. L'anthropomorphisme du navire et le droit à l'eau

Le bateau rassemble à la personne physique sous des aspects variés, tels que le linguistique, le social et le juridique. À titre d'exemple, son nom, lequel d'ailleurs souvent est similaire à celui des gens, constitue une de ses particularités. Dans cet ordre d'idées, le navire, lors de la cérémonie de baptême, voit son statut d'objet passer à celui de quasi-individu, puisque le sacré investit le territoire onomastique du navire par cet acte¹⁴. Il n'y a que les petits enfants ou les catéchumènes que l'on plonge dans l'eau selon des rites d'appartenance, mais aussi les navires quand ils rejoignent leur élément : La Mer¹⁵.

Dans le cas où ces constructions sont en matériaux vivants et malléables tels que le bois, l'anthropomorphisme est renforcé. Le fait que les pêcheurs grecs ont été amenés à détruire officiellement un très grand nombre de leurs navires de pêche pour des raisons économiques liées à la politique halieutique de l'Union européenne illustre ce phénomène¹⁶.

¹³ *Ibid.*, p. 154.

¹⁴ M. Martin, *Le nom de bateau, une poïèse onomastique inscrite entre anthropomorphisme et pluralité linguistique*, Nouvelle revue d'onomastique, n° 57, 2015, p. 254.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ A. Maniatis, *Aspects de la Politique Commune des Pêches (PCP) avec emphase au tourisme*, Neptunus, Vol. 25, 2019/3.

Depuis longtemps la doctrine qualifie de « polychrome » la nature juridique du navire. En effet, le bateau est promu d'une chose meuble en une quasi personne physique (anthropomorphisme), soumise aussi à quelques normes propres aux choses immeubles (promotion au sein du droit maritime civil)¹⁷. Au même sens, il conviendrait d'ajouter qu'une suggestion a été formulée, selon laquelle dans le contexte actuel de nouvelle approche du patrimoine culturel subaquatique, les navires pourraient être dotés de quasi-droits¹⁸. La raison en est que les navires sont similaires aux êtres humains, qui sont des entités ayant de véritables droits (personnes physiques). Par exemple, le touriste a le droit à sa propre image et aussi le droit à l'image touristique du lieu visité. De la même manière, le yacht dispose des quasi-droits à sa propre image ainsi qu'à l'image touristique du lieu visité.

En outre, depuis l'avènement des navires à coque d'acier, l'eau est utilisée en tant que ballast, au lieu des pierres. Il en résulte une hausse de l'importance de l'eau dans la civilisation, laquelle a été suivie d'une revalorisation du droit à l'eau, lequel fait partie de la troisième génération des droits fondamentaux. La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, dite « BWM » et entrée en vigueur le 8 septembre 2017, prévoit que tous les navires faisant des voyages internationaux sont en principe tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments, en respectant certaines normes, conformément à un certain plan de gestion des eaux et de ballast spécifique, préparé et approuvé d'avance. La règle D-2, laquelle stipule que les navires ne peuvent rejeter leurs eaux de ballast que si ces dernières respectent certains critères, est appliquée de façon progressive pour chaque navire, mais pas plus tard que le 8 septembre 2024. Donc, la pratique traditionnelle de renouvellement des eaux de ballast est graduellement remplacée par la méthode de traitement. Qui plus est, selon l'article 5, paragraphe 1, de la Convention, chaque partie s'engage à assurer la mise en place d'installations de réception adéquates des sédiments dans les ports et dans les terminaux qu'elle a désignés et où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation maritime internationale. D'une

¹⁷ A. Maniatis, *Le Droit Maritime*, Neptunus, vol. 24, 2018/2.

¹⁸ A. Maniatis, *Le patrimoine culturel subaquatique et le tourisme*, op. cit., p. 343.

manière comparable, les requises de la Convention quant aux eaux de ballast ne sont pas applicables pour des navires qui font usage des installations d'accueil de ces eaux, lesquelles sont conformes aux directives ad hoc de l'Organisation.

Il en résulte que ces règles promeuvent la reconnaissance du droit à l'eau, lequel n'est pas expressément consacré en tant que droit de l'Homme, dans une convention internationale de portée mondiale, et n'a été prévu que dans un petit nombre de constitutions. Il importe de signaler qu'il existe une concurrence politique entre divers usages aquatiques, tels que le principal, qui consiste en fourniture en eau potable, et l'irrigation, laquelle dans certains cas a entraîné de graves dommages environnementaux¹⁹. Plus précisément, le Mexique a établi le droit à l'eau par le biais d'une révision à l'article 4 de la Constitution, en 2012. La doctrine a souligné que la disposition en question garantit la « consommation personnelle et domestique », mais laisse de côté les dispositions relatives à l'irrigation, manquant ainsi une occasion en or d'établir une politique de conservation des sols et de l'eau par les autorités du pays, par mandat constitutionnel²⁰. De plus, l'inégale répartition des ressources contribue à l'émergence de concurrences interterritoriales, voire de tensions et de conflits²¹. En tout cas, les usages de l'eau, lesquels sont consacrés à titre indicatif en droit comparé, en principe ne se réfèrent pas à la mer, du moins explicitement. Il en découle une marginalisation du milieu marin et du contexte maritime par rapport à cette garantie, malgré le fait que les droits au transport et à l'eau ont des ressemblances significatives²².

III. La similitude de l'Homme avec le navire

Quant à la question inverse par rapport à l'anthropomorphisme du navire, elle est posée par la nature des choses. Le mot grec « anermatisto » (« ανεργμάτιστο »), largement usité, signifie le navire qui est dépourvu de ballast. Mais il existe aussi un usage assez répandu

¹⁹ D. Blanchon, *L'irrigation des terres sous pression écologique*, in *L'Atlas de l'eau et des océans*, Le Monde, hors-série, p. 63.

²⁰ A. Peralta Merino, *El derecho constitucional al agua*, e-consulta.com, Miércoles, Febrero 8, 2017, <https://www.e-consulta.com/opinion/2017-02-08/el-derecho-constitucional-al-agua>

²¹ R. Laganier, *L'eau est au centre des relations de pouvoir*, Le Monde, hors-série, p. 59.

²² A. Maniatis, *Le Droit Maritime*, op.cit.

de ce mot au sens métaphorique, en ce qui concerne le comportement ou le caractère de l'Homme. En d'autres termes, il est usité pour un Homme à caractère léger. Donc, l'usage du ballast, couramment des eaux de ballast, a servi de source d'inspiration pour la qualification de la personnalité humaine.

De plus, le terme « avarie »²³ est propice d'illustrer le phénomène de similitude de l'Homme avec le navire au fur et à mesure qu'il représente un des vocables techniques du droit maritime classique. En effet, la pratique des avaries communes remonte aux temps des Phéniciens. Le professeur du Pontavice a trouvé des traces de cette institution y compris dans les textes bibliques, à travers le récit de Jonas, ce serviteur désobéissant que Dieu voulait envoyer prêcher à Ninive mais qui ne pensait qu'à se dérouter de l'itinéraire tracé par son Maître²⁴. La colère de ce dernier a été alors terrible : « *Yahvé lança un grand vent sur la mer, et il y eut une grande tempête en mer, au point que le vaisseau fut sur le point de se briser. Les marins furent saisis de crainte et ils crièrent chacun vers son Dieu ; puis ils lancèrent à la mer la cargaison du vaisseau pour l'alléger...* »²⁵. L'expression « avarie » est usitée même pour le sacrifice des biens dans le contexte terrestre. Il en résulte que le navire constitue une valeur, elle-même, avec son propre milieu philosophique, et sert de source d'inspiration pour la personnalité de l'Homme et pour des actions à mener, en particulier dans des cas graves relatifs à la sécurité et au sauvetage de biens.

Les eaux intérieures sont soumises à la souveraineté du pays riverain mais elles ne sont pas confondues avec le territoire terrestre, car le pays riverain n'a pas affaire à des individus soumis au droit des étrangers, mais à des navires, communautés organisées répondant à des règles particulières²⁶. Dans cet ordre d'idées, la nationalité des personnes compétentes pour un navire à nationalité étrangère ne semble pas jouer un rôle important quant au traitement juridique de ceci. Cela est bien le cas dans l'affaire Poulsen²⁷, au sujet du champ d'application personnel du Règlement communautaire de 1986 sur la conservation des

²³ En anglais "average", voir J. Babicz, *Wärtsilä Encyclopedia of ship technology*, Second Edition, Helsinki, 2015, p. 40.

²⁴ M. Ndendé, *Chapitre 363. Avaries communes*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz, 2021, p. 75.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ V. Boré Eveno, *op. cit.*, p. 76.

²⁷ CJCE, arrêt du 24 novembre 1992, Poulsen and Diva Navigation, aff. C-286/90.

ressources de pêche²⁸. Selon les conclusions de l'avocat général, dans les zones ne faisant pas partie de la haute mer, l'activité du navire est réglementée en partie par la législation de l'État côtier, le cas échéant par un Règlement communautaire²⁹. Il est en revanche absolument exclu que la loi de l'État d'origine de l'un ou l'autre membre de l'équipage revête en tant que telle la moindre importance à cet égard. S'il existe une interdiction, elle frappe, en tant que loi applicable, le navire en tant que collectivité d'hommes et de moyens, ce qu'il est convenu d'appeler la communauté navigante, quelle que soit la zone maritime dans laquelle le navire se trouve, libre ou soumise à la juridiction de l'État côtier³⁰.

La Cour des Communautés Européennes dans le cadre de la procédure des questions préjudicielles provenant d'une juridiction du Danemark, qui ont été soulevées dans le cadre d'un procès pénal contre un ressortissant danois, le capitaine P. M. Poulsen, a dit pour droit qu'un bateau enregistré dans un État tiers (extracommunautaire) tel que le bateau de pêche panaméen « *Onkel Sam* » ne peut pas être traité pour l'application de l'article 6, paragraphe 1, sous b), du Règlement précité, comme un bateau possédant la nationalité d'un État membre au motif qu'il représente un lien substantiel avec cet État. Il a ajouté que cet article ne peut pas être appliqué au capitaine et aux autres membres de l'équipage au motif qu'ils sont des ressortissants d'un État membre, sans égard à l'État dans lequel le bateau est enregistré et à la zone maritime où se trouve. Il ne peut en principe être appliqué à un bateau enregistré dans un État tiers que lorsque ce bateau se trouve dans les eaux intérieures ou dans un port d'un État membre, cas dans lequel la confiscation d'une cargaison de saumon pêché dans les zones visées à l'article précité, serait en principe légitime.

Le prétoire communautaire a indiqué que le droit coutumier international excluait l'applicabilité de réglementations relatives aux droits de pêche aux navires battant le pavillon d'États tiers, au motif que cette dernière contreviendrait au principe du droit au libre passage inoffensif de ces navires³¹. Il conviendrait d'ajouter que c'est lors de cette

²⁸ Règlement (CEE) n° 3094/86 du Conseil, du 7 octobre 1986, prévoyant certaines mesures techniques de conservation des ressources de pêche, J.O.C.E., n° L 288, p. 1.

²⁹ *Conclusions de l'avocat général M. Giuseppe Tesauro présentées le 31 mars 1992*, considération 6, I - 6037.

³⁰ *Ibid.*, I - 6037 - I - 6038.

³¹ J. F. Delile, *Les effets de la coutume internationale dans l'ordre juridique de l'Union européenne*, Cahiers de droit européen, 2017, p. 168.

affaire de 1992 qu'ont été établis les fondements de principes régissant l'invocabilité du droit coutumier devant ce tribunal³².

L'affaire Poulsen est aussi importante car le bateau en cause battait pavillon d'un État qui n'était pas parti de la Convention pour la conservation du saumon dans l'Atlantique Nord, de 1982, par laquelle la Communauté Économique Européenne s'est engagée à interdire la pêche du saumon dans certaines catégories de haute mer, et notamment d'un État lequel fait partie du groupe traditionnel de pays offrant pavillon de complaisance, même aux propriétaires européens.

En outre, quant à la question examinée de la similitude de l'Homme avec le navire, l'introduction de l'expression précitée « polychrome » pour une certaine catégorie des gens de mer a été récemment proposée. Il s'agit du capitaine, qui est un professionnel privé assumant des tâches de délégué de l'autorité publique, et encadré par la figure similaire du pilote, lequel assure un service public³³. Il en résulte un véritable circuit de métamorphose concernant des ressources matérielles (navires) et humaines (capitaines).

IV. La gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

À terre, l'aménagement du territoire s'est imposé au cours du XXe siècle, selon une logique de planification fonctionnelle à géométrie variable, à l'échelle d'un quartier, d'une ville, d'une région ou d'un État, voire *in fine* de l'Union européenne ; avatar de la planification territoriale fondé sur l'idée que la fonction assignée à un territoire conditionne son aménagement, et à travers lui sa valorisation, l'aménagement du territoire a progressivement orchestré l'occupation de l'espace terrestre et son partage, en se donnant pour mission de concilier des objectifs inévitablement contradictoires en termes de développement économique, de valorisation sociale et de préservation environnementale, conformément au trilogue du développement durable³⁴.

³² *Ibid.*, p. 167.

³³ A. Maniatis, *Le Droit Maritime*, *op. cit.*

³⁴ N. Ros, *La spatialisation fonctionnelle des espaces maritimes*, ADMO Tome XLI-2023, p. 37.

Il conviendrait de signaler que l'article 6 de la Charte de l'environnement, ayant une valeur constitutionnelle dans l'ordre juridique français, n'a pas explicitement consacré l'idéal de « durabilité » en forme pure mais le « développement durable ». Or, la priorité a été donnée à la dimension environnementale de la durabilité, et non pas à la dimension de l'économie, laquelle est avant tout suggérée par le mot « développement ». Plus précisément, afin de promouvoir ce principe synthétique, il est prévu que les politiques publiques concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Dans cet ordre d'idées, la législation de l'aménagement du littoral, laquelle a émergé en droit comparé avant la consécration formelle du principe, est systématiquement régie par ceci.

Cette approche ouverte à des activités et intérêts hétéroclites au lieu d'une approche sectorielle, a pris la forme de gestion intégrée des zones côtières (GIZC), basée sur le précédent archétypique de l'adoption du texte législatif « *Coastal Zone Management Act* » par le Congrès des États-Unis, en 1972. Le document de référence en principe consiste en chapitre 17 du programme d'action de l'Agenda 21, adopté à Rio en 1992, par la conférence des Nations unies pour l'Environnement. Mais il a fallu attendre plusieurs années pour que l'Union européenne lance une action véritable en ce sens, et encore plus pour que la France, qui en approuvait pourtant le principe, le consacre expressément dans les termes³⁵. Le livre vert pour une politique maritime européenne a confirmé la volonté communautaire de généraliser cette approche, qui devrait trouver à être confortée par la Directive-cadre 2008/56/CE « stratégie pour le milieu marin ». On peut considérer qu'à partir du 12 juillet 2010, date de la Loi³⁶ qui a ajouté un chapitre IX, intitulé « Politiques pour les milieux marins », au titre 1^{er} du livre II du Code de l'environnement, dont la section 1 a pour titre « Gestion intégrée de la mer et du littoral », la gestion intégrée des zones côtières a été largement intégrée dans la stratégie nationale de la France pour la mer et le littoral³⁷.

La doctrine depuis longtemps a désigné pour ce modèle de gestion le fait que la gouvernance des dirigeants politiques et la connaissance des technocrates sont reconnues

³⁵ N. Hutten, *Chapitre 521 Intégrations du littoral*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz, 2021, p. 1228.

³⁶ N° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement.

³⁷ N. Hutten, *op. cit.*, p. 1229.

comme deux piliers indispensables l'un à l'autre³⁸. Qui plus est, l'outil plus nouveau de prise de précaution s'avère particulièrement utile, étant le corollaire du principe de prévention qui prévient le risque environnemental connu³⁹. Il est lié à des méthodes telles que des études d'impact approfondies et une évaluation des risques rapportée à plusieurs options⁴⁰. En tout cas, la région côtière constitue un espace vulnérable par excellence, par exemple par rapport à l'océan lequel se dilate, ce qui engendre la montée du niveau de la surface et conduit à des submersions du littoral⁴¹.

En outre, il conviendrait d'ajouter que pour dépasser la gestion technique de l'eau et prendre en compte les conditions socio-économiques des territoires et des États, les enjeux environnementaux et plus encore leur dimension politique et stratégique, le concept de « gestion intégrée des ressources en eau » (Gire) a été proposé et mis en application en divers territoires internes aux États ou dans des cadres transfrontaliers⁴².

Quant au droit nouveau de la mer, issu de la Convention de 1982, il fait preuve d'une intense juridictionnalisation des espaces maritimes, au service des intérêts économiques publics et privés, sur la base du modèle de la spatialisation fonctionnelle tandis que le progrès technologique a ouvert de nouvelles perspectives d'exploration et exploitation des ressources, comme cela est le cas des grands fonds marins, liés à la nouvelle institution de la Zone. Comme à terre et sur le littoral, ce phénomène de spatialisation fonctionnelle obéit avant tout à des objectifs économiques, en facilitant la subsidiarisation des intérêts environnementaux à la poursuite de la croissance⁴³.

Enfin, dans ce contexte la mer est désormais moins étendue comme un espace marin que comme un espace maritime, selon un glissement sémantique qui est loin d'être neutre en ce qu'il évoque une humanisation de la nature et en l'occurrence de la mer, le

³⁸ Y. Henocque, *Leçons et futur de la gestion intégrée des zones côtières dans le monde*, VertigO, Vol. 7, num. 3, décembre 2006.

³⁹ S. Drapier, *Climat : submersion des ports, quelles responsabilités ?*, ADMO Tome XLI-2023, p. 112.

⁴⁰ Y. Henocque, *op. cit.*

⁴¹ P. Chaumette, *Avant-propos*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz, 2021, p. VII.

⁴² R. Laganier, *op. cit.*, p. 59.

⁴³ N. Ros, *op. cit.*, p. 73.

développement des activités humaines et la valorisation économique des espaces et de leurs richesses⁴⁴.

Conclusion

La présente recherche a désigné le fait que les eaux intérieures sont assimilées au territoire terrestre, à cause de leur mission accessoire par rapport aux besoins du pays côtier, illustrés par la pêche. En combinaison avec la mer territoriale, elles illustrent la notion de la côte au sens ample mais la véritable applicabilité du droit terrestre a lieu dans les eaux intérieures tandis que les eaux territoriales sont plus ouvertes aux navires battant pavillon étranger, dotés du droit au passage inoffensif. Mais une telle garantie ne saurait couvrir une activité économique traditionnelle et convoitée, telle que la pêche. La côte au sens large constitue une pêcherie exclusive de l'État riverain, exception faite des statuts juridiques spéciaux, tels que ceux prévus pour les eaux des pays membres de l'Union européenne.

En outre, quant à la question de la substitution du terme « marin » par le vocable « maritime », il ne s'agit pas tout simplement d'une primauté de l'Homme à l'égard de la mer mais aussi d'une véritable osmose entre l'Homme et le navire. Selon une indication déjà faite, ce phénomène n'est pas marqué uniquement par la tendance classique d'anthropomorphisme mais aussi par la similitude de l'Homme avec le navire. Il est à souligner qu'on ne constate pas une similarité mais une similitude des personnes physiques avec les entités polychromes des bateaux. Dans cet ordre d'idées, le terme « marin » est doté de plusieurs significations, dont celle de l'expert dans l'art de naviguer sur les mers. Au fur et à mesure qu'il existe le phénomène précité de similitude, une seconde marginalisation du « marin » est produite, cette fois-ci en faveur du navire, bien que cette marginalisation soit plutôt schématique étant donné que le navire est une construction de l'Homme, dirigée par celui-ci. D'ailleurs, le terme « maritime » est en hausse pour une raison de plus, dans le contexte courant de littoralisation, à savoir au sens d'une entité qui est au bord de la mer, comme cela est le cas des villes maritimes.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 39.

Le littoral, récemment régi par les règles sur la gestion intégrée des zones côtières, est soumis à une approche durable d'hospitalité, laquelle est valable, en pleine correspondance au principe central de développement durable, mais à l'entre-temps la situation de plusieurs biens environnementaux s'est considérablement détériorée. Cela est le cas de l'eau, qui ne jouait qu'un rôle secondaire sur la scène internationale, mais elle est devenue l'un des problèmes les plus urgents à climax mondial, en seulement 10 ans (2007-2017)⁴⁵.

De plus, le littoral constitue le véritable point de référence pour la gestion du ballast réglée par la Convention BWM qui va commencer à être pleinement applicable d'une manière définitive à partir du 8 septembre 2024. Cela est par exemple la logique de la réglementation sur le renouvellement des eaux de ballast, en tant que mesure provisoirement permise, bien loin des lignes de base, et sur la mise en place d'installations portuaires de réception adéquates des eaux de ballast ou des sédiments. Il en résulte que si le navire par tradition entre en contact avec les eaux de la mer à travers son baptême, ces eaux, sous forme d'eaux de ballast pour le navire, sont récemment soumises à une purification, terme qui comme le vocable « baptême » a, lui-aussi, une signification de rite religieux.

Enfin, le littoral symbolise le caractère intégré et intégral du droit de l'Homme à l'eau, lequel est renforcé et enrichi par le nouveau droit international sur le ballast. Qui plus est, il pourrait être orienté à la désignation systématique des navires pour des raisons variées, dont la promotion de l'histoire et de l'identité des ports et d'autres espaces littoraux ainsi que des activités maritimes. Dans cet ordre d'idées, il serait recommandable d'insister sur la protection et l'approche ludique et touristique des épaves historiques de navires et d'aéronefs, comme cela est le cas de l'initiative de l'État grec qui en mars 2022 a décidé de rendre accessible un premier groupe de 91 épaves historiques dans l'espace marin⁴⁶.

La perspective en peinture consiste à créer une illusion de profondeur tandis que la perspective du littoral consiste à créer une réalité de durabilité.

⁴⁵ A. Biswas, C. Tortajada, *Les besoins en eau de tous pourraient être satisfaits*, in *L'Atlas de l'eau et des océans*, Le Monde, hors-série, p. 160.

⁴⁶ A. Maniatis, *Le Floréal appelle la France*, Neptunus, Vol. 28, 2022/3, p. 4.