



FMES

Fondation pour la Maîtrise
des Enjeux Stratégiques

- ARTICLE -

Rivalités et coopérations maritimes en Méditerranée

SEPTEMBRE 2026

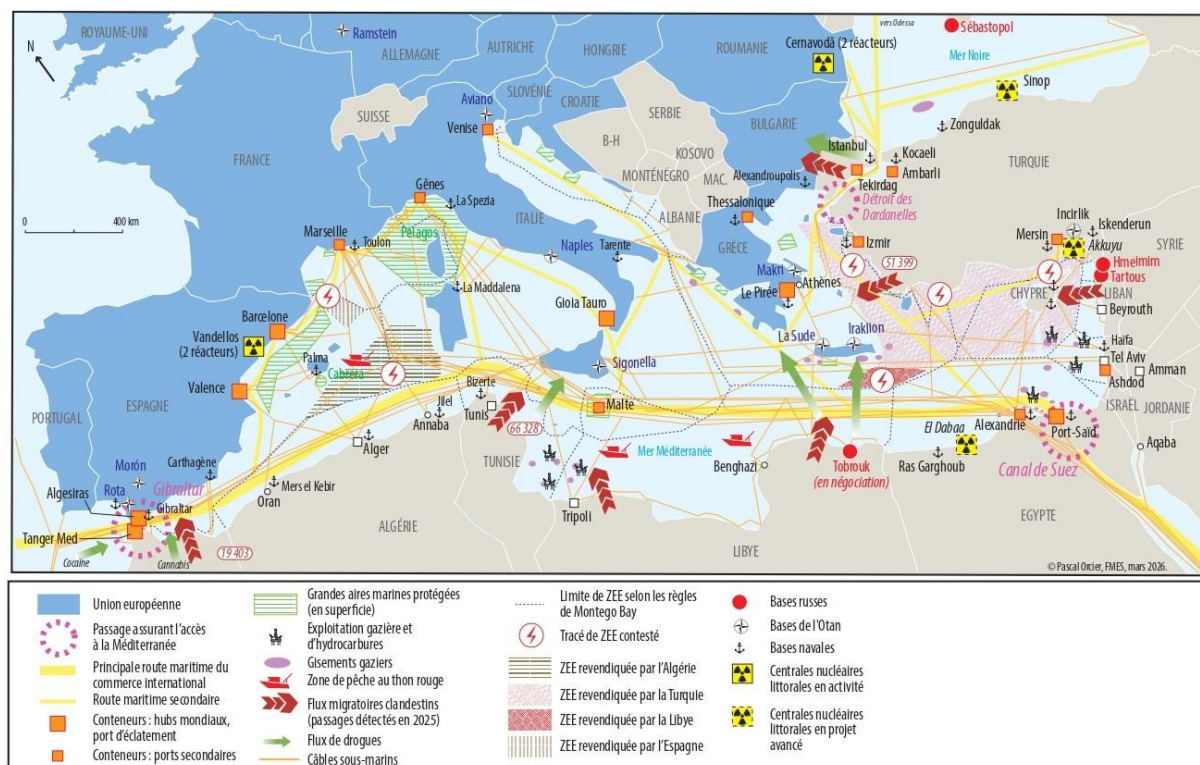
Thierry DUCHESNE

Directeur du département maritime de
l'Institut FMES

Rivalités et coopérations maritimes en Méditerranée

Par Thierry Duchesne, directeur du département maritime de la FMES

La Méditerranée est sans doute, avec la mer de Chine, la mer la plus affectée par les évolutions de notre monde contemporain qui y prennent une dimension particulière en raison de sa faible superficie. A la croisée de trois continents en forte mutation, la Méditerranée est devenue plus que jamais un espace d'enjeux stratégiques et militaires mais aussi maritimes qui font l'objet de cet article. La découverte d'importants gisements de gaz en Méditerranée orientale et la pose de nombreux câbles sous-marins ont considérablement renforcé la territorialisation de cet espace et aggravé les tensions entre les Etats riverains. La Méditerranée a connu aussi un fort accroissement de la criminalité avec l'expansion du trafic de drogue et de migrants nécessitant l'instauration, par les Etats de la rive nord, d'outils de lutte adaptés. La protection des ressources halieutiques et de l'environnement marin a constitué, en revanche, un vrai espace de coopération et de concertations qui pourrait inspirer de nouvelles voies comme celles relevant de la planification des espaces maritimes.



La Méditerranée n'est pas épargnée par les multiples bouleversements qui illustrent bien les défis de notre monde contemporain. De Gibraltar à Suez, la Méditerranée est le lieu de rivalités de puissance, d'appétits économiques et énergétiques et d'un trafic commercial important à l'image de la mondialisation de notre économie. Elle n'échappe ni à la pression démographique, ni à la croissance des activités licites et illicites, ni à l'arrivée des nouvelles technologies. Mais là où les autres Océans peuvent montrer une forme de résilience, cet espace, qui représente moins de 1% des mers du globe, en a moins la capacité.

Dans cet espace structuré par des asymétries entre la rive nord et la rive sud en termes de développement, de stabilité et de capacités maritimes, les Etats riverains ont su inventer ou mettre en place des espaces de concertation et de coopération pour favoriser l'adoption de règles communes. A défaut, les Etats de la rive nord ont mis en place, ces dernières années, des structures de coordination et de lutte destinées à faire face à des menaces de déstabilisation particulières.

Au-delà des aspects liés à la dimension stratégique et militaire, l'examen des principaux enjeux maritimes de la Méditerranée constitue une excellente illustration des réponses qui peuvent y être apportées par des Etats côtiers. Ce côté « laboratoire » de la Méditerranée mérite d'être étudié pour mieux appréhender la nature des nouveaux enjeux maritimes de notre monde contemporain et pour identifier les mesures reproductibles dans d'autres espaces maritimes.

1. Les défis liés à la territorialisation des espaces maritimes méditerranéens

C'est, en 2009, que l'exploration de gaz et d'hydrocarbures a commencé en Méditerranée orientale, zone la plus prometteuse. Les prévisions se sont révélées justifiées car, très rapidement, d'importantes réserves de gaz naturel ont été découvertes avec les champs de *Tamar* et de *Léviathan*, au large d'Israël, et d'*Aphrodite*, au large de Chypre. En 2015, la découverte de l'immense champ gazier de *Zohr* (réserves estimées à 850 milliards de m³) suivi par celui de *Nour*, ont fait de l'Égypte, en peu de temps, une puissance régionale gazière.

C'est la présence de ces gisements de gaz et de pétrole qui a mis fin au consensus tacite des Etats méditerranéens de ne pas prendre de ZEE dans leurs eaux maritimes. Le 17 février 2004, Chypre est le premier Etat méditerranéen à rompre ce *gentleman agreement* en revendiquant la première ZEE, anticipant de nouvelles découvertes de gaz dans le bassin levantin. Rapidement, d'autres Etats comme Israël, l'Égypte et le Liban, lui emboitent le pas. Ces délimitations ont, notamment, déclenché de vives tensions avec la Turquie, qui ne reconnaît pas les ZEE chypriote et grecque ; revendiquant des droits sur les mêmes eaux.

La Turquie n'a pas hésité à conduire des missions d'exploration dans les eaux sous juridiction de ces deux Etats, provoquant des crises diplomatiques majeures et des déploiements militaires grecs et européens. Pour renforcer sa position, la Turquie a signé, le 27 novembre 2019, un mémorandum d'entente (MoU) avec la Lybie portant sur la délimitation de leurs ZEE et de leurs plateaux continentaux respectifs. Même, si ces deux Etats s'appuient sur la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, cette délimitation ignore, non seulement, les délimitations maritimes des îles grecques mais aussi celles relatives aux ZEE déjà proclamées par Chypre, la Grèce et l'Égypte. Cet Accord permet à la Turquie de revendiquer une vaste étendue de la Méditerranée orientale, y compris les blocs gaziers explorés par Chypre.



Comme on pouvait donc le craindre, l'adoption de ZEE en Méditerranée a ravivé de nombreux conflits latents entre les Etats méditerranéens. Cette situation accentue les tensions entre Etats dans cette zone à l'instar de ce qui se passe en mer de Chine.

La Méditerranée occidentale, même si les enjeux y sont pour le moment moins importants, n'est pas épargnée par ces nouveaux conflits de délimitations en mer. La France et l'Espagne ne sont toujours pas parvenus à s'accorder sur la délimitation de leurs ZEE respectives. Quant à l'Algérie, en créant une immense ZEE en 2018, elle est venue empiéter les ZEE revendiquées par l'Espagne et l'Italie, créant un nouveau différend dont la Méditerranée se serait bien passée.

Néanmoins, dans ce contexte de fortes tensions, de petits miracles peuvent survenir comme un accord de délimitation maritime entre deux Etats ennemis. C'est ce qui s'est passé pour Israël et le Liban qui ont signé, le 27 octobre 2022, à *Naqoura*, sur la frontière libano-israélienne, un accord de délimitation maritime historique. Néanmoins, cet Accord inespéré n'a été possible que grâce à un fort engagement des Etats-Unis et un soutien majeur de la France dans les négociations.

La Méditerranée a également renforcé la territorialisation de ses espaces avec la présence de plus de 600 câbles sous-marins actifs en 2025. Un chiffre en forte croissance puisque seulement 260 câbles sous-marins étaient posés en 2014.

Les câbles sous-marins sont des infrastructures critiques, vulnérables aux sabotages, à l'espionnage et aux conflits géopolitiques. De ce point de vue, la Méditerranée, avec ses nombreuses zones de tension et ses détroits (Gibraltar, Suez, Bab el-Mandeb¹), est une zone particulièrement sensible qui fait l'objet d'une surveillance accrue par les puissances riveraines.

En réalité, ce que l'on sait moins, c'est que les difficultés les plus récurrentes proviennent des coupures accidentelles de câbles sous-marins qui sont fréquentes et qui sont liées, soit à des activités humaines, soit à des phénomènes naturels ou biologiques. Dans un contexte d'ultra-dépendance aux liaisons numérique, la réparation rapide des câbles sectionnés prend une sensibilité considérable.

La Méditerranée relève de la zone MECMA (*Mediterranean Cable Maintenance Agreement*), une des quatre grandes régions de maintenance des câbles sous-marins dans le monde. Cet accord permet aux opérateurs de câbles de demander l'intervention rapide d'un navire câblé, dans le cadre d'un contrat de maintenance, en cas de panne ou de dommage. La charge de cette permanence de moyens est financée par les propriétaires de câbles de la zone, regroupés dans un consortium. En Méditerranée, les navires câblés sollicités sont

¹ Dans le monde des câbles sous-marins de télécommunication, la Méditerranée commence en mer Rouge qui fait partie de la zone de maintenance des câbles sous-marins (zone MECMA).



ceux de la société française *Orange Marine* qui interviennent, soit à partir du port de la Seyne-sur-mer (France), soit à partir du port de Catane (Italie).

Ces accords de zone fonctionnent bien sous l'angle technique. La mobilisation des moyens est rapide, dans des délais inférieurs à 24 heures. Le problème vient du fait que les opérateurs se heurtent de plus en plus à des difficultés d'intervention liées aux nouvelles exigences de certains Etats côtiers. En effet, après avoir fait une déclaration d'intervention dans l'espace maritime sous juridiction d'un Etat côtier, l'opérateur peut se voir imposer des délais ou des conditions abusives à l'intervention ou se trouver dans une situation d'insécurité en l'absence de toute réponse.

Parfois, les conditions émises par un Etat côtier sont exorbitantes du droit international qui repose sur le principe de liberté de pose et de réparation des câbles sous-marins dans la ZEE, sur le plateau continental et en haute-mer².

Cette situation est assez représentative de l'interprétation de plus en plus « extensive » du droit international de la mer et de la difficulté croissante de la communauté internationale à faire appliquer les Traités. Si ces restrictions mises en place par les Etats côtiers peuvent s'expliquer par la menace croissante de certaines technologies d'espionnage ou de sabotage sous la mer, elles participent de ce mouvement de « territorialisation » de l'espace maritime qui constitue un nouveau coin enfoncé dans le principe de liberté de la mer sur lequel repose, pourtant, de nombreuses activités maritimes.

2. Les défis maritimes liés au développement des activités criminelles en mer

En raison de sa position au carrefour de trois continents, européen, asiatique et africain, la Méditerranée est une zone de convergence des mouvements de flux de population qui cherchent à rejoindre les pays les plus sûrs et les plus riches ; ceux de l'Union européenne.

En 2024, sur les 239 000 arrivées illégales en Europe, celles correspondant aux mouvements migratoires par la mer Méditerranée ont représenté 153 000 personnes (chiffres FRONTEX).

Ces passages par voie de mer sont périlleux. En 2024, ce sont près de 2 300 personnes qui auraient perdus la vie en Méditerranée d'après les chiffres de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM).

Les opérations de secours en Méditerranée sont conduites dans les conditions prévues par la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) adoptée à Hambourg en 1979³. Suivant ces règles, chaque Etat riverain est responsable de la coordination des secours aux personnes dans le secteur de recherche et de sauvetage (SRR) qui lui a été confié par la communauté internationale. Les opérations sont coordonnées par

² La liberté de pose et d'entretien des câbles sous-marins dans la ZEE et sur le plateau continental des Etats côtiers est garantie par les articles 58-1, 79 et 87 de la CNUDM.

³ International Convention on maritime search and rescue ; concluded at Hamburg on 27 April 1979.



les Centres de coordination de sauvetage (MRCC) de chaque pays (*Maritime Rescue Coordination Centre*) qui gère les appels de détresse et organise les secours.

C'est pour parvenir à contrôler ces flux illicites que l'Europe a créé, en 2004⁴, l'Agence FRONTEX qui a été notablement transformée en 2016⁵ pour répondre à la crise migratoire. Elle est devenue l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes, avec un mandat et des moyens qui ont été renforcés. Fort de ces nouveaux moyens, FRONTEX coordonne tout au long de l'année des opérations maritimes de lutte contre l'immigration clandestine par voie de mer (*Thémis* en Méditerranée centrale, *Poséidon* en Méditerranée orientale et *Indalo* en Méditerranée occidentale). Mais, elles ne parviennent pas à réduire significativement le nombre des migrants empruntant la voie maritime ; pour deux raisons.

D'abord, parce que la dimension humanitaire en droit européen prime toujours sur la dimension sécuritaire, rendant très compliqué le refoulement des migrants illégaux. Ensuite, parce que l'emploi de la force et de la répression judiciaire demeure une prérogative de chaque Etat. Sans pouvoir propre, Frontex ne peut agir que par l'intermédiaire des Etats européens.

L'intérêt de Frontex réside donc principalement dans son rôle d'impulsion et de coordination de la politique migratoire européenne et de soutien des Etats grâce à des financements et à la mise à disposition de systèmes de surveillance comme *Eurosur*. Son autre atout est d'être en mesure de pouvoir collaborer avec d'autres grandes institutions européennes comme Europol⁶ grâce à des échanges d'informations ou l'agence de l'Union européenne pour l'asile (AUEA)⁷ qui déploie une assistance opérationnelle aux pays de l'Union Européenne soumis à une forte pression migratoire.

Comme pour le trafic de migrants, la Méditerranée est aussi un carrefour sensible du trafic de drogue. Les réseaux criminels ont établi des routes maritimes dont les modes opératoires sont en constantes évolutions.

La route du cannabis part surtout du Maroc qui est le premier producteur mondial de cette drogue. Elle est majoritairement destinée à l'Europe et elle est acheminée en grande partie par la voie maritime via l'Espagne.

La cocaïne, en provenance d'Amérique du Sud, transite de plus en plus par l'Afrique de l'Ouest et le Sahel avant de rejoindre les rives de la Méditerranée. Les réseaux criminels utilisent aussi la voie maritime pour acheminer cette drogue vers l'Europe, notamment par la Libye, l'Algérie et la Tunisie.

⁴ Règlement (CE) n° 2007/2004 du Conseil européen du 26 octobre 2004

⁵ Règlement (UE) n° 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil européen du 14 septembre 2016

⁶ Créé en 1999, l'Office européen de police (Europol) est l'agence répressive de l'UE. Sa mission est de contribuer à la sécurité de l'Europe et à aider les services répressifs des États membres de l'UE.

⁷ Créée en janvier 2022, l'agence de l'Union européenne pour l'asile (AUEA) est une agence décentralisée de l'UE créée pour renforcer la coopération entre les États membres en matière d'asile.



La lutte contre le narcotrafic en Méditerranée repose sur l'action des Etats qui, comme la France, l'Italie ou l'Espagne mettent en œuvre d'importants moyens pour freiner le plus possible le développement de ces flux criminels qui sont devenus une menace existentielle pour nos sociétés. Mais, la lutte contre le narcotrafic ne peut être efficace sans une forte coopération internationale, notamment dans le domaine du renseignement et de l'action judiciaire.

Le premier organisme international chargé de collecter du renseignement sur le trafic de drogue et de déclencher des opérations d'interception en mer est le MAOC-N (*Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics*). Cet organisme, basé à Lisbonne, est un centre international de coordination et d'analyse du renseignement maritime, spécialisé dans la lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime et aérienne. Sa zone géographique d'intérêt privilégiée est l'Atlantique Nord-Est mais il couvre également une partie de la Méditerranée occidentale, notamment les zones de transit entre le détroit de Gibraltar, les côtes espagnoles, françaises et italiennes, par où transitent le trafic de cannabis et de cocaïne

Le MAOC-N collecte, évalue et partage des informations en temps réel sur les navires suspects et, si besoin, coordonne les opérations d'interception avec les moyens aéronavals des pays membres. Les opérations sont menées en haute mer, souvent en collaboration avec des agences comme la DEA américaine, la NCA britannique, ou d'autres services de renseignement. Le MAOC-N ne mène pas lui-même les interpellations, mais facilite la coopération entre les États pour permettre les opérations d'interception par les moyens des différents Etats.

3. Les défis liés à la protection des ressources marines et à l'environnement

Près de 1,2 million de tonnes de poissons sont capturées chaque année en Méditerranée. Trois pays représentent la moitié de ces prélèvements : la Turquie, l'Algérie et la Tunisie. Or, la Méditerranée a connu un véritable effondrement de ses ressources halieutiques en raison d'une surexploitation des stocks de poissons.

Les premières mesures de restauration de la ressource ont été adoptées par la Commission Générale des pêches en Méditerranée (CGPM) qui est un organisme de la FAO (*Food and Agriculture Organisation of the United Nations*). Elle rassemble les vingt-trois Etats membres qui bordent la Méditerranée et la mer Noire.

Pour restaurer la ressource, la CGPM a d'abord instaurés des plans de gestion pluriannuels des pêches concernant des espèces prioritaires. Mais, elle a aussi créé des zones de pêche réglementées. Au nombre de dix, ces zones ont pour objectif de protéger les espèces et les écosystèmes des fonds marins sur plus de 1,7 million de km² en Méditerranée.

Cette politique de la CGPM commence à porter ses fruits puisqu'on assiste à une réduction de la surexploitation des stocks (toujours 75% en 2018) mais aussi à une augmentation de



la biomasse pour certaines espèces suivies (merlu, turbot de la mer Noire, rouget, sole, anchois).

Les autres mesures prises sont celles relevant de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT en anglais), responsable de la gestion du thon rouge, espèce emblématique et très prisée en Asie. Dans les années 2000, cette ressource c'était complètement effondrée en raison de captures, légales et illégales, allant bien au-delà des possibilités de reconstitution de l'espèce. Face à cette situation, l'ICCAT a mis en œuvre (2006) un plan ambitieux, sur 15 ans, de restauration du thon rouge avec des quotas de pêche drastiques et un nombre de jours de pêche limité.

Ces efforts seront couronnés de succès puisque, en 2017, la ressource a été considérée comme n'étant plus surpêchée. En septembre 2021, l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) a pu sortir le thon rouge de sa liste rouge des espèces menacées.

Les autres mesures prises sont celles qui sont adoptées par l'Union européenne dans le cadre de la politique commune des pêches (PCP). En effet, en adhérant à l'Union européenne, les Etats membres ont accepté de ne plus avoir de compétences propres dans le domaine de la gestion des pêches. Ces décisions sont désormais prises par Bruxelles pour l'ensemble des Etats européens.

Chaque année, le Conseil des ministres de la Pêche de l'Union européenne définit des totaux admissibles de captures et des quotas de pêche en tenant compte des recommandations de la CGPM. C'est dans le cadre de la Politique Commune des Pêches que l'Europe a établi des plans de restauration des stocks de poissons en Méditerranée. Ceux-ci reposent sur plusieurs programmes pluriannuels et des initiatives ciblées.

Ces mesures ont contribué largement à la restauration de stocks de poissons qui étaient menacés d'effondrement. Mais, ces mesures n'auraient pas de sens si l'Union européenne n'avait pas aussi une approche globale en Méditerranée. C'est ce qu'elle fait en se coordonnant avec la CGPM pour harmoniser les règles et les contrôles entre les États méditerranéens.

Dans le domaine de l'environnement marin, on peut dater de 1976, la prise de conscience par les Etats riverains de la nécessité de protéger la Méditerranée. C'est, en effet, le 16 février 1976 que fut adoptée par les États côtiers méditerranéens, la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite "Convention de Barcelone". Pour la première fois, l'urgence écologique permettait de dépasser les rivalités politiques puisque cet Accord régional est le seul à réunir aussi bien les Etats de la rive sud que du nord, mais aussi Israël et la Palestine.

La Convention de Barcelone est le principal instrument juridique destiné à préserver l'environnement marin dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM). Cette



Convention, a pour objectif de prévenir, réduire et combattre la pollution de la Méditerranée et de protéger et d'améliorer le milieu marin. Depuis son amendement en 1995, son champ d'application a été étendu à la promotion du développement durable en Méditerranée. La Convention a été complétée par sept protocoles⁸ qui visent à mettre en œuvre les principes généraux dans des domaines particuliers.

Mais, dans le domaine de l'environnement, la plus grande évolution est venue de la création de nouveaux espaces maritimes, les aires marines protégées qui sont en train de modifier notre rapport à la mer.

Le concept d'une zone de protection est né en 1962 lors de la première conférence mondiale sur les parcs nationaux, organisée à Seattle par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). La Méditerranée est d'ailleurs précurseur en la matière puisque les premières aires marines protégées dans le monde sont créées en 1960 en ex-Yougoslavie (Parc National de l'île Mljet) et, en 1963, en France, avec le Parc National de Port Cros en France.

La création des aires marines protégées va s'accélérer considérablement à l'issue de la conférence de Rio qui verra l'adoption de la Convention sur la diversité biologique du 5 juin 1992. Cette Convention fait de la zone protégée la pierre angulaire de sa politique de conservation de la biodiversité terrestre comme marine.

C'est sur cette base que de nombreuses aires marines protégées aux statuts administratifs très différents seront créées. Désormais, ce sont près de 1100 aires marines protégées qui couvrent la Méditerranée, représentant 6% de la surface de cette mer.

Mais, au-delà de la biodiversité marine, la nouvelle dimension environnementale devient de plus en plus écosystémique. En mer, l'air, l'eau et les organismes vivants, y compris les êtres humains, interagissent ensemble pour former un écosystème qui est à la base de l'environnement. Les prochaines batailles environnementales de demain vont se livrer sur cette nouvelle ligne de front comme pour la qualité de l'air avec la réduction des émissions de soufre (création d'une zone SECA - *Sulfur Emission Control Area* par l'Organisation Maritime Internationale en décembre 2022) et la régulation des émissions d'oxydes d'azote (projet aussi de création d'une zone NECA - *Nitrogen Emission Control Area*).

⁸ Protocoles relatifs : aux mesures contre la pollution par les navires (1976) ; aux mesures contre la pollution par les installations terrestres (1976) ; à la prévention et au contrôle de la pollution par les substances dangereuses transportées par mer (1996) ; aux zones spécialement protégées (1982) ; à la pollution par les sources terrestres et activités connexes (1980) ; aux plans d'urgence contre la pollution marine accidentelle (2002) ; à la coopération pour la surveillance et l'évaluation de l'état de la mer (2002).



Conclusion

Face à ces défis, des avancées significatives ont déjà eu lieu grâce au renforcement de la coopération internationale, aux efforts réalisés pour la bonne conservation de ses ressources et à des initiatives majeures en faveur de la protection de son environnement.

Mais, désormais, le principal défi auquel cette mer va être confronté est celui de la territorialisation de ses espaces maritimes. Le développement de nouvelles technologies d'accès à la mer a pour conséquence des besoins d'espaces toujours plus vastes et l'exploitation de nouvelles ressources jusqu'alors inaccessibles.

L'accaparement des espaces maritimes par certains Etats ou groupe d'intérêt a déjà commencé. Pour y faire face, la Méditerranée a besoin d'une forte planification de ses activités maritimes pour parvenir à concilier tous les besoins. Cette planification a déjà commencé avec succès sur la rive nord de la Méditerranée sous l'impulsion de l'Union européenne⁹ qui l'a imposé aux Etats membres. Cet outil a déjà considérablement amélioré, pacifié et orienté la gestion des activités maritimes. C'est dans cette direction que les Etats méditerranéenne doivent tendre, en concertation avec les Etats voisins, pour apaiser des situations qui deviendront inévitablement conflictuelles.

⁹ Directive-cadre pour la planification de l'espace maritime (directive 2014/87/UE) du 23 juillet 2014.





www.fmes-france.org

Institut FMES
Maison du numérique et l'innovation
Place Georges Pompidou
83000 Toulon



@institutfmes



Institut FMES



Institut FMES



Boussole
stratégique