



Pytheas-France

ASSOCIATION LOI 1901

PRÉSENTATION

PYTHEAS LA MER EN COMMUN

JANVIER - JUIN 2025


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ,
DE LA FORÊT, DE LA MER
ET DE LA PÊCHE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

LA
MER EN
COMMUN

ANNÉE DE LA MER



SOMMAIRE

1

A propos de l'association

2

Notre organisation

3

Notre engagement

4

Annexes



A propos

Fondée à Rennes, Pytheas-France est une association loi 1901 qui se consacre à l'analyse et à la recherche sur les enjeux géopolitiques ainsi qu'à la diffusion de ces connaissances. Par ses initiatives, Pytheas aspire à renforcer les liens entre les étudiants, la recherche et le corps diplomatique, en réponse à l'intérêt croissant des jeunes pour les métiers des relations internationales.

Pytheas-France s'est engagée, dès sa création, à rassembler des chercheurs et à publier des analyses géopolitiques. Sur l'initiative du conseil d'administration, l'association initie des temps de rencontres entre les étudiants et le personnel diplomatique. A la fois déterminé à susciter la curiosité, mais aussi à renforcer le lien entre les étudiants et le monde géopolitique, L'association rassemble un collectif partageant des valeurs d'engagement, d'échanges et de découverte.



Nos objectifs et valeurs

OBJECTIFS

- Fédérer une communauté de chercheurs autour des enjeux des relations internationales, en connectant des communautés d'étudiants pour établir un dialogue novateur, propice à l'échange d'idées et à l'interaction avec un environnement professionnel et associatif ouvert sur le monde.
- Encourager et faciliter l'accès à la recherche, en mettant à disposition des outils permettant aux étudiants de partager leurs analyses et travaux, tout en valorisant leur contribution intellectuelle.
- Soutenir les étudiants dans leurs projets internationaux, en favorisant l'échange de compétences et de savoirs pour enrichir les perspectives et stimuler la collaboration.

VALEURS

- Indépendance et rigueur intellectuelle ;
- Diversité et égalité ;
- Engagé pour l'étude des enjeux maritimes avec le Ministère de la Transition Ecologique (janvier 2025) ;
- Engagé avec le forum *Youth For Ocean* et Nausicaà dans la réalisation du manifeste des jeunes remis à la co-présidence de l'UNOC3
- Engagée pour la Francophonie et la promotion de la langue française (mars 2025) ;



Notre Organisation



PRÉSIDENT

ALAN MESTASSI

Diplômé d'une licence d'histoire et étudiant en deuxième année de Master recherche, parcours relations internationales, mondialisation, interculturalité à l'Université Rennes2.



VICE-PRÉSIDENTE

JULIE LA TERRA

Etudiante en troisième année de licence d'histoire à l'Université du Littoral Côte d'Opale, campus de Boulogne-sur-Mer.



SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

MARTIN PROUVOST

Diplômé d'une licence d'histoire et étudiant en deuxième année de Master recherche, parcours relations internationales, mondialisation, interculturalité à l'Université Rennes2.



MEMBRE DE LA DIRECTION COLLEGIALE

NOLAN BEAUDELLOT

Etudiant en troisième année de licence d'histoire à l'Université du Littoral Côte d'Opale, campus de Boulogne-sur-Mer.



MEMBRE DE LA DIRECTION COLLEGIALE

CYRILLE GRANDCLEMENT

Docteur en droit et Vice-Président étudiant de l'Université du Littoral Côte d'Opale (2022-2024).



MEMBRE DE LA DIRECTION COLLEGIALE

GILDAS SAUDRAIS

Diplômé d'une licence d'histoire, parcours géographie et rédacteur en chef adjoint de La Revue [DEMOS] Géopolitique.



NICE, FRANCE | 9 JUIN 2025 - 13 JUIN 2025

Conférence des Nations unies sur les océans (UNOC)

Notre engagement

Dans un contexte géopolitique marqué par la montée en puissance des enjeux maritimes, qu'il s'agisse de souveraineté, de circulation des ressources, de sécurité ou d'environnement. Pytheas s'engage à replacer la mer et les océans au cœur de la réflexion en relations internationales. Conscients que l'espace maritime est un espace stratégique, mais aussi un terrain d'innovation diplomatique, nous entendons contribuer à une meilleure compréhension des dynamiques maritimes contemporaines, en croisant les approches académiques, institutionnelles et de terrain.

Tout au long des années universitaires 2024-2025 et 2025-2026, notre programmation sera consacrée à des rencontres et des publications orientées vers les enjeux maritimes, de diverses natures.

Depuis janvier 2025, Pytheas bénéficie du label La Mer en Commun, témoignant de son engagement dans l'étude des enjeux géostratégiques maritimes. Ce tournant reflète une orientation nouvelle, axée sur la sensibilisation à la maritimisation des esprits. Les publications, recherches et événements organisés par l'association mettent désormais en lumière les défis liés aux espaces marins, en cohérence avec les valeurs portées par le label.



Objectifs

L'association Pytheas s'est donnée pour mission de favoriser le dialogue entre chercheurs, étudiants et personnel diplomatique. Forts de notre réseau et de nos partenaires, en Bretagne comme dans le Pas-de-Calais (dans le cadre de notre projet Mathurin Méheut), nous nous sommes engagés dans une démarche de maritimisation des esprits, l'une des orientations phares du Label. Pour la période janvier-juin 2025, nos activités se sont principalement articulées autour de trois axes complémentaires :

- Diffusion des travaux scientifiques : en lien avec le carnet Hypothèses de la formation RIMI (Relations Internationales et Migrations Internationales), dispensée par l'Université Rennes 2 et Sciences Po Rennes, nous publions des analyses géopolitiques rédigées par les étudiants.
- Rencontres sur les enjeux internationaux : à travers des échanges, en présentiel et en visioconférence, entre les étudiants et des membres du corps diplomatique.
- Rencontre et interview des acteurs locaux : afin de connaître et de faire connaître les enjeux maritimes métropolitains, nous avons engagé un travail de terrain auprès de celles et ceux qui participent concrètement à la vie littorale et portuaire.

Toute l'activité de l'association s'est tournée vers l'étude des enjeux maritimes. Sur la période d'exercice janvier-juin 2025, de nombreuses analyses, articles et publications ont été partagés par les chercheurs de Pytheas-France, à un public toujours plus nombreux.

Détentrice du label La Mer en commun, l'association Pytheas réaffirme son engagement en faveur d'une meilleure compréhension des enjeux maritimes dans le champ des relations internationales. Nos objectifs sont les suivants : sensibiliser les étudiants aux dynamiques maritimes contemporaines, faciliter les échanges entre les acteurs politiques, scientifiques et universitaires, et promouvoir la recherche ainsi que la vulgarisation des enjeux stratégiques liés à la mer et aux océans. La labellisation renforce la légitimité de nos actions et nous permet de mobiliser plus largement les communautés étudiantes autour de ces thématiques souvent négligées dans les parcours académiques classiques. Elle ouvre également la voie à la création de synergies avec d'autres initiatives territoriales et nationales, dans une logique d'intelligence collective et de coopération transversale.

Mobilisation pour l'UNOC3

À l'occasion de la Troisième Conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC3), qui s'est tenue à Nice en juin 2025, l'association Pytheas s'est pleinement mobilisée pour faire vivre les débats au sein des territoires. Conformément à notre mission et aux orientations du label "La Mer en commun", nous avons mis en place une boucle de veille d'actualités, relayant les principales annonces, les temps forts diplomatiques et les actualités de l'événement. Cette démarche de décodage et de transmission, pensée pour un public étudiant et un large public, vise à rapprocher les grands forums internationaux des communautés locales, en particulier les jeunes engagés dans la recherche et la réflexion géopolitique.

Par ailleurs, sur invitation d'Agnès Saal, haute fonctionnaire à la planification écologique, nous avons participé activement à la rédaction du Manifeste des jeunes, remis officiellement aux dirigeants présents à l'UNOC3. Ce document collectif, fruit de plusieurs semaines d'ateliers collaboratifs, entend porter la voix d'une génération préoccupée par l'avenir des océans et attachée à des engagements concrets en matière de justice climatique, de gouvernance partagée et de préservation des écosystèmes marins.

En complément de cette mobilisation, nous avons publié plusieurs contributions scientifiques et éditoriales, notamment une analyse sur la décarbonation du transport maritime, un entretien avec Stéphane Pennanguer, responsable du service des politiques maritimes (SPOMAR) de la Région Bretagne, afin de mieux cerner les enjeux maritimes régionaux, liés à l'UNOC. Autant de publications qui participent à renforcer notre objectif central : faire de la mer un sujet d'étude, de débat et d'engagement civique à part entière.





Annexes



La Troisième Conférences des Nations Unies sur l'Océan (UNOC3)

En juin 2025, la troisième Conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC 3) se tiendra à Nice. Cette conférence est co-organisée par les gouvernements de la France et du Costa Rica et a pour thème principal « Accélérer l'action et mobiliser tous les acteurs pour conserver et utiliser durablement l'océan ». Les Nations Unies ont décidé de consacrer une année entière à la mer, une initiative qui reflète les préoccupations croissantes concernant la santé des océans et leur importance cruciale pour la vie sur Terre. Mais quelles sont les motivations profondes derrière cette décision ?

Les conférences de l'ONU sur la préservation des océans

Les membres des Nations Unies ont pris conscience de l'importance cruciale des océans qui a conduit à l'organisation des Conférences des Nations Unies sur l'Océan, visant à mobiliser la communauté internationale pour la conservation et l'utilisation durable des océans.

Ainsi, la première Conférence des Nations Unies sur l'Océan s'est tenue à New York en 2017. Co-organisée par les gouvernements de la Suède et des Fidji, cette conférence a marqué un tournant en mettant en avant l'Objectif de Développement Durable n°14 (ODD 14), qui vise à conserver et utiliser durablement les océans, les mers et les ressources marines.

Elle a permis de souligner les défis urgents tels que la pollution marine, la surpêche et les effets du changement climatique sur les océans. La seconde conférence s'est tenue à Lisbonne, au Portugal, en 2022. Cet événement a permis de renforcer les engagements pris lors de la première conférence et de présenter des solutions innovantes pour la protection des océans. Ainsi, un exemple d'innovation présenté lors de la conférence de Lisbonne est le projet "8e Continent". Il s'agit de collecter et traiter les déchets flottants avec une station. De même que la participation active des gouvernements, des ONG, des scientifiques et des autres parties prenantes a été essentielle pour élaborer des stratégies globales de préservation marine.

L'UNOC3 vise à accélérer l'action globale contre la crise climatique et les pressions humaines sur les océans qui s'intensifient. En servant de plateforme pour intensifier les efforts de conservation et de gestion durable en renforçant les partenariats, la conférence réunira des gouvernements, des organisations internationales, des entreprises et des communautés locales pour renforcer les partenariats et élaborer des solutions communes. En effet, l'UNOC3 mettra en avant des technologies et des approches innovantes pour la protection des océans. Des projets pilotes et des initiatives réussies seront présentés pour inspirer de nouvelles actions à travers le monde. Par exemple, seront présentés les projets Global Fund for Coral Reefs, ou encore la Création de nouvelles aires marines protégées (AMP).

Un événement international, en France

La France a été choisie pour accueillir le sommet de l'UNOC3 en raison de son engagement envers les questions environnementales et mondiales. En tant que membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU et un acteur clé de la diplomatie internationale, la France offre un cadre idéal pour des discussions sur des sujets tels que le climat, la paix et la coopération internationale.

La France possède une riche histoire de leadership en matière de protection de l'environnement. Dix ans après la COP21 et l'Accord de Paris, l'UNOC3 entend réunir l'ensemble des Etats membres des Nations unies, leurs chefs d'Etat et de gouvernement, les agences spécialisées, la société civile, le secteur privé et les donateurs internationaux. La signature de l'Accord de Paris en 2015, a également permis à la France d'être à l'avant-garde des efforts mondiaux pour lutter contre le changement climatique. En accueillant l'UNOC3, la France réaffirme son engagement en faveur de la protection des océans et de la durabilité environnementale. La décision d'organiser le sommet à Nice, du 9 au 13 juin 2025, met en lumière les défis et les opportunités spécifiques liés aux environnements marins. Les priorités incluent :

- d'œuvrer à l'aboutissement des processus multilatéraux en lien avec la protection de l'océan ;
- de mobiliser des financements pour conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable (ODD 14) et soutenir le développement d'une économie bleue durable ;
- de renforcer et mieux diffuser les connaissances scientifiques liées aux sciences de l'océan pour une meilleure prise de décision politique.

L'objectif de cette conférence est d'aboutir à des résultats concrets avec la création du Plan d'action de Nice pour l'Océan composé d'engagements volontaires et financiers pour une gestion durable des ressources de l'océan. Les défis auxquels sont confrontés les océans sont souvent transfrontaliers et nécessitent une coopération internationale. En proclamant l'Année de la Mer, les Nations Unies cherchent à renforcer la collaboration entre les pays pour mettre en œuvre des solutions globales et coordonnées face aux menaces communes.

Une grande partie des efforts de l'Année de la Mer est consacrée à l'éducation et à la sensibilisation. En informant le grand public sur les enjeux marins et en encourageant une participation active, les Nations Unies espèrent créer un mouvement mondial en faveur de la préservation des océans.

Les objectifs du sommet UNOC3

La réalisation de ces objectifs a débuté depuis quelques années. En effet, en 2023, les gouvernements de la France et du Costa Rica ont confié à Loreley Picourt (Plateforme Océan & Climat) et Rémi Parmentier (The Varda Group) un mandat pour mobiliser et consulter la société civile en amont de la 3ème Conférence des Nations Unies sur l'Océan. La plateforme Océan et Climat est donc un acteur de premier plan de cette conférence, puisqu'elle a également été mandatée par le président français M. Emmanuel Macron pour coordonner le développement de la Coalition de villes et régions côtières Ocean Rise & Coastal Resilience, aux côtés du maire de Nice, M. Christian Estrosi, qui en assure sa présidence. La Coalition sera officiellement lancée le 7 juin 2025, lors de l'Événement Spécial consacré aux villes côtières face à l'élévation du niveau de la mer. L'UNOC3 s'articule autour de plusieurs objectifs clés :

- Conserver et Restaurer les Écosystèmes Marins : Protéger les habitats marins vulnérables et restaurer les écosystèmes dégradés par des actions concertées.
- Réduire la Pollution Marine : Mettre en place des mesures pour réduire significativement les déchets plastiques et autres formes de pollution qui menacent la faune et la flore marines.
- Promouvoir la Pêche Durable : Encourager des pratiques de pêche responsables pour prévenir la surexploitation des ressources marines et garantir leur durabilité à long terme.
- Renforcer la Résilience des Océans au Changement Climatique : Développer des stratégies pour atténuer les effets du changement climatique sur les océans et améliorer leur capacité à s'adapter aux nouvelles conditions environnementales.
- Soutenir la Recherche Scientifique : Investir dans la recherche scientifique pour mieux comprendre les dynamiques océaniques et élaborer des solutions basées sur des données probantes.

Le sommet de l'UNOC3 réunira un large éventail de participants, y compris des représentants de gouvernements, des organisations internationales, des ONG, des scientifiques, des experts et des représentants du secteur privé. Les organisations internationales, telles que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et l'Organisation météorologique mondiale (OMM), apporteront leur expertise technique et leur soutien aux discussions. Les ONG, les scientifiques et les experts apporteront des perspectives et des connaissances sur les questions marines. Leur participation permettra d'enrichir les discussions et d'assurer que les décisions prises sont fondées sur des données probantes et des meilleures pratiques.



Pytheas France - Label La Mer en Commun

Le label "La Mer en Commun" est une initiative mise en place par le ministère de la Pêche. L'Année de la Mer a débuté le 1er janvier, et se déroulera durant toute l'année 2025. Elle a été introduite fin 2024 par quelques temps forts, depuis les Journées européennes du patrimoine, la Fête de la science (dédiée cette année aux sciences océaniques), les 40 ans de l'Ifremer ou encore le Vendée Globe. A ce titre, l'association Pytheas France, engagé dans la labellisation, travaille pour vous faire découvrir les enjeux stratégiques maritimes.

La démarche du ministère et les objectifs du label

Le ministère de la Transition Ecologique a élaboré la politique de labellisation "La Mer en Commun" en concertation avec divers acteurs du secteur maritime, y compris les pêcheurs, les associations environnementales et les chercheurs. La démarche repose sur un ensemble de critères rigoureux, permettant aux associations, fondations et toute structure engagée pour la mer, d'être labellisées. En plus de ces critères, la politique de sensibilisation aux enjeux maritimes s'inscrit dans une envergure internationale. L'Année de la Mer va permettre d'être nous-mêmes au rendez-vous du sommet ONUC3, en mobilisant, en montrant la dynamique des territoires et des acteurs du maritime, et en convainquant le plus grand nombre d'agir pour l'océan.

Le label s'adressant aux administrations de l'État et à ses opérateurs, aux associations, fondations, collectivités territoriales, établissements publics, entreprises et organisations syndicales et professionnelles. Les projets peuvent prendre diverses formes comme des spectacles, expositions, conférences, ou encore des actions sur le terrain. Les principaux objectifs du label "La Mer en Commun" sont de garantir une sensibilisation des enjeux stratégiques, environnementaux, économiques et politiques, maritimes. Plus largement, dans la continuité du souhait formulé par le Président de la République, l'Année de la Mer a pour ambition de maritimer les esprits et a la volonté de placer l'Océan et ses enjeux au cœur de l'espace public.

Pourquoi l'Année de la Mer ?

Plusieurs facteurs ont conduit à la proclamation de 2025 comme Année de la Mer. Tout d'abord, la santé des océans est en déclin rapide en raison de la pollution, du changement climatique, de la surpêche et de la perte de biodiversité. Les océans absorbent environ 30% des émissions de dioxyde de carbone produites par les activités humaines, ce qui entraîne leur acidification et menace les écosystèmes marins. De plus, les déchets plastiques envahissent les mers, affectant gravement la faune marine. Les scientifiques et les militants ont souligné la nécessité d'actions urgentes pour inverser ces tendances et protéger les océans pour les générations futures. L'Année de la Mer est célébrée à travers une série d'événements, de conférences et de campagnes de sensibilisation. Parmi les initiatives phares, on trouve des projets de nettoyage des plages et des fonds marins, des programmes éducatifs pour les écoles et les communautés locales, et des partenariats avec des entreprises pour réduire leur empreinte écologique. Des expositions et des films documentaires mettent en lumière la beauté et la fragilité des écosystèmes marins, inspirant ainsi un sentiment d'urgence et de responsabilité collective. Par ailleurs, des scientifiques du monde entier se réunissent pour partager leurs recherches et développer des solutions innovantes pour la conservation marine.

Pytheas France s'engage pour l'Année de la Mer et l'UNOC3

L'association Pytheas a mis en place une stratégie visant à enrichir les connaissances des étudiants sur les relations internationales par divers moyens. Cela inclut la production régulière d'articles approfondis qui traitent non seulement de l'histoire et de l'actualité, mais aussi des dynamiques contemporaines des relations internationales. Labellisée La Mer en Commun, c'est désormais un tournant maritime que prend l'association. Pytheas propose un cycle de visioconférences interactives, permettant aux étudiants d'interagir avec des experts du domaine maritime et de comprendre les complexités et les enjeux liés à ce secteur crucial. Ces initiatives visent à offrir une vision globale et critique des thèmes abordés, tout en développant l'esprit analytique des participants. De plus, les membres de l'équipe de rédaction s'engagent à publier des analyses sur les principaux enjeux maritimes de notre monde.



La décarbonation du transport maritime

Le transport maritime, pilier du commerce mondial, est aujourd'hui confronté à un défi environnemental majeur. Responsable d'environ 3 % des émissions mondiales de CO₂, il repose encore largement sur le fioul lourd, l'un des carburants les plus polluants.

Dans un contexte de croissance continue des échanges internationaux, cette dépendance aux énergies fossiles soulève des enjeux critiques pour le climat. La décarbonation du secteur vise à réduire drastiquement, voire éliminer, les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, comme le préconise l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.). Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers sont à l'étude : amélioration de l'efficacité énergétique des navires, recours à des carburants alternatifs (hydrogène, ammoniac, méthanol vert), électrification partielle ou encore captage de CO₂. Cependant, ces transformations nécessitent des investissements massifs, une coopération internationale étroite et une réglementation ambitieuse, à l'image de l'intégration du maritime dans le marché carbone européen dès 2024. La France et l'industrie maritime, ces dernières années, se sont montrées particulièrement impliquées dans le processus de décarbonation de sa flotte. Plusieurs entreprises et investissements vont dans ce sens. Mais dans ce contexte industriel, fortement lié à la transition énergétique, plusieurs problématiques se posent, notamment dans le prisme d'une compétition internationale importante. Alors, pour éviter que la transition écologique du transport maritime ne se traduise par un surcoût économique, à savoir, la hausse des prix, la perte de compétitivité à l'export, la pression sur le pouvoir d'achat, la France doit anticiper et structurer sa décarbonation. Cette transition doit reposer sur une coordination étroite entre acteurs publics et privés.

Le plan de décarbonation du G.I.C.A.N. : enjeux et objectifs

En avril 2025, le Groupement des Industries Maritimes Françaises a publié son plan stratégique pour la décarbonation de la filière maritime française. Un projet ambitieux qui fixe les principaux objectifs économiques et environnementaux à atteindre. Ce plan intègre les réalités industrielles et propose des aides ciblées pour initier la transition à l'échelle nationale, en s'appuyant prioritairement sur des technologies déjà disponibles ou en cours de développement en France. L'objectif est de passer rapidement de l'expérimentation à l'application à grande échelle, avec des projets pilotes menés à bord des navires, dans les ports, ou encore via la création de corridors verts, tout en préparant l'industrialisation de solutions encore en maturation.

Globalement, le plan prévoit un budget estimé à 14 milliards d'euros sur dix ans, dont environ un quart pourrait être financé par les recettes générées par les quotas carbone (ETS) désormais acquittés par les armateurs.

Ce financement répond à trois objectifs. Le premier vise à déployer et opérer une flotte de navires décarbonés, en construisant des démonstrateurs emblématiques du savoir-faire français, en modernisant les navires existants par des solutions de décarbonation adaptées, et en soutenant l'utilisation de carburants durables ainsi que le branchement à quai ou la propulsion vélique. Le deuxième objectif est de transformer les ports français en véritables hubs multi-énergie décarbonée, en développant les infrastructures de branchement et de recharge pour les navires hybrides ou tout électriques, en assurant la disponibilité des nouvelles énergies et en lançant les premiers corridors verts reliant la France à ses partenaires stratégiques. Le troisième objectif se concentre sur le renforcement des capacités industrielles et technologiques, avec le développement d'équipements décarbonés à forte valeur ajoutée, la mise en place de moyens de production, d'assemblage et de rénovation, ainsi que la création d'un écosystème d'innovation, incluant un centre technologique national, des programmes de recherche et des moyens d'essai dédiés.

La pluralité d'acteurs, de moyens et de projets, liés à ces objectifs complexifie la décarbonation de la flotte, pourtant déjà en mouvement. Des premiers financements et initiatives sont en effet menés sur le territoire.

Les premiers projets de décarbonation de la flotte

Les régions littorales sont les plus à même de répondre à ces objectifs et d'être une force d'initiative considérable pour réussir la décarbonation du secteur maritime. Comme préconisé par le rapport du G.I.C.A.N., la complémentarité des acteurs publics et privés doit être une constante.

Dans ce sens, la Région Bretagne est une région pionnière. Le 5 juillet 2024, sur le port du Vivier-sur-Mer, près de Cancale, a été inaugurée la première démonstration grandeur nature d'une barge mytilicole équipée d'un moteur à combustion hydrogène, une première en France et peut-être en Europe. Baptisé E.S.T.E.B.A.M. (Étude d'une Solution pour la Transition Énergétique d'une Barge Amphibie Mytilicole), ce projet a été conçu par un consortium associant la CCI des Côtes-d'Armor, CMV Amphibie, le cabinet d'architecte naval Pierre Delion, Europe Technologies/CIAM et le Comité Régional de Conchyliculture de Bretagne Nord. Lancé début 2023, il vise à remplacer, via rétrofit, le moteur diesel traditionnel par un moteur thermique fonctionnant à l'hydrogène, conçu par l'entreprise italienne Dumarey et installé localement. De même, un projet porté par des pêcheurs du Cap-Sizun (Finistère) vise à concevoir un prototype de bateau plus léger et moins énergivore pour pêcher de manière durable. Cette initiative s'inscrit dans une volonté claire de réduire l'impact environnemental de la pêche artisanale. En allégeant la structure du navire et en optimisant sa consommation, l'objectif est de diminuer l'usage de carburants fossiles, et donc les émissions de CO₂, tout en préservant les performances opérationnelles en mer.

Du côté du Pas-de-Calais, les compagnies investissent le champ de la décarbonation maritime. La compagnie maritime danoise DFDS a dévoilé un plan ambitieux pour décarboner ses traversées de la Manche, en optant pour des ferries entièrement électriques. Ce plan s'appuie sur un protocole d'engagement signé avec les ports de Dunkerque, Calais-Boulogne et Douvres, acté dès le 15 mars 2023, afin d'accélérer la transition vers un transport maritime zéro émission d'ici à 2030. Ce protocole se concrétise par une enveloppe d'un milliard d'euros destinée à la construction de six navires à batteries, dont les deux premiers seront opérationnels dès 2030 sur les lignes Dunkerque-Douvres et Calais-Douvres, les suivants devant être mis en service avant 2035. DFDS, en coopération avec des experts en propulsion, conception navale et efficacité énergétique, entend concevoir ces navires sur mesure, avec au moins trois d'entre eux sous pavillon français, pour réduire au maximum leur impact environnemental. Parallèlement, un consortium mené par AVL et associant DFDS et l'Université de Kent a lancé une étude de faisabilité pour ces ferries, notamment en modélisant les systèmes batteries et propulsion, et en évaluant les infrastructures portuaires nécessaires à leur recharge.

La révolution verte de l'industrie maritime, gagne aussi l'enseignement supérieur. Le projet C-DéCIDé, porté par l'Université du Littoral, ambitionne de faire de la Côte d'Opale un pôle de référence national en matière de formation à la décarbonation industrielle. À travers la création d'une "Décarbo Industrie Académie", unique en France, le projet vise à former un large public, de la formation initiale à la formation continue, sur l'ensemble des enjeux liés à la transition vers une industrie zéro carbone. Ce projet repose sur la mise en place de sept plateformes technologiques interconnectées, appelées chantiers-écoles, qui serviront de supports pratiques pour l'apprentissage.

Perspectives internationales : où en est-on ?

La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a appelé à agir au plus vite pour décarboner le transport maritime dans un contexte d'augmentation des émissions de carbone. Pour comprendre cette stratégie de décarbonation mondiale, il faut revenir sur l'accord signé cette année, par les Etats membres de l'Organisation maritime internationale, sur un système mondial de tarification du carbone pour les navires de fret. Notamment pour pallier les objectifs de neutralité carbone et pousser, par la contrainte, la décarbonation des flottes : à savoir, la réduction de 40 % de l'intensité carbone d'ici 2030 et parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050, avec des points de contrôle intermédiaires pour 2040.

Mais dans un secteur en perpétuel évolution et compétitivité, difficile d'avoir des estimations précises. Selon l'O.N.U., la décarbonation du secteur nécessiterait entre 8 et 28 milliards de dollars par an pour transformer les navires, et jusqu'à 90 milliards par an pour adapter les infrastructures aux carburants neutres en carbone. Ces coûts risquent de peser lourdement sur les petits États insulaires et les pays en développement fortement dépendants du transport maritime. Les difficultés semblent s'accumuler : la flotte mondiale vieillit, avec une moyenne d'âge de 22 ans et plus de la moitié des navires ayant plus de 15 ans. Ce vieillissement accentue les difficultés pour les armateurs, qui manquent de visibilité sur les technologies et carburants à adopter. De même, les ports doivent anticiper des investissements considérables pour rester compatibles avec ces futurs standards énergétiques. Dans ce contexte, les initiatives françaises en matière de décarbonation semblent donc prometteuses et s'adaptent aux contraintes internationales.

Toutefois, les autres puissances maritimes, notamment les Etats-Unis, ne partagent pas les mêmes objectifs. En effet, la 83e session du M.E.P.C. (Comité pour la protection de l'environnement marin), organisée à Londres sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), a été marquée par l'absence remarquée des États-Unis, qui ont choisi de se retirer des discussions sur la décarbonation du transport maritime. Face à ces tensions politiques, dix grandes compagnies maritimes internationales ont pris position en faveur d'une approche technologiquement neutre, exigeant de la clarté et de la stabilité réglementaire pour pouvoir investir dans la transition. Parmi les signataires figurent CMA CGM, MSC, Carnival, Ponant, Brittany Ferries, Gaslog, Capital, GNV, Angelicoussis Group et Pil. Tous défendent fermement le GNL (gaz naturel liquéfié) comme une solution de transition crédible, arguant qu'il constitue aujourd'hui l'une des seules technologies décarbonées opérationnelles à grande échelle. Mais sur le plan environnemental, cette posture soulève de sérieuses limites. D'après de nombreuses études scientifiques, cette prétendue neutralité est problématique dès lors qu'elle met sur un pied d'égalité des solutions qui n'ont pas le même impact climatique. Le GNL, bien que moins émetteur de CO₂ que le fioul lourd, reste un carburant fossile. Surtout, il présente un risque élevé de « methane slip » : des fuites de méthane, un gaz à effet de serre bien plus puissant que le CO₂, peuvent se produire lors de la combustion ou du stockage.



De l'UNOC à la Bretagne, la mer en débat : interview de Stéphane Pennanguer

À trois mois de la Troisième Conférence des Nations Unies pour l'Océan, l'attention médiatique autour de cet événement ne cesse de croître. Dans ce contexte, Pytheas France a choisi cette semaine d'interroger Stéphane Pennanguer, responsable du service des politiques maritimes (SPOMAR) de la Région Bretagne, afin de mieux cerner les enjeux maritimes régionaux.

La Bretagne et l'économie maritime

Avec 2 700 km de côtes soit près d'un tiers du littoral métropolitain, une pointe excentrée à l'ouest, et près de 800 îles et îlots, la région Bretagne a une identité maritime forte. La région est à forte caractéristique agricole : 79 % des surfaces sont occupées par des terrains agricoles, contre 51 % à l'échelon national. 7 % des terres sont artificialisées, contre 5 % pour le territoire national. Le produit intérieur brut breton s'élève à 99 milliards d'euros en 2018, soit 4 % de la richesse produite en France. Les activités de l'économie maritime mobilisent 74 500 personnes, représentant 6 % de l'emploi régional, soit trois fois plus que la moyenne nationale. Près de la moitié des emplois est concentrée dans trois domaines d'activités maritimes traditionnels : la filière des produits de la mer, la construction et réparation navale ainsi que la Marine nationale.

En 2015, près de 4 340 marins embarquent sur les navires de pêche bretons, soit un tiers des effectifs nationaux. Intermédiaires entre les producteurs, les pêcheurs et les distributeurs, près de 2 000 personnes sont mareyeurs ou grossistes en poissons. L'aquaculture emploie 2 300 personnes en 2015 travaillant au sein de petites structures familiales. Elle représente un quart des effectifs nationaux. La Bretagne devance l'ensemble des régions françaises dans l'activité de transformation des produits de la mer, mobilisant plus de 3 600 personnes, soit 30 % des salariés nationaux du secteur. S'y ajoutent près de 900 salariés travaillant dans d'autres entreprises de l'agroalimentaire, notamment celles fabriquant des plats préparés à base de poissons. Ces établissements sont localisés surtout dans le Finistère et le sud du Morbihan.

L'UNOC3, un grand rassemblement, mais une coopération déjà en action

L'Organisation des Nations Unies pour les Océans et la Conservation (UNOC) se présente comme une gigantesque machine internationale impliquant divers acteurs : États, ONG, institutions diplomatiques. Son objectif est clair : poser les enjeux de la préservation des milieux marins sur l'agenda mondial. Cependant, les attentes restent grandes quant à l'issue de cette initiative, souvent comparée à la Conférence des Parties (COP).

Depuis le Sommet de la Terre à Rio en 1992, les engagements pour la conservation marine ont évolué, mais les débats dans la presse révèlent un contexte de plus en plus conflictuel. La diplomatie, autrefois nuancée, tend aujourd'hui vers une simplification parfois excessive, où les discours sont caricaturés et où certaines contre-vérités se répandent rapidement. Ce phénomène est particulièrement visible dans les communications sur les questions maritimes, où les résumés simplifiés peuvent parfois masquer des réalités complexes. L'UNOC doit ainsi relever un défi majeur : dépasser ces distorsions médiatiques pour parvenir à des engagements concrets.

La collaboration entre différents acteurs pour la gestion des milieux marins n'a pas attendu l'UNOC. En Europe, la gestion des fonds communautaires a déjà permis une coopération forte entre différentes structures, notamment via des initiatives comme le Fond Européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) et le Développement Local mené par les Acteurs Locaux (DLAL). Ces collaborations s'organisent à plusieurs échelles : locale avec les acteurs de la mer engagés dans les démarches DLAL, régionale avec les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) assurant le portage du DLAL, nationale avec les Régions en charge de la mise en oeuvre du DLAL, et européen avec les Etats membres engagés dans le FEAMPA. Par ailleurs, on peut également illustrer les collaborations développées par l'intermédiaire de la mer en reprenant les initiatives prises par la Bretagne à l'échelle de l'arc celtique avec l'Ecosse, l'Irlande, le Pays de Galles et la Galice.

Toutefois, ces collaborations prennent du temps et ne se limitent pas à une simple dimension économique. Elles sont souvent portées par la volonté de dynamiser les

territoires et d'assurer un développement local et territorial bénéfique à la population. En France, les régions n'ont pas de compétence directe sur la gestion des zones maritimes, celles-ci relevant de l'État. Pourtant, le lien entre développement territorial et état des écosystèmes marins reste crucial.

La Bretagne et la mer, une politique de développement engagée

Le contexte maritime français met en lumière la pluralité des activités et des défis à relever. La région Bretagne, par exemple, est impliquée dans plusieurs aspects de la gestion maritime, comme la pêche et l'aquaculture, les énergies marines renouvelables, la gestion portuaire. Cependant les compétences des Régions en matière maritime sont relativement limitées. On peut par exemple mentionner la gestion portuaire : la Région Bretagne est ainsi propriétaire de 20 ports ; le développement durable de la pêche et de l'aquaculture avec la mise en oeuvre place du FEAMPA ou encore la gestion de la zone côtière par le biais du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Beaucoup de sujets relèvent des compétences de l'Etat, comme par exemple la politique des pêches, la sûreté et la sécurité en mer, ou encore les politiques de conservation du milieu marin.

La question de la préservation du milieu marin a peu à peu investi l'espace public, que ce soit au niveau local — avec les débats entre acteurs autour de projets économiques ou de préservation d'espaces maritimes — ou au niveau national, à travers la réglementation à mettre en oeuvre dans les aires marines protégées. Ces débats deviennent de plus en plus tendus et aboutissent souvent à une impasse en matière de gestion concertée. Il est important d'y apporter de l'écoute, de la nuance, et une approche systémique. Les enjeux de gestion et de préservation du milieu marin sont complexes : si des solutions simples existent, elles auraient probablement déjà été mises en oeuvre. Certes, dans certains cas, il y a urgence à agir. Mais il convient de veiller à ne pas déplacer les problèmes, comme c'est parfois le cas lorsqu'on interdit certaines pratiques de pêche dans nos espaces maritimes, tout en important des poissons capturés dans des conditions bien plus néfastes pour l'environnement. Il est indispensable d'agir avec les acteurs locaux pour mettre en oeuvre des mesures de gestion qui tiennent compte des réalités territoriales, sans quoi les objectifs poursuivis risquent de ne pas être atteints. Chaque individu, chaque catégorie d'acteurs, chaque échelon territorial détient une part de la solution.

Il reste à inventer ou renforcer des formes de gouvernance qui favorisent les collaborations, permettant à chacun de mobiliser ses savoir-faire et ses compétences. L'UNOC doit sans doute à la fois indiquer les caps à suivre en matière de gestion du milieu marin, mais aussi promouvoir les méthodes et principes d'action qui rendent possibles des collaborations porteuses de solutions durables pour l'avenir des mers et des océans. Cependant, un constat persiste : Il est essentiel que les jeunes générations prennent pleinement part à ces débats, car c'est leur avenir qui se joue aujourd'hui, et leur voix peut être un puissant moteur de changement.



La crise du transport maritime : l'exemple du canal de Suez

Le trafic maritime du canal de Suez enregistre une baisse drastique de 50%, en 2024, par rapport à l'année précédente. Il s'agit, en d'autres termes, d'une baisse de 26 434 à 13 213 navires, qui touche tous les secteurs (navires citernes et autres types). Plusieurs raisons l'expliquent, mais principalement les attaques de plus en plus fréquentes des rebelles houthistes. A ce sujet, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a déclaré que "Les perturbations sur les grandes routes maritimes - canal de Suez, canal de Panama et mer Noire – qui représentent des défis sans précédent pour le commerce mondial, affectant des millions de personnes dans toutes les régions".

Le canal, officiellement inauguré en 1869, est une artère incontournable du trafic maritime, car elle permet d'éviter un plus long détour par le cap de Bonne Espérance. Ainsi, les effets de ces attaques se font d'ores et déjà sentir tant sur le plan régional mais aussi mondial. Le prix du transport de conteneurs au départ de Shanghai, a en moyenne doublé, mais pour un trajet vers l'Europe, l'augmentation atteint 256% du prix initial. Cette crise aux multiples répercussions sur la consommation et sur l'activité industrielle, n'aura d'effets pleinement tangibles que d'ici un an environ. Le canal de Suez est un endroit vital pour le transport maritime international, il représente entre 12 et 15% du commerce mondial et environ 20% du commerce des conteneurs. Dès lors, lorsque ce checkpoint maritime est bloqué, c'est l'ensemble de la planète qui est impactée, souligne Jan Hoffmann, chef de la logistique commerciale à la CNUCED.

N'étant pas le seul canal à rencontrer des difficultés de fonctionnement (celui de Panama connaît d'importantes sécheresses et un manque d'eau douce depuis 2023), celui de Suez illustre pleinement les conditions d'une crise du transport maritime. En comprendre les causes et les conséquences est aujourd'hui nécessaire pour mieux appréhender les enjeux de développement et de sécurité.

La crise du transport maritime : causes et conséquences

Une crise maritime peut être de multiples natures, mais dans le cas présent, la crise maritime en mer Rouge est tout à fait singulière. Par nature une crise est éphémère et désigne à la fois un événement brutal, une rupture, et aussi une évolution longue qui révèle des faiblesses structurelles, inhérentes à un système.

A Suez, la circulation des biens et des marchandises représente 20% du commerce mondial de conteneurs et fait de ce passage un *choke point*. Autrement dit, un passage obligé et stratégique, mais aussi un goulet d'étranglement étroit, peu profond, un talon d'Achille pour l'économie monde qu'il faut absolument surveiller. En combinant la fragilité de ces passages aux multiples aléas dont ils sont victimes, les tensions auxquelles ils sont soumis sont multiples. Tout d'abord, les contraintes naturelles constituent une condition essentielle pour maintenir un trafic régulier et répondre aux besoins de navires toujours plus grands, mais aussi aux éventuels changements météorologiques. L'enjeu de la sécurité de navigation succède à ces contraintes et va de pair, pour le canal de Suez, avec les opérations de modernisation lancées dans les années 2000. Mais l'incident de mars 2021, lorsque le porte-conteneur *Ever Given* vient bloquer durant sept jours tout le trafic démontre que, malgré tout, les aléas peuvent arriver. Néanmoins, les conséquences de la géopolitique sont aussi des facteurs impactants le transport maritime. Les risques de criminalité maritime s'accroissent à mesure que la stabilité des régions concernées vacille. L'aggravation de la criminalité maritime, contre laquelle lutte l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), comme les Etats membres, trouve ses racines dans l'actualité internationale. Ainsi, les attaques des navires voguant vers le canal de Suez par les rebelles houthistes, en soutien aux Palestiniens de Gaza, contraignent les armateurs à chercher d'autres routes et de nouvelles dessertes pour leurs conteneurs.

Compte tenu de ces diverses formes de menaces pour le transport maritime, les conséquences sont bien souvent économiques. La perte financière est quasi immédiate à chaque fois que le trafic est perturbé. Les impacts peuvent aussi être environnementaux, si le *choke point* est bloqué, les navires doivent emprunter des routes plus longues et donc consommer davantage de carburant.

A Suez, développement et coopération pour éviter les crises

Pourtant, ce n'est pas la première fois dans son histoire que la mer Rouge et le passage du canal de Suez sont sujets à des crises, là encore de diverses natures, logistique ou sécuritaire, ou même politique.

D'abord, le XXe siècle nous donne quelques exemples de crises du transport maritime survenues dans ce passage. En 1930, la diminution du trafic de produits agricoles inquiétait déjà les instituts. Puis, lors des fermetures successives du canal de Suez en 1956 et 1975, le trafic pétrolier a sensiblement ralenti, avant d'atteindre des records sur la décennie 1990 et qui profite désormais de la croissance du commerce mondial depuis les années 2000. Pourtant, ce point de passage disputé n'est ni plus ni moins que la deuxième source de revenus de l'Égypte, qui a tout intérêt à développer cette voie maritime. Pour augmenter la fluidité du trafic et accroître sa rentabilité, l'Égypte a fait de gros travaux d'aménagement en 2015, en créant notamment des zones de dérivation. Pour cause, le canal peut accueillir des navires de 240 000 tonnes mais ces navires larges en surface de 40 mètres, voire de 50 mètres pour les plus gros, ne permettent plus les croisements dans le canal autrement que dans les zones de dérivation. Mais les travaux doivent s'effectuer sans interrompre pour autant la circulation. Alors deux chantiers commencent, celui de la création d'une nouvelle voie d'eau et celui de l'approfondissement et de l'élargissement du tronçon principal. A l'incident de 2021 avec le porte-conteneurs Ever Given, l'autorité en charge du canal a estimé que la gestion de cette crise est un exemple.

Néanmoins, les récentes menaces pour la sécurité du trafic, notamment suite aux attaques des pirates houthies. Les rebelles voulaient officiellement ne s'en prendre qu'aux navires liés à Israël. Mais, depuis la mi-décembre 2023, l'ensemble de la flotte marchande évite le canal de Suez et c'est l'Égypte, déjà en pleine crise économique, qui en pâtit. En réponse à ces attaques, l'Égypte est dépendante de l'opération internationale Gardien de la Prospérité, rassemblant des navires des Etats-Unis, de Bahreïn, du Canada, du Danemark, de la Grèce, de la Norvège et du Royaume-Uni.

Si la France et l'Italie ont fait savoir à la coalition leur refus d'y entrer, ils ne sont pas moins actifs dans la région pour protéger leurs intérêts et ceux de l'Union Européenne. Le 19 février 2024, l'U.E. a également lancé sa propre opération de maintien de sécurité, l'EURONAVFOR Aspides.



La criminalité maritime : Enjeux de sécurité et de coopération

Comme le rapporte le Marine Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center), l'année 2024 est marquée par une augmentation des actes de piraterie, en moyenne 15 % supérieure par rapport à 2023. Le nombre de kidnappings en mer a lui aussi presque doublé. Des chiffres qui inquiètent d'autant plus que c'est la criminalité maritime tout entière qui est en expansion. Mais qu'entend-on par criminalité maritime ?

Selon Interpol, la criminalité maritime nuit à la liberté de navigation et au commerce mondial et constitue une menace pour la sécurité internationale et la sûreté individuelle. Pour ces raisons, elle regroupe des actes de brigandage, de piraterie et de narcotrafic. Des enjeux de sécurité globale complexes et multiscalaires qui mettent en péril une grande partie des échanges mondiaux.

Les violences commises en haute mer sont donc à prendre au sérieux. Comme leurs ancêtres, les pirates modernes prennent pour cibles des navires de commerce et de pêche, ou des bateaux de plaisance. Selon le Bureau Maritime International, plus de 4 000 attaques ont été répertoriées ces 20 dernières années. Le Bureau Maritime International la qualifie, en ce sens, de tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte.

Une étude du programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a montré que la piraterie de type enlèvement contre rançon, la plus répandue, a atteint son apogée en 2020, avec environ 140 enlèvements. Une menace stratégique qui connaît une forte recrudescence depuis le début des années 2000. Le narcotrafic atteint des niveaux records avec une augmentation des flux de stupéfiants en provenance d'Amérique latine. Quant au brigandage, il demeure un problème persistant dans les détroits de Singapour, le golfe de Guinée et les Caraïbes, alors que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), menace toujours la sécurité alimentaire de populations dépendant de leurs ressources halieutiques, notamment en Afrique de l'Ouest et dans l'océan Indien.

Ces menaces concernent aussi bien les activités locales que le trafic international. Depuis les années 2000, les États multiplient les opérations militaires conjointes pour enrayer la criminalité maritime, qui a pourtant augmenté ces trois dernières années. Les opérations militaires et les programmes de coopération de l'ONU fixent alors les grands objectifs de sécurité et de défense des zones concernées.

Les différentes composantes de la criminalité maritime

L'insécurité maritime, d'origine humaine, est un enjeu de sécurité à multiples degrés. Plusieurs types d'opérations existent, d'envergures différentes, pouvant nuire aussi bien à la sécurité individuelle qu'à la sécurité internationale.

Il existe plusieurs niveaux de menaces. D'abord, le brigandage maritime, qui se définit comme un acte illicite commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un État. Puis, la piraterie maritime, considérée comme un acte de violence commis à des fins privées, en haute mer (hors eaux territoriales, comme le précise le droit international). Enfin, le terrorisme maritime est particulier car, bien qu'un acte de piraterie, il ne lui est pas équivalent en toute circonstance. Certaines de ces actions n'impliquent pas forcément des actes de violence, mais se caractérisent plutôt par un contexte lié à des intentions terroristes. Par extension, d'autres actions illicites peuvent être causées en mer. L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) expose ainsi les cas de trafics de drogue, d'armes à feu, de matières nucléaires, de la traite des êtres humains et du trafic de migrants, d'enlèvements et des crimes qui touchent l'environnement.

Certaines régions du monde sont davantage touchées par les actes de criminalité maritime, du brigandage au terrorisme. En Afrique, le golfe de Guinée et les côtes de Somalie sont exposés à tout type de criminalité. En Amérique, le Mexique et la façade atlantique sud sont eux aussi affectés par tout type d'actes illicites. Enfin, dans l'océan Indien et en Asie du Sud-Est, la criminalité maritime y est fortement ancrée.

Entre coopération et conflit, lutte contre les viviers de criminalité (UE)

Les partenariats et programmes de coopération de lutte contre la criminalité maritime sont particulièrement importants, car il demeure un biais juridique. Les eaux territoriales et la haute mer ne sont soumises à aucun régime commun, ce qui ne permet pas à un navire appartenant à un État de poursuivre un navire pirate dans des eaux territoriales étrangères, par exemple, selon le droit international. Dès lors, lutter contre la criminalité maritime devient un enjeu de coopération internationale. L'ONUDC y apporte sa contribution, mais les États restent à l'initiative de ces programmes.

Commençons par une analyse globale. L'ONUDC a fixé quatre objectifs pour lutter contre la criminalité maritime. D'abord, la bonne application du droit maritime dans les zones concernées, puis, la formation des milieux policiers et judiciaires à la prévention des crimes maritimes, pour assurer des procès justes et équitables suivis d'effets, et enfin, la rénovation et la construction d'infrastructures pénitentiaires. Les financements de ces programmes dépendent de multi-donneurs et les États partenaires se voient confiés une enveloppe. Le Global Maritime Crime Program (GMCP) assure ainsi l'aide matérielle et les formations nécessaires aux personnels concernés.

Ainsi, l'Union européenne est un partenaire important du GMCP, à la fois en finançant les actions du programme, mais également en apportant un soutien logistique et militaire à ses objectifs. La présence de l'Union dans la lutte contre la criminalité maritime dépend aussi des possessions ultramarines des États membres, comme la France, avec l'île de Mayotte et de la Réunion et les Terres Australes et Antarctiques Françaises. C'est pourquoi de nombreuses opérations de coopération ont lieu dans une partie de l'océan Indien et dans la mer Rouge, ce qui, à la fois, permet d'assurer des missions de sécurité maritime, mais aussi de lutter contre le terrorisme maritime.

Néanmoins, les États ont aussi une large initiative, et l'U.E. contribue, depuis le début des années 2000, à maintenir des missions de politique de sécurité et de défense commune (PSDC) dans la Corne de l'Afrique. Tout commence le 8 décembre 2008, lorsque l'opération Atalante/EUNAVFOR Somalia est lancée pour contrer les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et l'océan Indien. Il est question d'assurer la protection des navires du Programme alimentaire mondial, des navires vulnérables, mais aussi d'assurer l'embargo sur les armes décrété par l'ONU contre la Somalie. Par extension, deux missions sont associées à l'opération, à savoir la formation des militaires somaliens par les troupes de l'U.E. et l'aide au renforcement de la flotte et des capacités maritimes de Djibouti, du Kenya, des Seychelles et de la Tanzanie.



