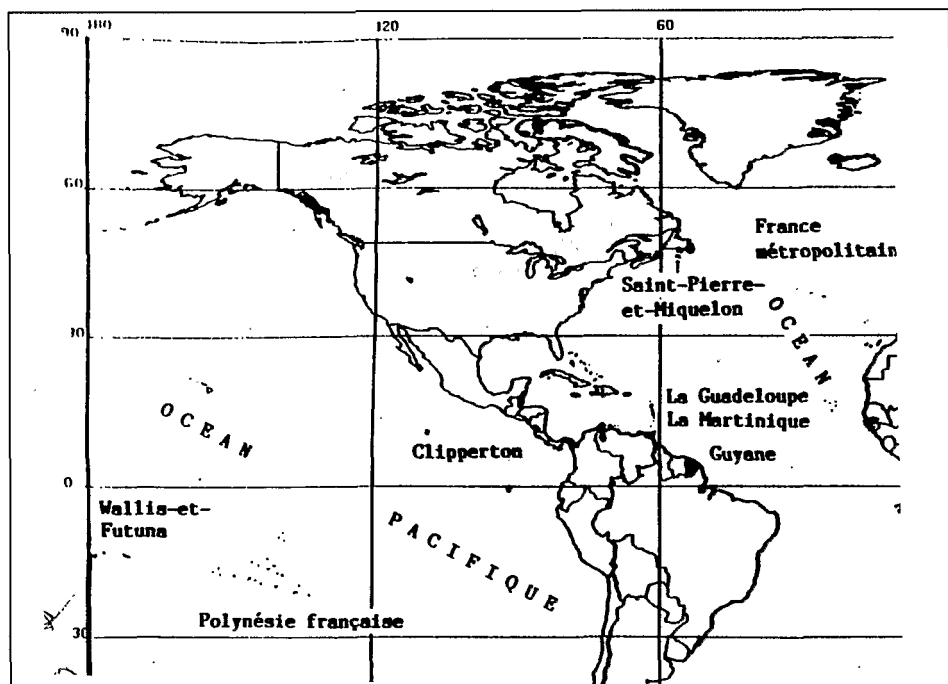


LA PECHE DANS LA ZONE ECONOMIQUE DE L'ILE CLIPPERTON

par Alain AUGER
Géographe à l'ORSTOM

Une zone maritime riche mais négligée

Seule terre française (et ouest-européenne) de l'Océan Pacifique septentrional l'île de la Passion est plus connue sous son toponyme britannique de Clipperton. C'est un atoll fermé s'appuyant sur un rocher volcanique de 8 km² (dont 1,5 km² de terres émergées), isolé dans la partie orientale de l'Océan Pacifique tropical (10°18' N et 109°13' O), à 1 200 km des côtes continentales les plus proches (baie de Petacalco au Mexique) (réf. carte 1). Découverte par les marins français du Bocage et de Chassairon en 1711, annexée par la France en 1858, cette île n'a cessé d'être l'objet de convoitises officielles ou occultes de la part de plusieurs états (Etats-Unis d'Amérique, Royaume-Uni, puis Mexique) à cause de sa richesse en guano (1) au XIX^e siècle et de son importance stratégique depuis la seconde guerre mondiale. Sans valeur nautique naturelle (le profond lagon ne communiquant plus avec l'océan), n'ayant plus de ressources terrestres économiquement exploitables (100 000 tonnes de phosphates), elle fut longtemps délaissée par la puissance souveraine qui ne lui accordait qu'un intérêt diplomatique et juridique (2).



ORSTOM Fonds Documentaire

N° : 34217, et 1

La Revue Maritime — 63

Cote : B

21 AOUT 1991

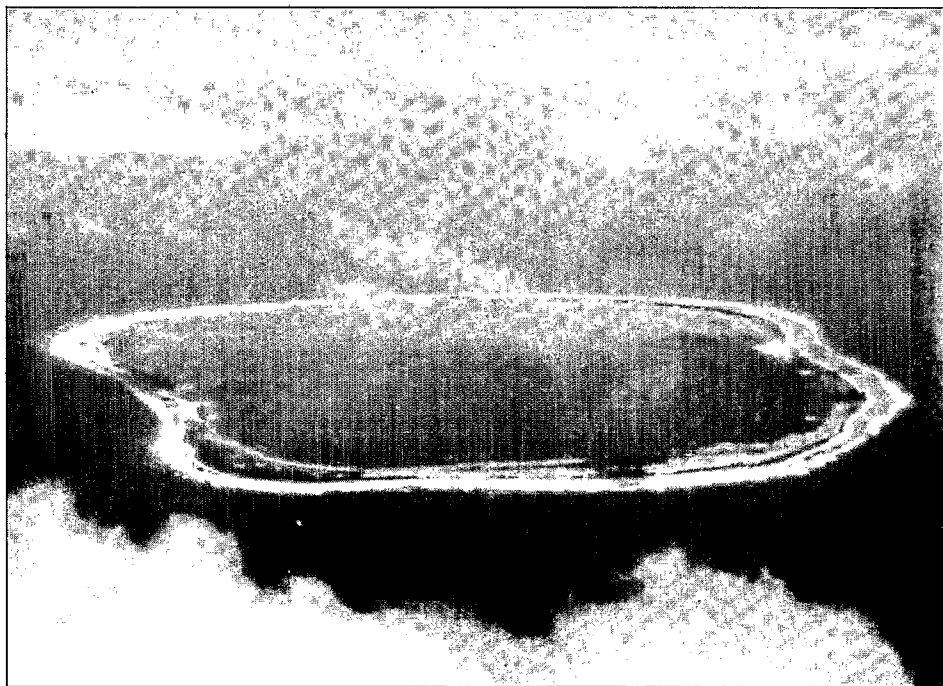
La France a "redécouvert" l'intérêt de cette île en 1962 à l'occasion de la création du centre d'essais nucléaires du Pacifique (projet abandonné de base aérienne) et plus encore avec les applications de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (New-York - décembre 1973, Montego Bay - décembre 1982). Suite aux diverses résolutions de cette convention qu'elle a signée, mais pas encore ratifiée, la France a adapté sa législation à ce nouveau droit international (3).

Ainsi, la loi du 16 juillet 1976 (4) a défini le principe d'une zone économique de 188 milles marins au-delà des 12 milles des eaux territoriales. En application de cette loi, un décret du 3 février 1978 (5) a créé la zone économique autour de l'île Clipperton.

En complément de ce texte, un arrêté interministériel du 1er décembre 1978 a permis l'application de l'article 6 du décret du 19 septembre 1978 qui fixait les conditions dans lesquelles certains navires étrangers pourront obtenir des droits de pêche dans les zones économiques qui avaient été créées au large des côtes de l'île de Clipperton et de quelques autres terres françaises ultra-marines (6).

Du fait de sa situation géographique, l'atoll Clipperton est une des rares terres émergées de l'Océan Pacifique tropical, la seule française (et ouest-européenne) aussi. En plein cœur de la pêcherie de thon qui s'étend sur l'ensemble de cette région (et à 2 000 km des permis français d'exploration de nodules polymétalliques de la zone Clarion-Clipperton), cette position insulaire a retenu inévitablement l'intérêt de milieux économiques. En effet, après aménagements, elle pourrait devenir un mouillage sûr et une base d'avitaillement pour les navires de pêche.

Du fait de sa position géographique, l'île Clipperton dispose d'une zone économique exclusive, qui, n'interférant avec aucune autre, a une étendue maximum de 440 186 km² (calcul de l'auteur). Bien que se classant au 12e et dernier rang pour sa superficie par entités administratives, l'île Clipperton dispose de la 5e zone économique maritime fran-



Vue aérienne de l'île Clipperton (mars 1980) courtoisement communiquée par le pharmacien-chimiste J.-L. Carsin.

TABLEAU 1

DISTRIBUTION COMPAREE DES TERRES EMERGEES ET DES ZONES ECONOMIQUES
EXCLUSIVES FRANÇAISES PAR ENTITES ADMINISTRATIVES

Entités administratives	Zone économique exclusive en km ²	%	Rang	Terres émergées (en km ²)	%	Rang	Z.E.E./terres émergées	Rang
Polynésie française	4 867 370	44,0	1	4 000	0,6	5	1 217	3
Nouvelle-Calédonie	2 105 090	19,0	2	19 103	2,8	3	110	9
(T.A.A.F. sans Terre-Adélie) (1)	1 751 690	15,8	3	7 617	1,1	4	230	5
(T.A.A.F.) avec Terre-Adélie)	(1 863 690)			(439 617)		2	(4)	(11)
Iles Eparses	657 610	5,9	4	52		11	12 646	2
Ile Clipperton	440 186	4,0	5	8		12	55 023	1
La Réunion	312 360	2,8	6	2 512	0,4	7	124	8
Wallis-et-Futuna	271 050	2,4	7	280		9	968	4
Métropole	260 290 340 290 (2)	2,4	8	551 000	81,3	1	0,5 0,6	12
La Guadeloupe La Martinique	170 900	1,5	9	2 900	0,4	6	59	10
Guyane	130 140	1,2	10	90 000	13,3	2	1,5	11
Saint-Pierre et Miquelon	54 900	0,5	11	242		10	227	6
Mayotte	50 000	0,5	12	374	0,1	8	134	7
Total	11 071 586 (11 263 586)	100,0		678 088 (1 110 088)	100,0		16 (10)	

(1) Zone antarctique (112 000 km²), exclue, car non-revendicable (cf. traité de l'Antarctique).(2) Zone méditerranéenne (80 000 km²) comprise, mais non-revendiquées.

çaise et se place au 1er rang pour la surface de zone économique exclusive rapportée à un km² de superficie terrestre : 55 023 km² contre 0,5 (voire 0,6 avec la zone potentielle de Méditerranée) pour la Métropole (réf. tableau 1). Les eaux du large constituent un domaine privilégié pour les thonidés. En effet, la zone de l'île Clipperton est située au croisement des migrations des poissons de cette famille, ce qui lui donne une importance économique considérable, mais exploitée uniquement par des armements étrangers (munis ou non de licences de pêche délivrées par la France).

Du fait de sa souveraineté sur cette île, la France est puissance souveraine dans cette région du monde. Elle a donc pu adhérer en tant que membre à part entière à la "commission inter-américaine du thon tropical" (sigle en anglais : "I.A.T.T.C."). Cette commission étend sa compétence sur un vaste domaine océanique (réf. carte 2). Son siège est à La Jolla (banlieue de San Diego) en Californie. Elle a été créée par la convention de San José de Costa-Rica du 31 mai 1949 signée par le Costa-Rica et les Etats-Unis d'Amérique. En activité depuis le 3 mars 1950, elle rassemble aujourd'hui les Etats-Unis d'Amérique, le Panama (depuis 1953), le Japon (depuis 1970), la France (7), le Nicaragua (depuis 1973) et le Vanuatu (depuis 1990). Quelques Etats en ont fait partie temporairement : l'Equateur (de 1961 à 1968), le Mexique (de 1964 à 1978), et le Canada (de 1968 à 1984). Depuis 1986, le Vénézuéla pourtant atlantique manifeste son intérêt pour la commission. Celle-ci a des statuts encore peu évolués et son activité est principalement scientifique (financée principalement par les Etats-Unis d'Amérique).

Souveraineté française et exploitation étrangère : l'exemple de la pêche au thon (8)

Les 440 000 km² de la zone économique de l'île Clipperton se situent au sein de la vaste pêcherie thonière du Pacifique oriental (carte 2).

L'ensemble de la pêcherie est exploité dans le cadre de la réglementation très souple de la "commission inter-américaine du thon tropical". Les eaux sont si riches que la commission n'émet que des "recommandations" de totaux admis de capture (T.A.C.). Cette richesse halieutique était pêchée, en 1987, par une flotte regroupant 181 senneurs et 28 canneurs d'une capacité de stockage particulière supérieure à 360 tonnes, battant pavillons américain, équatorien, mexicain et vénézuélien. 62% de ces navires utilisaient la recherche aérienne pour être assurés d'un rendement optimal. Il faut noter aussi la présence d'un certain nombre de palangriers japonais.

La zone économique de Clipperton supporte en moyenne 6 à 7% de l'effort total déployé sur l'ensemble de la pêcherie. Cela pourrait se traduire par un effort théorique de 10 senneurs présents dans cette zone 120 jours par an (voyage aller-retour non compris). Actuellement, l'effort n'est pas réparti d'une façon homogène dans l'espace et dans le temps. Les experts de la commission considèrent qu'il pourrait être supérieur.

Le total des prises a varié de 1969 à 1990 en fonction du temps de présence sur zone, des espèces recherchées, mais aussi des conditions naturelles. (réf. tableau 2)

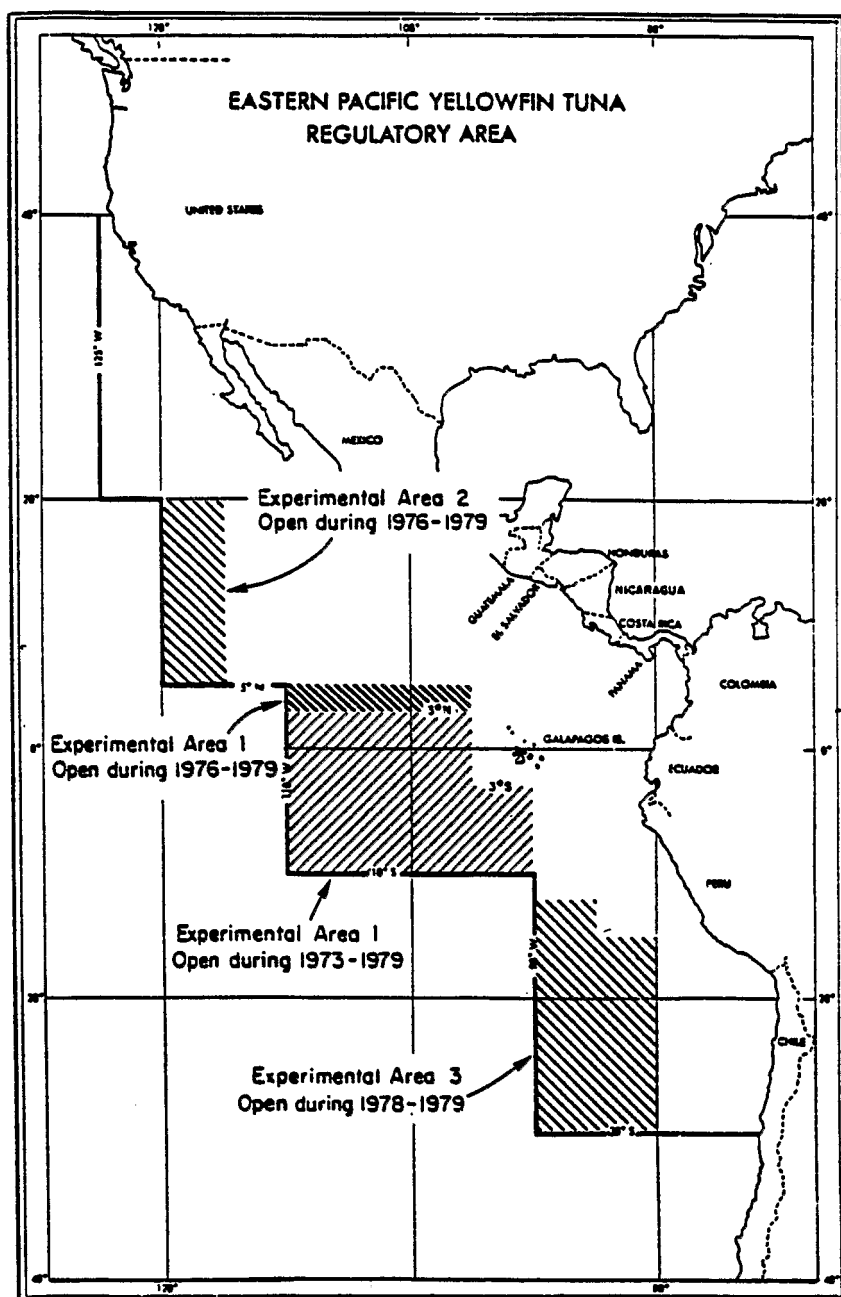
Sur les 22 années pour lesquelles nous disposons d'informations, le total des prises se situe aux niveaux minimum de 1 300 tonnes environ (en 1972, mais aussi en 1983 à cause de la faiblesse du courant froid El Nino cette année-là) et maximum de 19 300 tonnes. Depuis 1983, la tendance est à une augmentation de la durée de la pêche, des tonnages de prises et du rendement par unité d'effort, malgré la baisse de 1987, selon M. Goujon.

L'albacore constitue l'essentiel de la pêche, sauf en 1980 où le listao fut particulièrement recherché.

L'ensemble des prises est destiné à l'industrie de la conserverie, plus particulièrement aux usines américaines installées au Panama et aux Samoa (pour des raisons fiscales et sociales). En 1987, le thon était acheté par les conserveries : soit 300 dollars/t. (pour les thons inférieurs à 2 kg), soit 1 000 dollars/t. (pour ceux dépassant 10 kg).

Ainsi le total des prises de la zone de l'île Clipperton en 1987 (15 800 tonnes) représentait une valeur située dans la fourchette suivante (réf. tableau 3).

Zone de pêche règlementée du thon dans le Pacifique oriental



Source : I.A.T.T.C., special report, n°5, 1985

TABLEAU 2

EVOLUTION COMPAREE DES PRISES DE THONS, PAR ESPECES,
EN MILLIERS DE TONNES, DE 1969 A 1987

	Prises en milliers de tonnes			
Années	Albacore	Listao	Total	Total depuis 1978
1969	4,8	2,0	6,8	
1970	2,2	0,4	2,6	
1971	2,5	0,4	2,9	
1972	1,3	-	1,3	
1973	6,6	-	6,6	
1974	4,4	0,5	4,9	
1975	12,8	0,8	13,6	
1976	7,9	3,0	10,9	
1977	7,5	2,2	12,7	
1978	3,0	0,4	3,4	3,4
1979	6,2	1,3	7,5	7,5
1980	9,2	10,1	19,3	19,3
1981	7,9	5,7	13,6	13,6
1982	4,4	2,6	7,0	7,0
1983	1,8	0,9	2,7	2,7
1984	8,4	0,3	8,7	8,7
1985	12,3	0,4	12,7	12,7
1986	18,0	0,9	18,9	18,9
1987	14,5	1,3	15,8	15,8
1988	9,6	0,2	9,8	9,8
1989	9,3	0,2	9,5	9,5
1990	15,3	-	15,3	15,3
Total	169,9	33,6	203,5	141,2
Moyenne annuelle	7,7	1,5	9,2	10,8

Source : D.A.A. de Michel GOUJON ; ENSA Rennes, 1988.
"I.A.T.T.C." via Ministère de la mer (direction des pêches) pour les périodes 1988-1990.

TABLEAU 3

FOURCHETTE DE LA VALEUR DE LA PECHE A CLIPPERTON EN 1987

Qualités	Prix en \$/t	Valeur totale en 1987
Thons inférieurs à 2 kg	300 \$/t	4 740 000 \$ ou 28 440 000 F
Thons supérieurs à 10 kg	1 000 \$/t	18 800 000 \$ ou 94 800 000 F

Au moment où la pêche mondiale thonière connaît un regain d'activité, on se rend compte de l'intérêt que pourrait représenter cette zone de pêche pour la France.

Les pêcheurs français n'ont eu jusqu'à ce jour que des velléités d'aller pêcher dans les eaux de l'île Clipperton. Citons :

- en 1974, projet PITON d'installation d'une base thonière,
- en 1976, projet de pêche dans la Z.E.E. et d'installation d'une usine de farine de poisson sur l'île présenté par NACOMA S.A. de Nantes.

TABLEAU 4

EVOLUTION DES CAPTURES DE THONS PAR LES FLOTTES DE PECHE
DE LA C.E.E. DE 1982 A 1987

Pays ou zones	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Espagne	43 456 t 3,13%	82 523 t 5,44%	115 416 t 6,84%	141 673 t 8,82%	145 116 t	148 836 t 8,25%
France	55 010 t 3,97%	72 026 t 4,73%	76 749 t 4,55%	84 658 t 5,27%	93 937 t	107 096 t 5,93%
Portugal	5 507 t 0,40%	2 135 t 0,14%	4 291 t 0,25%	5 010 t 0,31%	7 867 t	8 309 t 0,46%
Royaume-Uni	-	-	-	2 766 t	2 205 t	
C.E.E.	103 973 t 7,5%	137 084 t 10,31%	234 107 t 11,64%	249 125 t 14,57%	264 241 t 13,46%	14,64%
Reste du monde	1 282 437 t 92,5%	1 364 834 t 89,69%	1 491 163 t	1 371 920 t 85,43%	1 594 107 t 86,54%	1 540 164 t
Monde	1 386 410 t 100%	1 521 918 t 100%	1 687 619 t 100%	1 606 027 t 100%	1 843 232 t 100%	1 804 405 t 100%

Il faut remarquer que l'absence de bateaux de pêche français dans le Pacifique en général et dans la Z.E.E. de l'île Clipperton en particulier est due autant à la mentalité des pêcheurs français qu'à l'absence de politique maritime à long terme de la part des gouvernements français quels qu'ils soient.

En effet, selon des experts du ministère de la mer, trop de pêcheurs français ont encore une mentalité de paysans attachés à leurs traditions ancestrales : ils veulent pêcher aux mêmes endroits, le même type de poissons (celui à chair blanche) que leurs aïeux. C'est ainsi qu'ils déplorent de ne plus pouvoir exploiter le banc de Terre-Neuve, aujourd'hui inclus dans la zone économique canadienne. Cependant, dans le même temps, ils négligent systématiquement les potentialités des Z.E.E. de l'outre-mer français où le pavillon national est sous-représenté (Guyane française, îles Kerguelen) ou absent (terres ultramarines du Pacifique). Ils n'ont même pas exploité le quota de merlu du Cap dont ils disposaient au large des côtes de la Namibie (7.000 tonnes en 1988), mais certains armateurs ont été candidats pour bénéficier du quota de 6.027 tonnes accordés pour 1989 (en compensation de secteurs de pêche perdus au Groenland).

De tous les armateurs de pêche français, les thoniers sont ceux qui ont manifesté le plus de capacité d'adaptation aux situations nouvelles. Aussi la flotte thonière française n'est-elle plus cantonnée en Atlantique. Les deux tiers des bâtiments opèrent en Océan Indien en nombre égal avec leurs homologues espagnols dans le cadre d'un accord de pêche triennal Communauté économique européenne - Seychelles. Cet accord permet aux armements français d'embarquer du personnel recruté dans le département d'outre-mer de La Réunion. Actuellement, la C.E.E. voudrait faire diminuer la flotte thonière européenne (essentiellement franco-espagnole) bien que celle-ci ne pêche aucunement dans les eaux communautaires, afin de ne pas avoir à payer d'indemnités compen-

TABLEAU 5

COMMERCE EXTRA-COMMUNAUTAIRE DU THON* DE LA C.E.E.
EN 1988 et 1989**

Echanges	1988		1989	
	Tonnages	Valeur en millions d'ECU	Tonnage	Valeur en millions d'ECU
Importations	380 835 t	596 863	350 772 t	595 260
Exportations	109 961 t	133 531	154 163 737	
Balance	-270 874 t	- 463 332	- 196 635 t	- 431 523

* Thon toutes espèces comprises

** Statistiques disponibles les plus récentes.

Source : Office Statistique des Communautés Européennes.

satoires aux thoniers communautaires quand le prix du thon débarqué est inférieur à 90% du prix plancher fixé annuellement par les instances communautaires. A cause de ce mécanisme d'aide, la Communauté craint que des armateurs européens indécis n'achètent du thon à bas prix à des pêcheurs de pays tiers pour bénéficier de l'indemnité compensatoire. Aussi ne veut-elle pas augmenter le nombre de licences de pêche négociées avec les Seychelles (alors que la France souhaiterait qu'elles passent de 40 actuellement à 50 dans le cadre du prochain accord). Malgré l'importance de la pêche thonière européenne (tableau 4, les tonnages de thons débarqués sont insuffisants pour satisfaire les besoins des consommateurs et de l'industrie de conserverie de la Communauté (tableau 5). Le déficit des échanges commerciaux de thons qui s'était accru jusqu'en 1988 a diminué en 1989. Les conditions du marché européen sont devenues telles que la pêche thonière dans la Z.E.E. de l'île française de Clipperton et dans les eaux internationales du Pacifique tropical oriental permettrait d'atténuer, voire de faire disparaître, l'actuelle balance négative du commerce du thon en Europe.

Les conditions d'une présence économique française

Si l'on voulait que la flotte de pêche française (ou européenne) exploite les ressources en thonidés de l'île Clipperton, il faudrait réunir un certain nombre de conditions, selon le syndicat des armateurs thoniers français interrogé à ce sujet. La première des conditions serait de pouvoir disposer à l'île Clipperton même des infrastructures nécessaires suivantes :

- un aéroport permettant des liaisons aériennes avec la France métropolitaine (via les départements français d'outre-mer de La Guadeloupe et de La Martinique) ou avec la Polynésie française (dans l'hypothèse d'un déploiement de la flotte thonière française dans l'ensemble de l'Océan Pacifique) ;

- un mouillage abrité et aménagé dans le lagon pour les thoniers et le ou les cargos prévus pour l'enlèvement des prises (destinées soit aux conserveries existantes du Panama, soit à celles susceptibles d'être créées à La Guadeloupe, à La Martinique ou en Polynésie française) ;

- enfin, des installations techniques pour l'avitaillement et la révision des navires. La présence d'un navire-atelier (a fortiori d'un dock flottant fut-il de dimensions modestes) serait moins onéreux que des installations à terre, mais ne serait rentabilisable que par des prestations de meilleure qualité et moins chères que celles offertes par les ports américains, mexicains et panaméens ou français des Antilles et de Polynésie plus lointains.

La seconde condition serait l'assurance de pouvoir pêcher toute l'année, afin de rentabiliser la présence des thoniers sur cette pêcherie. La permanence de cette activité serait d'autant plus assurée si les armements thoniers français acceptaient de se déployer dans tout le Pacifique tropical, afin d'exploiter les richesses halieutiques des Z.E.E. des trois territoires d'outre-mer de Nouvelle-Calédonie, de Wallis-et-Futuna et de Polynésie française, actuellement concédées aux pêcheurs japonais et sud-coréens.

On peut déplorer que la France, si bien ouverte sur les mers et les océans par la métropole et plus encore par l'outre-mer, n'exploite pas des positions aussi privilégiées pour en tirer le meilleur profit dans tous les domaines d'activités liés au monde maritime (construction navale, transport maritime, pêche). En fait, tout se passe comme si les Français tournaient le dos à la mer.

Avant la création d'un département ministériel chargé des activités maritimes en 1981 (tantôt secrétariat d'état, tantôt ministère délégué, rarement ministère de plein exercice) existait, depuis 1978, un comité interministériel de la mer et une mission interministérielle de la mer auprès du Premier ministre (9).

Mais que peuvent des structures politico-administratives ou ministérielles s'il n'y a pas de politique maritime correspondant aux besoins, a fortiori aux potentialités naturelles de la France dans ce domaine ? Dans un tel contexte politique national, on ne peut qu'admettre que les pêcheurs français se trouvent démunis vis-à-vis de leurs concurrents espagnols au sein de la C.E.E.

En effet, ceux-ci bénéficient d'aides gouvernementales et ne s'embarrassent pas de scrupules pour enfreindre les règles communautaires dans les eaux européennes (10) et plus encore dans les eaux étrangères relevant d'Etats "A.C.P." ayant signé des accords de pêche avec la C.E.E. (11).

Depuis que la France a instauré une zone économique de 200 milles nautiques autour de l'île de Clipperton, elle est habilitée à délivrer des licences de pêche à tout armement étranger dans le cadre d'accord de pêche avec les Etats dont relèvent de tels armements.

De 1974 à 1987, diverses demandes de licences de pêche dans les eaux de Clipperton furent déposées auprès des autorités françaises. Elles n'eurent aucune suite du fait de l'inexistence d'accords de pêche entre la France et les Etats des armements solliciteurs :

- en 1974, un Français résidant à Vancouver et voulant pêcher sous pavillon canadien,
- en 1985, un armement japonais demandant à pêcher le requin (l'accord de pêche franco-japonais existant n'autorisant pas cette pêche),
- en 1987, un armateur américain souhaitant pêcher la langouste.

Seul, le Japon a signé un accord de pêche avec la France, dès 1979, afin d'obtenir des licences permettant à la flotte d'exploiter les eaux françaises de la zone chaude des Océans Indien et Pacifique (12), moyennant le paiement préalable de redevances. L'île Clipperton est incluse dans cet accord d'une durée qui a varié de 9 à 13 mois depuis 1982. Cet accord a été régulièrement reconduit jusqu'en 1988 (tableau 6). Il n'a pas été reconduit pour la période août 1988 - août 1989 à cause du gouvernement territorial polynésien trop exigeant quant à l'écoulement des produits de cette pêche sur le marché japonais. Après une visite à Tokyo de M. LEONTIEF en octobre 1988, l'accord a été signé en février 1989, car les Japonais craignaient la concurrence des Taïwanais (13).

Contrairement aux autres zones économiques françaises, celle de Clipperton ne bénéficie d'aucune détermination de tonnage de pêche autorisé et de redevances. Seul, le nombre maximum de navires autorisés à pêcher fut fixé les trois premières années. En effet, les Japonais déclarent, depuis, ne pas s'intéresser à cette zone. Cependant il faut rappeler qu'un certain nombre de leurs palangriers la fréquentent ! C'est la France qui a exigé d'inclure l'île Clipperton et les îles Eparses dans cet accord pour obtenir ainsi indirectement une reconnaissance diplomatique de sa souveraineté sur ces îles. Une telle démarche peut, à la rigueur, être admise pour les îles Eparses. En revanche, elle n'était pas juridiquement nécessaire pour l'île Clipperton (même si une telle reconnaissance pouvait être ultérieurement utile). La gratuité de l'exercice de la pêche accordée au Japon, dont les bateaux sont présents dans la zone malgré ses déclarations de désintérêt, constitue pour la France une reconnaissance cher payée de sa souveraineté.

Quant à la pêche de 141.200 tonnes de thons depuis 1978 par des armements étrangers en toute liberté dans la zone de Clipperton, elle a occasionné un impressionnant manque à gagner pour les finances publiques. A titre de comparaison, sachant que la C.E.E. verse aux Seychelles une redevance de 55 "E.C.U." (soit 387,56 F en 1988) par tonne de thon pêchée dans sa zone, on peut évaluer ce que la France aurait pu obtenir pour la seule année 1987 : 6 123 448 F, sur des bases identiques. Si une telle indemnité avait été instituée depuis 1979 par l'Etat, il y a longtemps qu'il aurait disposé des crédits nécessaires pour financer les aménagements dont l'île Clipperton a besoin.

Les autorités françaises savent que des bateaux de pêche étrangers fréquentent les eaux de la Z.E.E. de l'île Clipperton soit par renseignement, soit par constats de navires de la marine nationale. Ainsi, le 21 septembre 1985, le transporteur de chalands de débarquement "L'Orage" surprit deux senneurs étrangers (un américain et un mexicain) dans cette zone. Ils ne pêchaient pas, mais peut-être avaient-ils cessé de le faire dès que leurs radars avaient détecté le bâtiment français. Leurs capitaines déclarèrent au commandant de "L'Orage" qu'ils avaient dû traverser la zone française pour éviter le cyclone "Norbert" (14).

TABLEAU 6

EVOLUTIONS DES CARACTERISTIQUES DES ACCORDS DE PECHE
FRANCO-JAPONAIS DANS LES EAUX FRANÇAISES DU PACIFIQUE,
CONCERNANT PARTICULIEREMENT L'ILE CLIPPERTON

Périodes	Tonnage de pêche autorisé	Redevance en F par kg	Redevance en F par kg	Nombre maximum de navires
du 20 07 79 au 19 04 80	indéterminé	exempté	-	35
du 20 04 80 au 19 07 81	id	id	-	10
du 20 07 81 au 19 08 82	id	id	-	25
du 20 08 82 au 19 08 83	id	id	-	-
du 20 08 83 au 19 08 84	id	id	-	-
du 20 08 84 au 19 08 85	id	id	-	-
du 20 08 85 au 19 08 86	id	id	-	-
du 20 08 86 au 19 08 87	id	id	-	-
du 20 08 87 au 15 07 88	id	id	-	-
du 20 03 89 au 19 03 90	id	id	-	-
du 20 03 90 au 19 06 91	id	id	-	-

Des quelques projets de mise en valeur de cet atoll (15), celui présenté par la "société d'étude, développement et exploitation de l'ilot Clipperton" (S.E.D.E.I.C.) (16) est le plus complet et le plus avancé. Il répond à l'un des sept vœux émis par l'académie des sciences d'outre-mer en 1981 dans son rapport "outre-mer français et exploitation des océans" (17). Ainsi le vœu n° 3 stipulait :

"L'académie des sciences d'outre-mer, ayant pris acte de l'importance potentielle de la zone maritime de Clipperton, notamment et à titre immédiat dans le domaine de la pêche, mais aussi et à un stade ultérieur pour la qualité vraisemblable de ses fonds marins,

Considérant que, en fonction du nouveau droit de la mer, la zone maritime concernée peut être contestée à la France si Clipperton n'est pas dotée d'une "vie économique propre",

Considérant que, selon l'avis des biologistes, la toxicité des eaux du lagon ira en croissant si ce lagon reste fermé, pouvant ainsi nuire à des installations futures,

Considérant que la "vie économique propre", évoquée ci-dessus, pourrait résulter de l'aménagement de l'île en base de pêche pour l'armement français,

Emet le vœu :

- que Clipperton soit équipé d'un port de pêche par ouverture et aménagement du lagon,

- que Clipperton soit également équipé d'une piste aérienne, au moins pour avions à décollage court, afin de rompre son isolement".

La S.E.D.E.I.C. a défini un programme de travaux de génie civil pour permettre l'installation et l'exploitation d'un ensemble de services de logistique maritime (18). Les travaux préalables concernent :

- le creusement d'une passe à - 8 m dans l'atoll (dans la zone NE, la plus proche des fosses profondes du lagon, ce qui limiterait les travaux),

- le dragage d'un chenal à - 8 m dans le lagon afin de relier entre elles les fosses du NE et du centre qui offrent 1,4 km² de plan d'eau avec des profondeurs supérieures à 8 m,

- la remise en état de la piste pour avions tous-terrains aménagée par les Américains en 1945 et utilisée en 1980 par l'avion-hydravion "Catalina" de la mission Cousteau.

La logistique maritime comprendrait des réserves de carburants et d'eau potable, des coffres d'amarrage, des appontements flottants et une base-vie à terre.

La S.E.D.E.I.C. souhaite : "avec l'accord des pouvoirs publics, entreprendre la mise en valeur économique de l'île, être le pilote financier du projet, conduire les travaux d'infrastructure, commercialiser et gérer l'exploitation nouvellement créée et enfin maintenir aussi la présence humaine sur cette île déserte".

Aux termes d'une convention avec l'Etat, signée en septembre 1986, la S.E.D.E.I.C. a obtenu l'île en concession à charge pour elle de réaliser ces travaux. En fait, cette société joue un rôle d'ingénieur-conseil, mais ne dispose pas de capitaux propres pour entreprendre les travaux. Elle a évalué les investissements nécessaires entre 20 et 25 millions de francs (20 à 25 MF) dont 1 pour les études techniques in situ et l'étude du marché, 10 à 12 pour les travaux de génie civil et 10 à 12 pour les infrastructures au sol ou sur l'eau. Il lui faut faire appel aux capitaux privés, mais les investisseurs français, timorés par tradition, le sont plus encore quant il s'agit d'investir outre-mer, celui-ci fut-il français. A ce jour, les banques contactées se sont récuses ; les pétroliers (ELF et TOTAL) se sont montrés intéressés, mais attentifs ; enfin un groupe agro-alimentaire qui étudiait le projet vient de renoncer à s'engager.

Si les milieux financiers privés français refusent toute participation dans cette affaire, la S.E.D.E.I.C. ne pourra se retourner que vers les capitaux américains ou vers les pouvoirs publics français.

L'implantation d'investisseurs américains à l'île Clipperton, par le biais de la société concessionnaire S.E.D.E.I.C., serait de mauvais augure pour le maintien de la souveraineté française sur cette île.

Quant à l'intervention de la puissance publique française, elle remettrait en cause les termes mêmes de l'acte de concession, laquelle était prévue pour durer cinq ans. Si un gouvernement engageait l'Etat dans cette entreprise, la S.E.D.E.I.C. pourrait demeurer partie prenante à l'entreprise en jouant le rôle d'ingénieur-conseil, à défaut de rester concessionnaire de l'île.

En fait, la meilleure solution ne serait-elle pas l'engagement financier de l'Etat, seulement pour les travaux de génie civil (passe océan-lagon, chenal intra-lagunaire et aérodrome) ? Il ne fait aucun doute que des capitaux privés français n'hésiteraient pas à s'investir dans toutes les installations de logistique maritime dès lors que l'Etat se serait initialement engagé à matérialiser sa souveraineté.

L'aménagement d'infrastructures de base, qui sont les manifestations de la souveraineté, ne peut être laissé par l'Etat à une personne physique ou morale. Le temps n'est plus aux sociétés concessionnaires comme on en connut à l'époque des empires coloniaux. Aussi, de nos jours, quand l'Etat refuse de s'engager financièrement dans l'une de

ses terres ultra-marines, une telle attitude n'inspire que défiance aux investisseurs privés. C'est précisément ce qui s'est passé pour Clipperton depuis 1982. L'attribution de l'île en concession à la S.E.D.E.I.C. a été un échec. C'est dommage pour cette position française, mais cette expérience malheureuse, unique à notre époque, devrait servir de leçon aux responsables gouvernementaux. Il convient donc de considérer que la souveraineté de la France sur l'île Clipperton ne saurait être déléguée sans risque de démembrement de l'Etat, que c'est à celui-ci de l'assurer dans toute sa plénitude sinon d'accepter de la voir contester par des Etats entreprenants et risquer de la perdre.

Que conclure ?

Au terme de cet exposé, il est permis d'avancer que l'île Clipperton, avec des infrastructures adéquates, pourrait abriter des activités économiques sur l'île et en favoriser d'autres dans les eaux océaniques qui l'entourent.

Dans l'île, ce sont les activités commerciales liées à la création d'un mouillage, d'une base d'avitaillement et d'une escale aérienne.

Autour de l'île, la pêche au thon dans la zone économique des 200 milles nautiques (10 800 tonnes de prises étrangères illégales par an en moyenne au cours des 13 dernières années) et dans les eaux internationales d'une part, ainsi que les campagnes de recherches sur les permis d'exploration de nodules polymétalliques (susceptibles d'être convertis en permis d'exploitation) attribués par la "commission préparatoire de l'autorité internationale des fonds marins" d'autre part, constitueraient les deux autres secteurs d'activités à prévoir.

Pour permettre la création de telles activités, les pouvoirs publics devraient définir un plan de développement comportant les opérations suivantes :

- le creusement d'une passe entre océan et lagon et d'un chenal intra-lagunaire de 12 m de profondeur afin de rendre accessibles les zones les plus profondes du lagon à tous les bâtiments de la marine nationale,

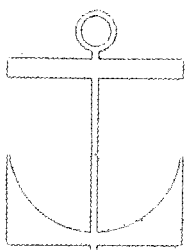
- l'aménagement d'un aérodrome pour longs-courriers - sinon, un ensemble de deux pistes à revêtements de plaques perforées d'acier de 1 500 m de long serait à prévoir dans la partie NO de l'île, l'une SO-NE à l'emplacement de celle aménagée par les américains en 1945, l'autre NO-SE, pour recevoir les longs-courriers légers de type "Mystère-Falcon 50" - permettrait la relève des personnels de l'île et des équipages des thoniers, mais aussi l'accès des avions de patrouille maritime de l'aéronavale française et pourrait constituer par ailleurs une escale aérienne à mi-parcours entre les Antilles françaises et la Polynésie française ou entre Paris et Nouméa.

Il est évident que les investissements publics nécessaires à la réalisation de ce plan d'aménagement pourraient paraître élevés, voire prohibitifs, s'ils ne devaient concerner qu'un de ses trois volets : scientifique, économique ou stratégique. Mais compte tenu que les infrastructures proposées serviraient aussi bien à l'exploration des ressources océaniques qu'à la pêche, à l'avitaillement, à la recherche et aux armées, il est donc permis d'affirmer que l'Etat en s'engageant financièrement de la sorte ferait d'une pierre plusieurs coups.

La possibilité d'établir à Clipperton de telles infrastructures (nécessaires à l'exploitation par la France des richesses naturelles de son environnement marin et de sa situation) fait de cette île un site privilégié pour le contrôle de routes maritimes et aériennes vitales pour les pays du monde libre. La réalisation d'un tel plan de développement de l'île Clipperton dans un cadre juridique clairement défini, permettrait à la France, dans cette partie du Pacifique nord tropical, de jouer un rôle scientifique, économique et militaire. La France serait ainsi à même d'y exercer sa souveraineté au mieux de ses intérêts et de ceux de l'Europe occidentale. Elle apporterait la preuve, une fois de plus, que l'outre-mer français est non seulement une chance pour elle-même, mais aussi pour ses partenaires de la Communauté européenne.

NOTES

- (1) 300.000 tonnes extraites de 1893 à 1914 par Américains puis Britanniques, selon le géologue français A.G. Obermuller.
- (2) L'île a été rattachée à l'autorité du gouverneur des Etablissements français d'Océanie (aujourd'hui haut-commissaire de la République en Polynésie française) par le décret du 12 Juin 1936. Elle a été classée dans le domaine public de l'état par l'arrêté interministériel du 18 mars 1986.
- (3) Au 31.12.1990, 43 états ont ratifié la convention. Il en fallait 61 pour qu'elle soit applicable au monde entier.
- (4) Loi n° 76-655 du 16 juillet 1976, J.O. du 18 juillet 1976, pp 4299-4300.
- (5) Décret n° 78-147 du 3 février 1978, J.O. du 11 février 1978, pp 686-687.
- (6) Arrêté interministériel du 1er décembre 1978, J.O. du 21 février 1979, pp 1668-1669.
- (7) - Décret n° 75-794 du 7 août 1975, J.O. du 27 août 1975, pp 8807-8809.
Loi n° 75-582 du 5 juillet 1975, J.O. du 6 juillet 1975, p 6869.
- (8) - Tous les renseignements chiffrés qui suivent sont extraits du mémoire de D.D.A. de Michel GOUJON (Ecole nationale des sciences agricoles de Rennes, 1988) ou fournis par l'I.A.T.T.C., via la direction des pêches (Ministère de la mer) pour la période 1988-1990.
- (9) Décret n° 78-815 du 2 août 1975 du Premier Ministre, (J.O. du 4 août 1978, p. 2990).
- (10) Incidents dans le golfe de Gascogne entre bateaux de pêche français et espagnols, mais aussi entre bâtiments de pêche espagnols et de la marine nationale française.
- (11) Ainsi, dans la Z.E.E. des Seychelles, les thoniers espagnols n'hésitent pas à pêcher des quotas supérieurs à ceux autorisés et à effectuer des transbordements clandestins sur des cargos qui iront vendre en Extrême-Orient de telles prises irrégulières (propos recueillis auprès d'armateurs thoniers français travaillant aux Seychelles).
- (12) Iles Eparses en Océan Indien ; Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna, Polynésie française et île Clipperton en Océan Pacifique.
- (13) Informations fournies par la direction de la pêche au ministère de la mer.
- (14) Voir paragraphe en tête de la page 69.
- (15) La S.E.D.E.I.C. a été créée par M. Norbert NIWES, ingénieur en travaux publics.
- (16) Académie des sciences d'outre-mer, "Outre-mer français et exploitation des océans", Académie des sciences d'outre-mer et office de la recherche scientifique et technique outre-mer, Paris, septembre 1981, 204 p, annexes, bibliographie.
- (17) Document aimablement communiqué par la S.E.D.E.I.C.



LA REVUE MARITIME

N°421 - 40 F

☐ Le Pacifique
en 1991

☐ Les pêches dans
le Pacifique

☐ L'océanographie
militaire

☐ Les musées
maritimes japonais

B 34215/34218
et 1