

**Compte tenu de sa situation comme pays enclavé  
sans accès direct à la mer,  
l’Autriche a-t-elle un rôle à jouer en matière de  
politique maritime au profit de sa politique  
générale et de l’Union européenne ?**

Mémoire de géopolitique  
du Lieutenant Colonel Franz Josef MADNER

dans le cadre de l’étude dirigée “Les enjeux des espaces  
océaniques”

# SOMMAIRE

## PARTIE I

### Le rôle historique

La marine de guerre de la monarchie autrichienne

La flottille sur le Danube

La marine marchande

Les aspects culturels

## PARTIE II

### Le rôle politique

Le droit international maritime

Les intérêts nationales dans l'Union européenne

Les menaces maritimes et la dimension militaire

## PARTIE III

Le rôle économique

# TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	5
1. LE ROLE HISTORIQUE .....	6
1.1 LA MARINE.....	6
1.1.1 La fondation de la marine autrichienne.....	6
1.1.2 La bataille de Lépante .....	7
1.1.3 La bataille de Helgoland .....	7
1.1.4 La bataille de Lissa .....	8
1.1.5 La Première Guerre mondiale.....	8
1.2 LA FLOTTILLE SUR LE DANUBE .....	10
1.3 LA MARINE MARCHANDE.....	11
1.3.1 Les Sociétés commerciales.....	11
1.3.2 La « Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ».....	11
1.3.3 La « Lloyd autrichienne » .....	12
1.4 LES ASPECTS CULTURELS .....	13
1.5 RESUME.....	14
2. LE ROLE POLITIQUE .....	16
2.1 LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME.....	16
2.2 LA CONCURRENCE MONDIALE.....	17
2.3 LES INTERETS NATIONAUX DANS L'UNION EUROPEENE.....	19
2.3.1 Les données géographiques.....	19
2.3.2 Les tensions géographiques.....	19
2.3.3 Le transport maritime.....	21
2.3.4 La pêche .....	22
2.4 LES MENACES MARITIMES .....	24

3.	LE ROLE ECONOMIQUE .....	31
3.1	LES RICHESSES MARITIMES .....	31
3.1.1	Les ressources halieutiques .....	31
3.1.2	Les ressources des fonds marins.....	31
3.1.3	L'eau .....	33
3.1.4	L'énergie .....	33
3.1.5	Le tourisme.....	34
3.2	LES INDUSTRIES MARITIMES .....	34
3.2.1	Le transport maritime mondial .....	34
3.2.2	La place du transport maritime dans l'UE .....	35
3.2.3	Les activités portuaires.....	35
3.2.4	La construction navale .....	36
3.3	LE DANUBE .....	37
3.3.1	La géographie .....	37
3.3.2	La pollution du Danube.....	37
3.3.3	La navigation .....	38
3.3.4	Les ports .....	39
3.3.5	La navigation en Autriche.....	40
3.4	LE ROLE ECONOMIQUE DE L'AUTRICHE.....	41
3.4.1	La marine marchande autrichienne.....	41
3.4.2	La coopération internationale .....	41
3.4.3	La recherche .....	42
3.4.4	La navigation fluviale .....	42
4.	RESUME.....	45
	ANNEX A : LA POPULATION LITTORALE .....	46
	ANNEX B : LE DANUBE.....	47
	BIBLIOGRAPHIE .....	48

## INTRODUCTION

Les espaces océaniques, le « sixième continent » couvrent 71% de la surface du globe et permettent aux pays littoraux une communication presque sans restriction. Au niveau mondial, 80% du volume des échanges et 98% des échanges intercontinentaux empruntent la voie maritime et représentent un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes. Les trafics maritimes mondiaux ont doublé en 30 ans.

Selon une étude de l'université de Stanford, 37% de la population mondiale habite à moins de 100 kilomètres des côtes et à peu près 200 millions vivent directement ou indirectement de la mer. Le littoral accueille les deux tiers des grandes agglomérations urbaines de ce monde. Sur les vingt-trois mégapoles mondiales de plus de huit millions d'habitants, seules cinq, Delhi, Pékin, Mexico, Séoul et Paris ne sont pas situées en bord de mer.

Dans l'UE, 12% de la superficie de la frange littorale est urbanisée alors que les agglomérations n'occupent que 2% de la surface de la communauté. Les situations sont très diverses. Les populations européennes vivant à moins de 50 kilomètres des côtes représentent avec 171 millions d'habitants, 46% d'une population européenne de 374 millions. 45% d'entre eux habitent le Royaume-Uni et l'Italie.

Les ports européens - avec huit ports parmi les 30 mondiaux qui dépassent 60 millions de tonnes par an - constituent le plus puissant complexe littoral du monde et assurent plus d'un quart des trafics internationaux.

Considérant tous ces faits il est évident, que les espaces océaniques représentent un défi mondial énorme.

Ce mémoire traite la question, dans quelle mesure se répercute l'influence des mers sur un petit pays enclavé comme l'Autriche.

# 1. LE ROLE HISTORIQUE

## 1.1 LA MARINE

### 1.1.1 La fondation de la marine autrichienne

En 1382, la ville de Trieste se plaçait volontairement sous l'autorité du duc Léopold III de Styrie pour se protéger contre Venise et Aquilée. Grâce à sa richesse, fondée sur le commerce maritime, Venise était la puissance la plus importante de cette région méditerranéenne. A partir de cette époque, la maison de Habsbourg a obtenu un accès à la mer. Mais hormis quelques navires de commerce il n'existaient alors ni marine ni marins autrichiens.

Grâce aux différents traités de succession, la Hongrie avec la côte dalmato – croate est devenue autrichienne en 1528. L'Autriche armait quelques bateaux sous le pavillon du Saint Empire Romain Germanique. C'est ce même pavillon qui était utilisé par Magellan pendant sa circumnavigation.

Venise restait la force dominante en Méditerranée mais Trieste et sa marine de commerce devinrent de plus en plus importantes. Aussi, en 1552, a-t-on commencé à fortifier la ville. En 1618, à cause des conflits avec Venise on a essayé pour la première fois de créer une marine autrichienne. Deux grandes galères étaient construites à Trieste mais conformément à un traité de paix signé entre temps avec Venise, elles durent être brûlées avant leur mise en service.

L'empereur Karl VI promouvait le commerce maritime et fondait pour sa protection en 1725, et pour la deuxième fois, une marine autrichienne : la « Erste Triester Marine ». Quelques années après, à cause des guerres contre les ottomans, la

### **1.1.2 La bataille de Lépante**

La menace la plus grande pour l'Autriche entre le 16<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> siècle était l'empire ottoman. A deux reprises, en 1529 et en 1683, les armées ottomanes ne purent être arrêtées que devant les portes de Vienne.

Le péril ottoman ne se bornait pas seulement au continent. Avec leur marine les Turcs ont aussi essayé de dominer la Méditerranée et menèrent plusieurs guerres contre la ligue hispano-néerlandaise de la dynastie des Habsbourg et contre la république de Venise.

En 1571, à la suite de l'attaque de Chypre de 1570 par les forces turques, le pape Pie V organisait la « Sainte Ligue » contre les « ennemis de la chrétienté ». Le 7 octobre, Don Juan d'Autriche, fils bâtard de l'empereur Charles Quint, triomphe avec une marine composée de 213 galères espagnoles, vénitiennes et papales à la bataille de Lépante. Les Ottomans perdaient plus de 130 bateaux et 30.000 tués et blessés.

Avec Don Juan d'Autriche, les noms de Habsbourg et d'Autriche étaient associés pour la première fois à celui d'une grande bataille navale. Il est reconnu comme un héros autrichien, bien qu'il ne fut jamais allé en Autriche et que la flotte chrétienne combattit sous le papillon de la « Sainte-Ligue ».

Du point de vue hispano-néerlandais de la dynastie des Habsbourg, la bataille de Lépante était une question de survie, du point de vue autrichien cette victoire donnait un coup d'arrêt à la menace turque séculaire.

### **1.1.3 La bataille de Helgoland**

autrichienne sous le commandement de contre-amiral Tegetthoff pour forcer le blocus. Le 9 mai 1864 la coalition des deux marines battait la flotte danoise devant Helgoland.

La paix de Vienne du 30 octobre 1864 prévoyait une administration commune du Schleswig et du Holstein par l'Autriche et la Prusse. Mais la concurrence entre les deux pays pour l'hégémonie sur l'espace allemand mena à la guerre entre les deux pays en 1866.

#### **1.1.4 La bataille de Lissa**

Pendant que la situation politique entre la Prusse et l'Autriche arrivait à son point critique, l'Italie se coalisait avec la Prusse et le 20 juin 1866 elle déclarait la guerre à l'empire des Habsbourg. Quatre jours après, l'armée autrichienne sous le commandement de l'archiduc Albrecht était victorieuse à la bataille de Custoza.

Le 20 juillet les marines autrichienne et italienne se livraient la bataille maritime la plus grande du 19<sup>e</sup> siècle après Trafalgar. Malgré une infériorité qualitative et quantitative des forces autrichiennes, Tegetthoff triompha à la bataille de Lissa de la marine italienne, qui perdit 2 cuirassés et plus de 600 tués et blessés.

L'Autriche restait souveraine de Trieste et de la cote dalmate, mais à cause de la défaite de Koeniggratz contre les Prussiens, Venise et la Vénétie devinrent italiennes.

#### **1.1.5 La Première Guerre mondiale**

Les conventions avec l'Italie, qui formait la Triple Alliance avec l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne contenaient une entrée en ligne commune avec la marine autrichienne pour empêcher le transports des troupes anglaises et françaises. Mais dès le début de la guerre, les italiens restèrent neutres et une alliance avec la Triple Entente devenait de plus en plus probable. Par conséquent, la mission principale de la marine autrichienne fut la défense du littoral d'une longueur de 2.100 km de Grado jusqu'au Cattaro.

En 1914 la marine austro-hongroise se composait essentiellement de deux escadres de cuirassés. La première était forte de 6 cuirassés - 3 de 21.300 tonnes type « Viribus Unitis » et 3 de 14.500 tonnes du type « Radetzky » - et la seconde se composait de 3 cuirassés de 10.600 tonnes type « Erzherzog Karl » et de 3 cuirassés de type « Habsbourg » de 8.300 tonnes. A ces forces s'ajoutaient 6 croiseurs, 18 contre-torpilleurs et 28 torpilleurs, deux bâtiments de défense côtière et 6 sous-marins.

Hors de la défense de la côte Adriatique, la marine austro-hongroise bloquait la côte Monténégrine pour empêcher le soutien à la Serbie. Durant cette mission le 16 août 1914 , la « Zenta » était encerclée par des bateaux français et coulée.

Pendant que les bateaux de l'empire d'Autriche-Hongrie empêchés par le blocus du canal d'Otrante restaient en général en postures défensives, ses sous-marins devenaient une vraie menace pour les marines ennemies. Ainsi le cuirassé français « Leon Gambetta » comme le « Guiseppe Garibaldi » de la marine italienne étaient coulés par les sous-marins autrichiens. Peu à peu, de plus en plus des sous-marins allemands étaient employés dans l'Adriatique et la guerre sous-marine sans restriction était enfin une raison pertinente d'entrée de guerre des Etats-Unis.

Le 23 mai 1915, l'Italie déclarait la guerre à l'Autriche-Hongrie. Le jour suivant, toute la marine autrichienne partait et encerclait le littoral italien. Beaucoup plus grand

Le 11 juin 1918 eut lieu la dernière attaque importante de la marine autrichienne contre le blocus du canal d'Otrante, à laquelle les 4 navires de bataille de classe « Viribus Unitis » furent engagés. Pendant le déploiement, le « Szent Istvan » était coulé par les torpilles d'un bateau italien, et l'attaque fut arrêtée.

Le 31 octobre 1918 le pavillon de guerre autrichien était amené sur le « Viribus Unitis ».

## **1.2 LA FLOTTILLE SUR LE DANUBE**

Tandis que l'importance économique du Danube était déjà connue à l'époque romaine, son importance militaire est devenue clairement visible pendant le premier siège de Vienne en 1529, quand plus de 400 navires turcs étaient venues jusqu'à Vienne par cette route fluviale.

Après la retraite des Ottomans, il y a eu de plus en plus d'efforts de la part des Autrichiens pour exploiter mieux du Danube du point de vue militaire. Les forces établies sur le Danube ont eu d'une part l'ordre de garantir le passage du fleuve, d'autre part - surtout pendant les guerres contre les Turcs - elles servirent au transport et au soutien des troupes.

En 1809, le pont de guerre français sur le Danube pouvait être détruit au moyen des navires et radeaux incendiaires. A cause de cette action, Napoléon ne put pas engager tout ses troupes contre l'armée autrichienne, ce qu'a contribué de façon décisive à la victoire de l'archiduc Carl à Aspern.

Pendant la Première Guerre mondiale la flottille sur le Danube a été utilisée pour

## **1.3 LA MARINE MARCHANDE**

### **1.3.1 Les Sociétés commerciales**

La « 1. Orientalische Handelsgesellschaft » qui devrait conduire aux idées du mercantilisme le commerce avec le Orient et l'outre-mer, était créée en 1667. Elle exportait de la quincaillerie et des chiffons et pouvait étendre son activité jusqu'à la Perse. Elle disparut pendant la guerre contre les turcs en 1683.

En 1719, en conséquence de la paix des Passarowitz qui a octroyé aux commerçants autrichiens la liberté du commerce et de la navigation dans le royaume ottoman, la libération des taxes et l'emploi des consuls, la « 2. Orientalische Handelsgesellschaft » est née à Vienne. Elle devrait se baser sur les ports de Trieste et de Fiume pour le commerce avec l'Espagne, le Portugal et l'Afrique du Nord, mais ne pouvait pas toutefois s'épanouir à cause de la concurrence de Venise et des handicaps sur les voies terrestres. Elle courut de ce fait à la faillite.

Le Hollandais W.Bolts a fonda en 1775, une société commerciale austro-indienne et établit des usines sur la côte sud-est de l'Afrique ainsi qu'en Inde. Elle se convertit en 1780 en société commerciale asiatique avec son siège à Trieste et fut dissoute en 1785.

### **1.3.2 La « Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft »**

La « 1. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) » a été fondée en 1829 et servait d'abord à la navigation sur le Danube et ses affluents. En 1834, elle a aussi

Avant la Première Guerre mondiale la DDSG disposait, avec 142 vapeurs et 860 péniches pour 470.000 tonnes de charge, d'une des plus grandes flottes intérieures d'Europe. Même après 1918, elle restait l'entreprise maîtresse sur le Danube. Ainsi en 1937, elle avait 22 vapeurs pour voyageurs, 25 vapeurs de fret et de trains, 394 vapeurs et 29 bateaux citernes pour le pétrole.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale le parc des navires a fortement été diminué. Pendant la période d'occupation de 1945 à 1955, la DDSG fut considérée comme une propriété allemande sous administration soviétique et revint, conformément au traité de paix en 1955 et après paiement d'une compensation, à nouveau sous possession autrichienne, et ce, comme entreprise nationale.

En 1991, la DDSG a été répartie entre les entreprises « DDSG-Cargo GmbH » (fret) et « DDSG-Donaureisen GmbH » (transport de passagers). La « DDSG-Cargo GmbH » a été vendue en 1993 au Stinnes S.A. allemand. La « DDSG-Donaureisen GmbH » a cessé en 1995 le transport des passagers.

Dans la même année, la « DDSG-Blue Danube Schifffahrt GmbH » était fondée et navigue avec cinq navires sur des parcours touristiques entre Vienne et la Wachau. Si la DDSG ne possède plus de flotte, elle n'en garde pas moins une cinquantaine de postes d'amarrage sur lesquels elle continue de percevoir des droits quand ils sont utilisés par d'autres compagnies.

### **1.3.3 La « Lloyd autrichienne »**

La Lloyd autrichienne a été fondée en 1833 à Trieste à partir de 7 compagnies d'assurance locales de façon analogue à l'institut de la « Lloyd's » à Londres, pour

En 1914, avant la Première Guerre mondiale, la Lloyd autrichienne disposait de 65 vapeurs et d'un yacht et était à ce moment une des plus grandes sociétés d'armateurs du monde.

À la fin de la Première Guerre mondiale une grande partie des vapeurs fut détruite ou saisie par les Etats successeurs de l'empire Autriche-Hongrie.

En 1951, la Lloyd autrichienne était fondée à nouveau et devenait une société d'armateurs européenne de moyenne importance. La flotte, avec son siège à Vienne, se composait en 2000 de 23 navires de haute mer et compte parmi les acteurs majeurs dans la navigation côtière européenne. Elle transporte environ 3 millions de tonnes par an.

## **1.4 LES ASPECTS CULTURELS**

La marine autrichienne n'a pas seulement été utilisée pour des tâches militaires, mais a aussi servi à la recherche civile. Le sommet de la coopération entre la marine autrichienne et la science était la circumnavigation de la frégate « Novara » qui a duré d'avril 1857 à août 1859 et pendant laquelle le drapeau autrichien était montré dans une mission paisible sur le globe total. Le géologue Ferdinand Hochstetter et le zoologue Georg von Frauenfeld, deux savants renommés de l'époque, participaient à ce voyage de recherche. L'expédition partit sur des Madeira au Brésil, puis en Afrique du Sud, à Ceylan, aux Philippines, en Chine méridionale, en Australie et au Chili et avant de rentrer à Trieste.

En automne 1868, le premier de ces bateaux, le "Danube", naviguait en direction des côtes orientales de l'Inde. Le commandant était de même autorisé à conclure des traités de commerce. Au cours des années suivantes, au moins un navire restait en Inde orientale en contact actif avec les différents consulats de la monarchie. En 1869, l'empereur Franz Josef participait avec une escadre de la marine à l'ouverture solennelle du canal de Suez, qui était construit selon les plans de l'autrichien Alois Negrelli. La voie maritime du Trieste vers l'Asie fut raccourcie largement par cette nouvelle voie navigable.

De 1872 à 1874 une expédition autrichienne avec le navire « Amiral Tegetthof » sous le commandement du lieutenant Julius Payer et capitaine Charles Weyprecht fut lancée dans les régions arctiques. Pendant cette entreprise, un archipel fut découvert et baptisé « Franz Josefs Land ».

A la recherche d'un passage nord-est vers l'océan glacial arctique, le navire fut pris dans les glaces. L'équipage dut quitter le navire et se frayer à pied un chemin jusqu'à la côte.

## 1.5 RESUME

Parlant de la marine, on doit constater qu'elle enregistrerait certainement quelques succès remarquables, mais elle ne pouvait toutefois jamais atteindre vraiment une importance stratégique pour l'Empire des Habsbourg. La victoire de Lépante est liée à l'Autriche principalement par le nom du commandant Don Juan d'Autriche. La menace sur les Turcs pour l'Autriche est même encore plus les Balkans, donc par le mois

de guerre la marine n'est jamais intervenue pour mener des actions offensives d'importance stratégique.

Pour l'Autriche la flottille sur le Danube a représenté un soutien important pendant les guerres nombreuses dans la région d'Europe de l'Est. Elle a servi au passage sur le Danube, au transport et au soutien des troupes.

La création d'une flotte marchande autrichienne a été favorisée par le mercantilisme. Tandis que les sociétés commerciales autrichiennes ne pouvaient finalement pas s'imposer, la DDSG aussi bien que la Lloyd autrichienne atteignaient une dimension considérable.

Les nombreuses expéditions et missions de la marine étaient scientifiquement très précieuses. D'autre part, elles donnèrent une importance politique considérable à la monarchie autrichienne. Certes, dans le milieu du 19<sup>e</sup> siècle il n'y avait plus de conquêtes coloniales possibles, mais ces voyages donnèrent à l'Autriche la possibilité de montrer son drapeau sur la totalité du globe.

Par conséquent on peut constater, que l'Empire autrichien n'a pas joué un grand rôle parmi les puissances maritimes, mais le rôle de la marine pour l'Autriche fut considérable en matière de commerce et politique.

## 2. LE ROLE POLITIQUE

### 2.1 LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME

A la différence de ce qui se passe sur terre, la définition du droit international en mer a toujours été difficile. Pour beaucoup, la mer représente l'espace de liberté et ne peut faire l'objet d'aucune législation. Cependant, du fait des ressources que la mer recèle, certains Etats ont cherché très tôt à se réserver l'exclusivité sur des espaces maritimes de plus en plus grands.

La convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de Montego Bay de 1982 a permis aux acteurs internationaux de s'accorder sur une définition des espaces maritimes et de limiter le potentiel de crise constitué par la défense des intérêts liés à la mer. Elle a en outre défini précisément les droits et obligations qui s'y rapportent. Ce cadre juridique international protège les Etats côtiers de toute tentative d'appropriation par un tiers de leurs mers et des ressources qui y sont attachées.

En partant de la côte, on distingue

- la mer intérieure,
- la mer territoriale,
- la zone contiguë,
- la zone économique exclusive,
- le plateau continental
- et la haute mer.

La zone économique exclusive, inférieure à 200 miles à partir des lignes de base, est considérée comme une des grandes innovations de la CNUDM. A l'intérieur de cet espace, l'Etat se voit reconnaître certains droits souverains, notamment dans le domaine de l'exploitation, de la gestion des ressources naturelles et de l'exploitation de la zone à des fins économiques ou de production d'énergie. En contrepartie, il est dans l'obligation de mettre en œuvre une politique de protection des ressources naturelles, notamment halieutiques. Tous les autres Etats jouissent dans la zone économique exclusive des libertés de navigation et de survol ainsi que de celle de poser des câbles et des pipelines sous-marins. L'Autriche, comme un « Etat sans littoral et géographiquement désavantagé » a le droit de participer, selon une formule équitable, à l'exploitation d'une part appropriée du reliquat des ressources biologiques des Etats côtiers de la même sous-région ou région.

Le plateau continental est le prolongement naturel du territoire des Etats côtiers et les droits des Etats y sont limités à l'exploration et à l'exploitation des ressources minérales ainsi qu'aux autres ressources non biologiques présentes dans les fonds marins et les tréfonds.

La haute mer est un espace libre et définie comme « toutes les parties de la mer qui ne sont pas soumises à une quelconque forme de souveraineté des Etats ». Cela s'applique à tous les moyens de communication – navigation, survol, pose de câbles et de pipe-lines – ainsi qu'à la plupart des activités économiques maritimes et à la recherche scientifique. Juridiquement, la seule norme applicable est le droit du pavillon en vertu duquel le bâtiment naviguant en haute mer ne peut relever que de l'ordre juridique du pays de référence. Tous les pays - qu'ils soient ou non pourvus de littoral - ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer et jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des Etats de transit.

centres industriels et les chantiers navals asiatiques construisent près du quart des navires livrés dans le monde. Aujourd'hui les pays d'Asie avec leur économie fondée sur les échanges maritimes contrôlent 30% de la flotte mondiale.

Si on regarde les pays de l'UE, on doit constater que le transport maritime, sous maîtrise des états membres diminue. En 1998, l'UE sans la flotte sous contrôle grec, qui est considérée comme un cas spécifique, ne contrôlait que 15% de la flotte mondiale contre 28% en 1982. Cela signifie une diminution de la capacité de transport des pays de l'UE, qui perd une part de ses capacités de défendre ses pavillons et sa participation aux routes animées par son propre commerce, et donc de contrôler son ravitaillement quotidien.

La concurrence mondiale, qui se traduit par une guerre des tarifs de fret, a modifié le classement des flottes ces vingt dernières années. Les pavillons de « libre immatriculation » ou de « second registre », couvraient en 1998, près de la moitié de la flotte mondiale (en tonnage) au lieu du quart, dix ans auparavant.

Les registres de 27 pays ont été déclarés pavillons de complaisance. Les principaux pavillons de complaisance sont le Libéria, Panama, Chypre, Malte, les Bahamas et les Bermudes.

Pour l'armateur les avantages sont multiples : d'ordre fiscal, d'allègement d'impôts, de coûts d'exploitation réduits, d'indépendance par rapport aux pouvoirs publics, de non-réquisition en cas de guerre, etc. Aujourd'hui, les armateurs européens ont placé 60% de leurs navires sous pavillon de complaisance, malgré leur vocation à assurer la fonction de transit maritime pour la plupart des trafics intercontinentaux à destination de l'Europe.

Outre des conditions concurrentielles inégales, le problème le plus important est

## **2.3 LES INTERETS NATIONAUX DANS L'UNION EUROPEENE**

### **2.3.1 Les données géographiques**

L'Europe géographique est délimitée au sud par une mer semi-fermée, la Méditerranée, à l'ouest par l'océan Atlantique, et au nord par l'océan Arctique. Dans ses espaces intérieurs, la Manche et la mer du Nord sont de vastes espaces soumis à l'un des plus denses trafics maritimes du monde alors que la mer Baltique est un espace fermé, de très faible profondeur, où le trafic est limité. La route de l'océan arctique, quant à elle, ne peut être utilisée que de façon saisonnière par les navires.

La profonde pénétration de la mer dans l'intérieur des terres lui confère 32.000 kilomètres de côtes dont 13.500 de côtes atlantiques et 12.700 de rivages méditerranéens. L'Europe est séparée de l'Afrique par le détroit de Gibraltar. L'Europe enfin possède de nombreux ports qui constituent autant de points de jonction entre les activités commerciales maritimes et continentales.

Les pays européens se répartissent en Etats côtiers, Etats sans littoral et puissances maritimes. Sur les quinze Etats qui composent aujourd'hui l'Union européenne, seulement deux, le Luxembourg et l'Autriche ne possèdent pas de façade maritime. Avec l'élargissement de l'UE le nombre de pays enclavés augmentera à 5 avec la République tchèque, la Slovaquie et l'Hongrie.

Certains Etats comme la France, le Royaume Uni et l'Espagne possèdent encore des territoires à l'extérieur de la zone Europe.

néanmoins remettre en cause certains équilibres fragiles. La création des ZEE tend en effet à dilater les souverainetés. L'accaparement des richesses conduit au « grignotement » des zones au-delà des 200 milles nautiques reconnus par la convention.

Le différend gréco-turc montre combien l'Europe est loin d'échapper à cette problématique. L'origine du contentieux égéen est à rechercher dans la question du partage des îles, posée en 1830 dès l'indépendance de la Grèce. Aujourd'hui, les différents traités et conventions censés définir le statut de cette zone ne suffisent pas à régler les différends qui opposent la Grèce à la Turquie, dans la mesure où l'une comme l'autre, en fonction des intérêts nationaux et de l'évolution du contexte international, deviennent soit des légalistes purs et durs, soit des critiques du formalisme légal abstrait.

La mer Egée, par ses richesses maritimes mais surtout comme un espace de souveraineté à se partager, se trouve donc au centre de la rivalité turco-grecque. Les deux pays se livrent ainsi un complexe et intense débat juridique autour de cette question, qui est composée de plusieurs volets : la délimitation du plateau continental, le problème de la mer territoriale, et la remilitarisation par la Grèce des îles orientales.

D'autre part Chypre continue d'être un casse-tête international, car tout conflit sur son sol dégènerait inévitablement en un affrontement entre la Grèce et la Turquie, deux membres de l'OTAN. Un tel engrenage, qui constitue une menace pour la sécurité et la stabilité européennes, mettrait les Etats-Unis et l'Europe dans une situation particulièrement délicate. C'est pourquoi des initiatives sont prises par ces derniers pour tenter de désamorcer les tensions sur l'île. La perspective d'une adhésion de Chypre à l'Union européenne peut notamment être perçue comme un moyen utilisé par Bruxelles

L'Union européenne doit donc prendre toutes les mesures normatives et diplomatiques nécessaires pour maintenir la sécurité dans ses espaces maritimes.

### **2.3.3 Le transport maritime**

Les espaces océaniques sont un facteur déterminant pour l'Europe. Ils permettent l'affirmation de sa puissance à la fois sur les plans stratégiques, économiques, et militaires. En fonction du rôle que la mer a pu jouer dans son histoire propre, et de sa proximité géographique, chaque Etat européen accorde cependant aux espaces océaniques une importance inégale. Il existe donc des divergences dans leur perception des espaces océaniques, ce qui ne rend pas aisé la définition d'intérêts maritimes communs.

Idéalement placée aux carrefours maritimes de l'océan Atlantique et de la mer Méditerranée, l'Europe contrôle les accès aux routes océaniques vers le nord, l'ouest et le sud. Cet accès privilégié aux océans donne à l'Union européenne une réelle liberté de mouvement nécessaire à la fluidité de ses flux d'importation de matières premières et énergétiques ainsi que de ses produits manufacturés.

L'Europe est très largement dépendante des espaces océaniques pour assurer ses échanges commerciaux et ses approvisionnements stratégiques. Depuis le fin de la deuxième Guerre mondiale, les échanges internationaux européens par voie de mer ont été multipliés par sept. A court terme, l'Union devrait être confrontée à un accroissement substantiel de cette dépendance du transport océanique et du cabotage.

politiques d'encouragements, souhaitent bénéficier des taux de fret les plus bas possibles, et ne défendent le principe d'établissement d'une politique maritime européenne que de façon très discrète.

### **2.3.4 La pêche**

Avec 6,7 millions de tonnes de captures par an, l'Union européenne est derrière la Chine la deuxième puissance de pêche mondiale. Pourtant, la pêche et l'aquaculture contribuent pour une part modeste au PIB communautaire. Le secteur constitue pour de nombreuses zones côtières une source de revenus et d'emplois importante. La filière emploie 500.000 personnes, dont 30% en Espagne, et 25% en Italie. La flotte de pêche s'établit à 100.000 navires. Le secteur de la pêche est en constante régression. De 1990 à 1997, l'emploi a diminué chez les marins pêcheurs de 19%.

Les ressources halieutiques diminuent de façon importante et désordonnée, en raison de leur mauvaise gestion et de leur surexploitation. Cette situation provoque des querelles fréquentes entre pays de l'Union européenne, mais également entre pays européens et pays tiers.

Depuis 1983, la politique commune de la pêche a pour ambition de protéger les espèces contre la surexploitation, tout en garantissant des revenus aux pêcheurs européens, et l'approvisionnement du marché intérieur. Face aux menaces qui pèsent sur l'épuisement des réserves halieutiques, les meilleures chances de survie du secteur reposent sur l'application de règles communes.

Sur la base d'études scientifiques réalisées sur les principaux stocks, le conseil

même, certaines zones peuvent être fermées pour la protection des stocks, certains engins de pêche interdits, et des techniques plus sélectives, facilitant la fuite des juvéniles ou limitant la capture des espèces non visées, peuvent être rendues obligatoires. Des tailles minimales de capture, en dessous desquelles il est illégal de débarquer les diverses espèces, sont également en vigueur.

Les Etats membres surveillent le niveau de consommation de leurs quotas, et doivent fermer les pêcheries concernées, dès que l'un d'eux est épuisé. La Communauté n'intervient que pour vérifier la mise en oeuvre effective, ainsi que les normes d'équité et de qualité de ce contrôle.

En mars 2001, la Commission a publié son rapport sur la situation de la pêche communautaire. La première insuffisance concerne l'état alarmant de nombreux stocks halieutiques, dont le volume est en deçà des limites biologiques raisonnables. La taille des stocks et les débarquements ont diminué de façon spectaculaire au cours des vingt-cinq dernières années.

Par ailleurs, la capacité de pêche des flottes communautaires est bien supérieure à celle nécessaire pour exploiter les ressources halieutiques disponibles d'une manière durable. Pour garantir une pêche durable, le taux de mortalité par pêche des principaux stocks halieutiques communautaires devrait être réduit d'un tiers à la moitié selon le type de pêcherie et la zone concernée.

Outre l'amenuisement de la ressource et la surcapacité de la flotte, la majeure partie du secteur de la pêche communautaire se caractérise par sa fragilité économique, une rentabilité financière médiocre et une régression constante de l'emploi.

Pour l'avenir, il convient d'établir un système qui soit plus simple et plus efficace

comme insuffisantes et discriminatoires. Dans la presque totalité des États membres, les pêcheurs demandent que l'on mette en place au niveau communautaire un système de contrôle plus centralisé et plus harmonisé, qui permettrait selon eux d'agir plus efficacement dans toute la Communauté et d'y assurer l'égalité de traitement.

Si l'on veut donner une plus grande efficacité aux interventions de la Communauté, il est grand temps de définir plus précisément les objectifs politiques à atteindre.

## **2.4 LES MENACES MARITIMES**

### **2.4.1 Le terrorisme**

Le terrorisme constitue une menace de tout premier ordre pour l'ensemble des pays européens. Comme l'a montré l'attentat contre le Limbourg, une attaque de navires à distance des côtes ou loin des eaux européennes reste quasi imparable. Les flottes de guerre ne peuvent leur assurer une protection permanente.

Compte tenu de l'extrême dépendance des pays européens vis-à-vis des approvisionnements par mer, la destruction de terminaux ou d'installations portuaires par acte terroriste, aurait également de graves conséquences économiques et stratégiques. Le temps très important nécessaire à leur reconstruction obligerait à reconfigurer les flux de ravitaillement, ce qui affecterait de façon durable, non seulement le trafic maritime, mais aussi tout le système logistique européen.

L'attaque de bateaux de guerre constitue aussi un risque potentiel important, du

relève pas directement des marines de guerres, mais leurs moyens d'intervention en haute mer et tous temps peuvent être requisés et utilisés.

La drogue représente une part importante des trafics par voies maritimes et menace de façon certaine les pays européens. La surveillance des navires doit être systématique, en particulier auprès des côtes où la drogue est souvent livrée par embarcations.

Le trafic d'arme connaît pour sa part une augmentation significative depuis la fin de la guerre froide. Les différents conflits dans les Balkans et en Afrique, ainsi que l'effondrement des pays de l'Est, ont facilité la libre circulation d'armes de guerre qui se passe en particulier par voie de mer.

### **2.4.3 La piraterie**

Les attaques effectuées par ces pirates concernent non seulement le trafic commercial mais également la navigation de loisir et de plaisance. Au-delà de l'atteinte aux intérêts économiques, elles constituent une menace potentielle directe à la sécurité des personnes. Pour les pays européens, elle ne représente aujourd'hui qu'une menace de bas niveau, mais il est tout de même nécessaire de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la prévention de cette menace, en particulier dans l'espace méditerranéen.

### **2.4.4 La migration**

L'immigration illégale représente un risque pour la stabilité des pays européens,

### **2.4.5 La pollution**

L'accroissement de la concentration de navires sur certaines zones européennes et l'utilisation de navires hors normes sous les pavillons de complaisance augmentent la potentialité du nombre de catastrophes maritimes dans les eaux bordant l'Union européenne. La nature des marchandises transportées, souvent dangereuses et polluantes aggrave le risque de pollution.

Les naufrages n'interviennent en effet que pour une petite partie dans la pollution d'origine marine. Cette pollution vient pour la plupart d'opérations de dégazage.

On estime que 77% de la pollution marine provient de sources terrestres, soit directement, soit par l'intermédiaire de l'atmosphère. La majeure partie des milliers de produits chimiques utilisés dans divers domaines aboutit dans les océans.

## **2.5 LA DIMENSION MILITAIRE**

Certains Etats européens comme la France, le Royaume Uni et l'Espagne possèdent encore des territoires à l'extérieur de la zone Europe. Cette extraterritorialité représente pas seulement un facteur de puissance, mais aussi de vulnérabilité. Elle impose à l'UE de se doter de moyens de projection maritime, qui sont capables d'intervenir rapidement pour défendre ses intérêts et affirmer sa souveraineté. Tout conflit dans une partie du monde mettant en péril une possession d'un pays membre peut donc impliquer la totalité des membres de l'UE.

Concernant le fait, que les crises se développent le plus souvent à proximité des côtes, les moyens de projection maritime et l'appui direct des opérations à terre, à partir de la mer, devient un enjeu majeur.

Enfin, une politique de sécurité et de défense maritime doit aussi permettre à l'Union européenne de se doter à la fois des outils pour protéger son territoire contre les menaces militaires, et assurer sa supériorité maritime.

## **2.6 LE ROLE POLITIQUE DE L'AUTRICHE**

Pour pouvoir poursuivre avec succès une politique maritime, l'Autriche doit être avant tout consciente de l'importance des espaces océaniques du point de vue politique, économique et militaire aussi pour un pays enclavé. D'une part, il existe comme auparavant une certaine liberté de la mer qui permet à tous les États d'utiliser les mers dans les domaines différents. D'autre part, certains pays côtiers essayent après comme avant d'étendre leurs zones de contrôle et d'influence et de réduire le volume de l'espace libre dit de haute mer.

Une politique maritime autrichienne doit s'opposer à tous ces tentatives pour défendre ses possibilités de participer aux richesses des espaces océaniques.

Pour atteindre ses objectifs, l'Autriche peut s'engager à différents niveaux.

- ~ A cause de son histoire, l'Autriche possède un héritage maritime considérable.
- ~ Contrairement à la plupart d'autres États enclavés à classer comme pays en voie de développement, l'Autriche compte parmi les pays les plus riches du monde.
- ~ La politique de neutralité de plusieurs années et son engagement dans l'ONU ont aidé l'Autriche à obtenir un certain rôle de médiateur international.

Ensemble avec d'autres États, et en particulier ceux d'Europe occidentale, l'Autriche peut lutter contre la pollution des mers et les périls liés aux pavillons de complaisance. Après le naufrage des pétroliers Erika et Prestige, on pourrait imaginer que l'Europe lance des programmes technologiques pour renforcer la sécurité des navires, lutter contre une marée noire et des pollutions marines et qu'elle mette aussi sur pieds un ensemble de moyens pour intervenir efficacement contre des marées noires.

En ce qui concerne la mise en place de standards internationaux de sécurité stricts et des moyens pour en contrôler l'effectivité, l'Autriche pourra compter surtout sur le soutien de pays avec un tourisme côtier fort.

### **2.6.2 Le rôle dans l'UE**

Comme État membre d'une Union européenne largement dépendante des espaces océaniques pour assurer ses échanges commerciaux et ses approvisionnements stratégiques, l'Autriche est naturellement intéressée par une politique maritime européenne forte.

A cause de son statut de pays enclavé, l'Autriche a une certaine prédestination à jouer un rôle de médiateur actif dans l'UE et à contribuer à fournir des solutions de compromis aux conflits d'intérêts.

### **2.6.3 L'intérêt national**

Comme déjà exposé, L'Autriche doit certainement soutenir une politique maritime forte de l'UE, mais elle doit toutefois faire attention à ce que ce ne soit pas seulement les vues nationales des Etats côtiers les plus importants qui soient réalisées. Ainsi, il n'est pas dans l'intérêt de l'Autriche que la restructuration nécessaire de la pêche soit financée par les ressources considérables de l'UE.

Avec l'élargissement de l'UE il existe pour l'Autriche la possibilité de représenter en commun avec le Luxembourg, la Tchéquie, la Hongrie et la Slovaquie les intérêts des pays enclavés. La politique maritime de l'UE ne peut pas prendre fin dans les ports maritimes, mais doit aussi inclure l'« hinterland ».

### **2.6.4 Le rôle politico-militaire**

A cause de la grande difficulté de surveiller les espaces océaniques, les mers et ses côtes maritimes constituent un espace privilégié pour plusieurs activités criminelles. Ces menaces comme le terrorisme, la contrebande ou la migration clandestine restent pas une affaire des états côtiers mais impliquent l'ensemble des pays européens. C'est pourquoi la lutte contre ces menaces présente une mission prioritaire pour l'UE ; ce que

considérables dans une zone de crise, les forces maritimes peuvent être les moyens les plus appropriés ou même les seuls possibles.

Manquant d'une marine autrichienne, la coopération avec une marine « partenaire » serait une parfaite possibilité pour former quelques « experts maritimes » et entraîner sa force terrestre dans les domaines nécessaires. Au delà, la participation d'une ou plusieurs frégates autrichiennes dans une force maritime européenne serait certainement exécutable et un excellent outil diplomatique de montrer le pavillon autrichien sur le globe total.

## **3. LE ROLE ECONOMIQUE**

### **3.1 LES RICHESSES MARITIMES**

#### **3.1.1 Les ressources halieutiques**

La pêche constitue depuis les débuts de l'humanité une source de nourriture importante. Au cours des siècles, l'homme a pu penser que cette ressource était inépuisable du fait de l'immensité des espaces océaniques. On estime, que le poisson est la principale source de protéines pour un milliard de personnes dans les pays en voie de développement.

Mais, l'évolution de la pêche intensive est allée de pair avec l'épuisement des espèces les plus recherchées. La disparition quasi complète des poissons dans certaines zones a entraîné une vive compétition entre les différentes flottilles de pêche dans des espaces de plus en plus réduits.

Actuellement, les préoccupations de gestion durable du patrimoine conduisent à une exploitation plus modérée des ressources fragiles et à la mise en place de réglementations contraignantes. Au-delà, le développement de l'aquaculture répond à la demande de produits de la mer tout en contribuant à alléger la pression sur les populations naturelles de poissons.

#### **3.1.2 Les ressources des fonds marins**

aux matières premières tirées de la mer permettrait alors à l'Union européenne de maîtriser sa dépendance stratégique vis-à-vis de pays tiers.

L'extraction en mer réalisée en mer du Nord, partage les ressources de l'Union entre opérateurs pétroliers anglais et français. Les réserves y sont estimées à 1.200 millions de tonnes. En 2001, la Grande-Bretagne était le neuvième producteur mondial de pétrole, avec 2,7 millions de barils par jour, et le troisième fournisseur du marché de l'Union européenne.

De nouveaux champs ont été découverts dans les espaces européens, mais sont peu exploités malgré le potentiel de découverte considérable qui les caractérise. De nouvelles techniques d'extraction et de pompage permettent désormais de forer à meilleur coût des puits capables de produire sans interruption, ce qui réduit les investissements nécessaires et augmente la durée d'exploitation des gisements.

Le gaz prend une place de plus en plus importante notamment dans le domaine de la production d'électricité avec l'arrivée des centrales à turbines de nouvelle génération. C'est pourquoi la quête de nouveaux gisements est impérative pour toutes les économies. Elle contribue, encore plus que par le passé, à en faire un des enjeux majeurs du monde moderne.

A l'heure actuelle, les gisements exploités sont situés sur les plateaux continentaux à des profondeurs croissantes grâce aux immenses progrès technologiques réalisés ces dernières années. Ils atteignent désormais des profondeurs proches de 1.100 mètres, et des prospections sont réalisées jusqu'à 2.700 mètres. Des avancées récentes permettent d'envisager l'exploration et l'exploitation de gisements de pétrole et de gaz jusqu'à des profondeurs plus importantes encore.

Compte tenu des progrès technologiques enregistrés depuis dix ans, l'exploitation des nodules devrait cependant présenter un attrait particulier d'ici à trente ans, quand les ressources terrestres commenceront à décroître. L'Europe, grâce à son savoir-faire technique, devrait jouer à court terme un rôle important dans le domaine des nodules. Pour le court terme, une inventurisation des ressources doit être réalisée afin d'évaluer leur importance et leur accessibilité, et de mettre en œuvre leur protection pour prévenir toute appropriation par des pays tiers.

### **3.1.3 L'eau**

Au cours des 50 dernières années le volume de l'eau utilisée dans le monde a été multiplié par 4. Les réserves d'eau douce sont soumises à une pression croissante en raison de l'intensification du captage de l'eau, de la mauvaise gestion et de la contamination des nappes sous-terrains par la pollution due à l'élevage intensif et à l'usage d'engrais et de pesticides industriels.

Il est probable, que les changements du climat mondial aggravent encore la situation. Certaines parties du monde recevront moins de pluie, et une partie plus importante de l'eau tombée sur la terre s'évaporerait sous l'effet du réchauffement. L'élévation du niveau de la mer provoquera, par ailleurs, une augmentation de l'infiltration d'eau salée dans les réserves d'eau douce.

Il existe dans le monde environ 10.300 usines de dessalement de l'eau de mer qui ont produit, au total, en 1995, presque 20 millions de m<sup>3</sup> d'eau par jour.

### **3.1.5 Le tourisme**

La mise en valeur touristique des littoraux s'est fait progressivement à partir du 19<sup>e</sup> siècle. Les stations balnéaires de la Manche, de la mer du Nord et de la côte Atlantique ont fait la fortune de Biarritz et de Deauville, les stations méditerranéennes ont été ensuite développées avant que la société post-industrielle contemporaine ne mette en valeur des littoraux beaucoup plus chauds et plus lointains.

Ces aménagements récents sont souvent continus et s'étendent comme un ruban, sur des dizaines de kilomètres. Parallèlement, les bains de mer, le surf, la planche, le char à voile et la plongée sous-marins ont ouvert de nouvelles possibilités à un tourisme de masse.

## **3.2 LES INDUSTRIES MARITIMES**

### **3.2.1 Le transport maritime mondial**

Plus des trois quarts du commerce mondial utilisent le transport maritime ou fluvial. Le secteur maritime est donc international et dynamique. L'internationalisation accrue de l'industrie du transport maritime ces dernières années s'est traduite par des changements concernant la propriété et la gestion des bateaux, l'établissement de nouveaux registres, l'évolution technologique et la formation d'équipages constitués de marins de diverses cultures et parlant des langues différentes.

On estime 1,2 million de marins sur des navires de plus de 100 tonnes de

### **3.2.2 La place du transport maritime dans l'UE**

L'Europe est très largement dépendante des espaces océaniques pour assurer ses échanges commerciaux et ses approvisionnements stratégiques. Depuis le fin de la deuxième Guerre mondiale, les échanges internationaux européens par voie de mer ont été multipliés par sept. A court terme, l'Union devrait être confrontée à un accroissement substantiel de cette dépendance vis-à-vis du transport océanique et du cabotage.

Aujourd'hui, plus de 70% de son commerce extérieur et 30% de ses échanges internes se font par la mer. De 1990 à 1998, le transport maritime à courte distance a connu une augmentation de 27%. Aujourd'hui, il concerne 41% du transport intracommunautaire de marchandises.

Au total, plus d'un milliard de tonnes de fret sont débarquées et embarquées dans les ports de l'Union chaque année. L'Union européenne est en situation de grande dépendance vis-à-vis des sources énergétiques primaires. Malgré une production d'environ 8,5% de l'énergie mondiale, elle en consomme le double, ce qui l'oblige à importer massivement son pétrole, son gaz et son charbon. La voie maritime en constitue aujourd'hui le principal moyen d'acheminement. Par la somme des échanges commerciaux réalisés avec l'extérieur de l'Europe, l'Union apparaît comme la première puissance du globe, réalisant 813 milliards de dollars d'exportation contre 683 pour les Etats-Unis (données 1998). La majeure partie de ces flux commerciaux est assurée par la mer, en particulier avec l'Asie.

Environ 40% du commerce de l'Europe sont transportés sur des navires détenus ou contrôlés par des intérêts originaires de l'Union. En 2001, la marine marchande de la haute mer battant le pavillon autrichien se composait de 8 navires.

activité à fort coefficient de main-d'œuvre, est devenue une activité de plus en plus capitalistique du fait de cette évolution.

Il en résulte une réduction importante du nombre de personnes nécessaires pour la manutention d'une cargaison. Bien que le commerce maritime a considérablement augmenté au cours de la même période, le surcroît d'efficacité apporté par les techniques nouvelles a causé dans beaucoup de ports une très nette baisse du nombre de travailleurs portuaires nécessaires. Dans de nombreux cas, cela a provoqué des licenciements et la mise en place de divers dispositifs pour préserver l'emploi.

L'Europe demeure le continent des grandes concentrations portuaires, mais les ports n'y sont pas régulièrement répartis. Les principaux regroupements se trouvent en mer du Nord et en Méditerranée occidentale. Là ils desservent les arrière-pays et les bassins industriels les plus importants.

Les plus grands ports au bord de la mer du Nord, sont ceux qui ont su se créer un « hinterland » avec des activités industrielles et services associés à un réseau de communication en profondeur. Les ports d'Europe du Nord permettent des liaisons directes avec les centres industriels d'Allemagne et de l'Europe centrale. Les ports de la Méditerranée ne sont pas le siège d'une activité comparable.

### **3.2.4 La construction navale**

En 1998, 18 millions de tonnes en pleine charge ont été livrées. Le Japon est le premier producteur de navires avec 38% du marché mondial suivi de la Corée avec 21%. L'Extrême-Orient domine le secteur avec plus des deux tiers des livraisons. L'Europe de l'est s'est effondrée avec moins de 5% des livraisons. Les chantiers ouest-

## **3.3 LE DANUBE**

### **3.3.1 La géographie**

Parmi les grands fleuves européens, le Danube se situe au deuxième rang après la Volga et il est placé au 21<sup>e</sup> rang parmi tous les fleuves de la Terre. Le Danube est le seul des grands fleuves de l'Europe qui se coule d'ouest en est.

De sa source dans les montagnes de la Forêt Noire, jusqu'à son embouchure dans la Mer Noire il parcourt 2.857 km - dont 350,5 km en Autriche - en reliant 10 pays: Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Roumanie, Bulgarie, Moldavie et Ukraine.

Le delta du Danube est une immense région amphibie d'une superficie de 5.640 km<sup>2</sup>, en forme de triangle d'une hauteur de 70 km. Entre les trois bras principaux (Kilia –120 km, Sulina –63 km, et Saint Georges – 109 km), le delta comprend une quantité de chenaux et d'îles flottantes. Environ deux tiers de la surface totale du delta est submergée de façon permanente.

Le delta est une de plus large zone humide du monde, étant conformément à la classification de l'UNESCO la troisième région du monde en matière de biodiversité. En Europe, c'est le dernier paysage naturel pratiquement vierge.

### **3.3.2 La pollution du Danube**

L'utilisation de la ressource en eau pour les importantes activités économiques et

La pollution accidentelle figure parmi les problèmes importants. Pendant les trois dernières années, deux accidents se sont produits en Roumanie avec des effets désastreux pour l'environnement, causés par des destructions accidentelles des retenues de décantage minières. Dans le cas de l'accident du 31 janvier 2000, 24 localités riveraines du Danube avec environ 1,1 millions d'habitants ont été privées d'eau potable sur une période de 2-4 jours.

Au delà on doit aussi mentionner la contamination des eaux de surface et souterraines par les métaux lourds, l'huile et les dérivés pétroliers, lors de l'intervention de l'OTAN en Yougoslavie en 1999.

### **3.3.3 La navigation**

Le Danube et ses affluents représentent depuis longtemps l'axe vital du commerce et de l'activité économique dans une grande partie du continent européen. La constitution de la Commission Européenne du Danube, après la Guerre de Crimée de 1857-1859, avait pour but d'éviter le contrôle exclusif d'une seule puissance sur la zone. Aujourd'hui, le Danube est l'unique grand fleuve du monde sur lequel est assuré le droit de libre navigation à toutes les nations.

Jusqu'à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, les tentatives de régularisation en domaine de navigation ont été peu nombreuses, locales et en général sans importance majeure. Après ont étaient réalisées des améliorations dans de nombreux secteurs du Danube. Parmi les plus importants ouvrages hydrauliques figure le canal Rhin-Main-Danube

Le Danube est accessible aux navires de 1.500 tonnes en aval de Budapest jusqu'au port roumain de Constanta. En territoire allemand, il est cependant nécessaire d'accroître son tirant d'eau (actuellement de 2,5 mètres) entre Straubing et Vilshofen car en période de basses eaux la navigation y est rendue plus difficile.

En septembre 2001, la Commission européenne a adopté un Livre blanc sur les transports qui souligne le fait que les coûts dus à la congestion du trafic s'élèveront à 1% du PIB de l'Union européenne en 2010. En même temps, à peu près toutes les régions extérieures à l'Union auront des liens faibles avec les marchés principaux. La politique globale des transports doit être aussi modifiée. Le nouveau programme "Marco Polo" cible le développement du transport maritime intracommunautaire sur les voies intérieures navigables et notamment la navigation sur le corridor Rhin – Main – Danube. En 2007, la navigation sur le Danube devrait connaître une croissance de 25 à 30% par rapport à 1998.

### **3.3.4 Les ports**

Grâce à ses deux canaux, le Danube assure la liaison directe entre Rotterdam et Constanta, les deux grands ports maritimes situés à ses extrémités. Depuis les années soixante-dix, Rotterdam est connu pour être le premier port du monde. Aujourd'hui ce port partage ce rang avec Singapour. 20% de la totalité des transports maritimes européens, soit 323 millions de tonnes (en 2000) de marchandises par an y transitent avec un trafic quotidien de plus de 90 navires.

L'activité de Rotterdam a connu une croissance importante depuis la fin de la

embouteillages considérables sur les axes ouest-est et nord-sud du pays, et le manque d'espace dans le complexe portuaire de Rotterdam.

Avec ses 3.600 hectares, le port de Constanta est le plus vaste d'Europe, sinon du monde. En 1988, le port de Constanta avait connu son année record avec 62,3 millions de tonnes de trafic. 85% du transport de marchandises roumaines sur le Danube étaient destinés à l'Autriche, à la Hongrie et à l'Allemagne.

A cause du bombardements des ponts yougoslaves par l'OTAN en avril 1999, notamment à Novi Sad, la circulation maritime sur le Danube était complètement bloquée et en 2002 le trafic n'atteignait plus que 26,8 millions de tonnes, soit le même niveau qu'en 1976.

### **3.3.5 La navigation en Autriche**

Le Danube présente le seul accès direct de l'Autriche à la mer. Par conséquent cette voie navigable et sa navigation jouent un rôle particulier pour l'Autriche pour ce qui est le réseau de transport international.

Sur les 350,5 km du « Danube autrichien » - du km 2.223,2 jusqu'au km 1872,7 - on trouve 9 écluses avec une longueur de 230 mètres et une largeur de 24 mètres.

En 2001, plus de 11,6 millions de tonnes des marchandises ont été transportées dont 27,6% par les 191 navires autrichiens. Les principaux groupes de marchandises en quantité de transport totale étaient les « minerais et déchets de métal » avec 26%, le

## **3.4 LE ROLE ECONOMIQUE DE L'AUTRICHE**

### **3.4.1 La marine marchande autrichienne**

Bien sur, il serait profitable pour l'Autriche de conserver une autonomie nationale en matière de commerce par voie maritime avec une flotte marchande compétitive. Ca pourrait lui permettre de maintenir une relative indépendance de ses approvisionnements en matières premières en cas de crise. Mais concernant la concurrence mondiale, l'effectif actuel de la marine marchande autrichienne avec 8 navires conjugué aux handicaps d'un pays enclavé ne disposant donc pas de ports, une indépendance nationale paraît presque impossible à réaliser.

Au-delà, avec l'entrée dans l'Union européenne, l'économie nationale de l'Autriche est de plus en plus liée à l'économie de l'UE. Par conséquent, une marine marchande européenne compétitive - peut-être un jour sous pavillon européen - est d'une grande importance pour tous les pays membres. Il faut donc préserver une filière maritime européenne avec de chantiers navals de haute technicité, des armateurs, des marines et des sociétés de services, dans laquelle se trouvera une place convenable pour une participation autrichienne.

### **3.4.2 La coopération internationale**

Compte tenu des difficultés inhérentes à son enclavement à bénéficier des richesses maritimes et plus particulièrement des ressources des fonds marins comme le

engagement financier. Outre le profit financier à attendre l'Autriche pourrait aussi s'assurer avec des contrats bilatéraux des conditions spéciales en ce qui concerne l'utilisation de ces ports.

Grâce à sa proximité avec l'Autriche, la côte adriatique, slovène et croate, représente une destination populaire pour le tourisme autrichien. En ce qui concerne l'établissement de l'infrastructure touristique nécessaire, l'Autriche est d'ores et déjà le bailleur de fonds étranger le plus important en Croatie.

### **3.4.3 La recherche**

Pour l'Autriche, le développement des compétences scientifiques, technologiques et industrielles dans le secteur maritime peut être un enjeu majeur. L'Union européenne doit accroître cette capacité de concevoir des nouveaux navires comme par exemple les navires techniques pour l'exploitation pétrolière ou d'autres ressources des fonds marins ce qui représente un véritable défi technologique et une chance particulière pour des entreprises de haute technologies autrichiennes.

Dans ces secteurs, l'Europe a besoin de programmes mobilisateurs en recherche marine sur les technologies navales comme les nouvelles architectures de navires, les nouveaux matériaux, les nouveaux modes de propulsion, les équipements techniques mais aussi sur le rôle des océans, sur l'évolution des climats ou la protection des ressources halieutiques.

Nous sommes de plus à la veille de l'élargissement de l'Union européenne à quelques-uns des pays de l'ancienne Europe de l'Est. Cet élargissement présente pour l'Autriche une perspective très intéressante de liaison par navigation intérieure de Rotterdam jusqu'à la mer Noire. Considérant le fait, qu'il n'y a pas moins de 62 écluses entre Vienne et Rotterdam, mais seulement 6 entre Vienne et Constanta, la partie orientale du Danube et la coopération économique avec les futurs membres de l'UE deviendront de plus en plus intéressantes pour l'Autriche.

Auparavant il conviendra de résoudre certains problèmes. Le premier objectif doit être d'améliorer la viabilité, la sécurité et l'efficacité du transport fluvial sur le Danube. En Autriche, les travaux de régularisation du cours du fleuve seraient nécessaires en aval de la Wachau, à 80 kilomètres à l'ouest de Vienne et de Wien Freudenau à Bratislava.

En outre, le tirant d'air sous certains ponts limite le transport de conteneurs à trois couches au maximum. Selon les prévisions d'une étude du ministère de l'économie autrichien, le trafic fluvial sur le Danube pourrait atteindre 37 millions de tonnes en 2015 (au contraire de 11,6 millions de tonnes en 2001) si la navigabilité du fleuve était améliorée d'ici là.

Le Danube peut être également considéré comme un véhicule idéal pour l'intégration économique progressive des pays riverains et comme un axe de la coopération pan-européenne. Il serait rationnel de construire près du Danube des objectifs industriels qui profiteraient du transport à frais réduits des marchandises en vrac et à gros gabarit, qui pèsent lourd. De même, il faudrait encourager la coopération des entreprises situées le long du fleuve et qui présentent des complémentarités

un défi pour l'Autriche. Mais ces ne sont pas des questions nationales et doivent donc être traitées à l'échelon régional.

Pour atteindre tous ses objectifs, l'Autriche doit intensifier la coopération paneuropéenne entre les gouvernements et les organisations internationales, surtout avec des pays riverains, qui sont de futurs membres de l'UE.

## 4. RESUME

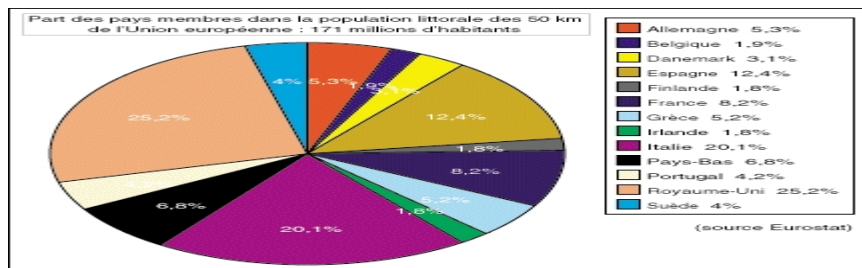
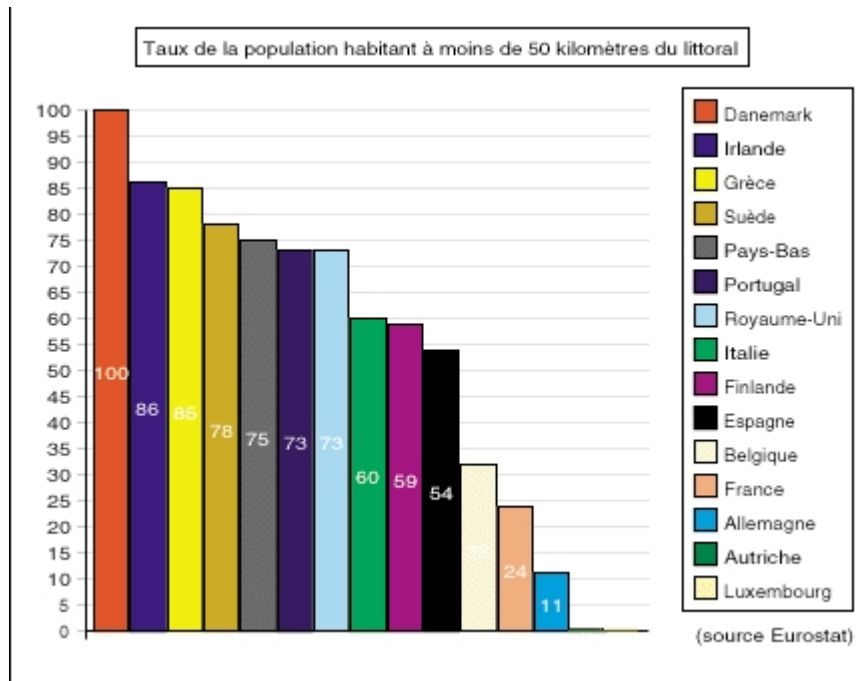
Avant la Première Guerre mondiale la monarchie autrichienne était liée étroitement à la mer et possédait une marine de guerre et une marine marchande remarquables. Concernant la marine de guerre, on doit constater qu'elle a enregistré quelques succès remarquables comme la victoire de Lissa, mais elle n'a pas toutefois pu atteindre vraiment une importance stratégique pour l'Empire des Habsbourg. Par ailleurs, ses nombreux missions et expéditions étaient scientifiquement et diplomatiquement très précieux.

Grâce à son immense diversité, les espaces océaniques représentent un défi mondial énorme avec des conséquences directes et indirectes pour l'Autriche. C'est pourquoi, l'Autriche peut et doit jouer un rôle en matière de politique maritime pour profiter des richesses maritimes et se protéger face à ses menaces.

Malgré sa situation comme pays enclavé sans accès direct à la mer il existent des nombreux domaines, dans lesquels l'Autriche peut s'engager à son propre bénéfice. L'encouragement de la navigation fluviale sur le Danube, le développement des compétences scientifiques, technologiques et industrielles dans le secteur maritime, ou la subvention des divers projets maritimes sont seulement quelques exemples. Mais, les espaces maritimes constituent des défis internationaux caractérisés par de nombreux problèmes causés par différents intérêts nationaux.

En tant qu'état membre de l'Union européenne qui est très largement dépendante des espaces océaniques pour assurer ses échanges commerciaux et ses approvisionnements stratégiques, l'Autriche doit être intéressée et s'engagée dans une

## ANNEX A : LA POPULATION LITTORALE



# ANNEX B : LE DANUBE



# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES

- AICHELBURG Wladimir, Kriegsschiffe auf der Donau, Wien, Österreichischer Bundesverlag für Unterricht, Wissenschaft und Kunst, 1978.
- BOISSON Philippe, Politiques et Droit de la Sécurité Maritime, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998.
- COUTAU-BÉGARIE Hervé, Traité de stratégie, Paris, Économica, 1999.
- FREMY Dominique et Michèle, QUID 2001, Paris, Edition Robert Farront, 2000.
- GERVAIS-LAMBONY Marie-Anne, Les littoraux, Paris, Atlande, 1999.
- MAYER Horst und WINKLER Dieter, Als Österreich die Welt entdeckte, Wien, Österreichische Staatsdruckerei, 1991.
- MINSTER Jean-François, La machine océan, Paris, Flammarion, 1997.
- PAPON Pierre, Le sixième continent géopolitique des océans, Paris, Edition Odile Jacob, 1996.
- SIECHE Erwin, Die Schlachtschiffe der K.u.K. Marine, Wölfersheim-Berstadt, Podzun-Pallas-Verlag, 1991.
- SIECHE Erwin, Torpedoschiffe und Zerstörer der K.u.K. Marine, Wölfersheim-Berstadt, Podzun-Pallas-Verlag, 1991.
- VIGARIE André, La mer et la géostratégie des nations, Paris, Economica, 1995.
- WINKLER Dieter, Der österreichische Lloyd, Graz, H. Weishaupt Verlag, 1989.

## SITES INTERNET

[www.aeiou.at](http://www.aeiou.at)

[www.austriantrade.org](http://www.austriantrade.org)

[www.bmwa.gv.at](http://www.bmwa.gv.at)

[www.ddsg-blue-danube.at](http://www.ddsg-blue-danube.at)

[www.donauforum.de](http://www.donauforum.de)

[www.europe.eu.int](http://www.europe.eu.int)

[www.imo.com](http://www.imo.com)

[www.portmanagement.com](http://www.portmanagement.com)

[www.schiffahrt.at](http://www.schiffahrt.at)

[www.un.org](http://www.un.org)

[www.unctad.org](http://www.unctad.org)

[www.wko.at](http://www.wko.at)