

Le projet SEASTEAD : l'espace maritime comme espace post-étatique



© Vincent Callebaut Architectures

Pierre BAUSSIER
Étudiant Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Mars 2014
Cargo Marine 2014 – N°2





Sommaire

Préface.....	5
Introduction.....	6
I. Des cités sur l'océan : un projet libertarien.....	6
a) Nouvelles utopias.	
b) L'attrait de l'offshore et la possibilité juridique d'un tel projet.	
c) De la plausibilité technique d'un tel projet.	
II. Un projet contre l'État « constitutionnel moderne et coercitif ».....	9
a) L'absence d'exemples historiques comparables au projet Seastead en dénote le caractère radicalement nouveau.	
b) La mer et l'océan comme espace d'ancrage d'une idéologie post-étatique.	
c) La haute mer : un espace juridique vierge ?	
III. Un type radicalement nouveau d'espace politique, au cœur de l'espace maritime.....	12
a) Citoyenneté, nationalité et migration : l'impensé de la frontière.	
b) De l'île à l'archipel : une communauté non géographique et maritime.	
Conclusion.....	13



Préface

Patri Friedman, petit-fils du prix Nobel d'économie Milton Friedman, initie en 2006 un projet utopique de cités flottantes baptisé *Seastead*. Friedman trouve un investisseur enthousiaste en la personne du fondateur de Paypal, Peter Thiel, qui alloue la somme de 500 000\$; le projet prend alors une ampleur inédite, devenant rapidement populaire aux États-Unis.

La mer est symbole et instrument de liberté. La mer qui est rupture, la mer qui ne peut être contenue, est au cœur de ce projet pensé comme un rejet de l'État-nation. Son caractère fondamentalement libertarien ne manque pas d'appas, mais constitue de fait sa plus grave faiblesse. Nul gouvernement, nulle police, nulle armée ne sont prévus à bord de cet espace post-étatique.

Comment faire face aux enjeux sécuritaires que représentent délinquance et criminalité au sein de l'île, pirates et puissances belligérantes au-delà? En restant au sein des eaux de certains États accordant à l'île sa protection, répondent en cœur les enthousiastes du projet. Des négociations « diplomatiques » avec certains États sont déjà en cours, assurent-ils. Mais le détail et l'avancée de ces négociations sont inconnues...

Le design de l'île a d'ores et déjà été pensé, financé par une efficace campagne de levée de fond. D'un point de vue technique, le projet paraît faisable. Les plans sont là. Jusqu'aux plus petits détails. Restent à trouver un État qui sera protecteur sans être coercitif, et à financer les 167 millions de dollars que représente *Seastead*. Projet utopique donc, mais projet non sans intérêt, comme le montre cette étude.

Note préliminaire:

Cet écrit approfondit, actualise, documente et reformule les questionnements d'un sujet qui avait donné lieu à un article rédigé en novembre 2012, publié sur *Classe Internationale*, intitulé « Des cités sur l'océan ».

Il est consultable à l'adresse suivante: <http://classe-internationale.com/2012/11/23/des-cites-sur-locean/>



Introduction

Depuis 2006, un projet politique d'envergure internationale a vu le jour. Mené de front par des experts économiques et stratégiques, des ingénieurs et des philosophes, des politiques et des juristes, il vise à créer des cités offshore flottantes dans les eaux internationales. L'ensemble de ces acteurs, regroupés sous l'égide du groupe de réflexion *The Seasteading Institute*, envisage ces espaces insulaires *ad hoc* comme des alternatives au pouvoir coercitif, normatif et fiscal d'un État sur son territoire terrestre et maritime. Si le projet rappelle l'utopie d'un Thomas More, en tant qu'il prône l'établissement d'une communauté de sujets de droits rassemblés par un pacte politique et social fondamental, il s'en démarque très nettement par son caractère libéral et libertarien.

Ce dernier courant de pensée peut être défini comme « une philosophie politique prônant, au sein d'un système de propriété et de marché universel, la liberté individuelle en tant que droit naturel. La liberté est conçue par le libertarianisme comme une valeur fondamentale des rapports sociaux, des échanges économiques et du système politique. [...] Les libertariens se fondent sur le principe de non-agression qui affirme que nul ne peut prendre l'initiative de la force physique, même légitime, contre un individu, sa personne, sa liberté ou sa propriété » (R. Nozick, *Anarchie, État et utopie*, Paris, PUF, 1974).

Ce projet, par son souci de réalisme, sa persistance et son importance actuelle dans les milieux de recherche, le différencie d'une utopie politique vernaculaire. Les discours idéologiques y côtoient les moyens financiers et techniques de le mettre en œuvre. En outre, dans une actualité marquée par les sujets d'exil fiscal et de globalisation, ce projet questionne le rôle géographique des espaces maritimes. Il fait apparaître leur potentiel politique là où la réalité commerciale et stratégique prévalait dans les représentations et analyses médiatiques et universitaires. Dès lors, il nous échoit de comprendre les enjeux de ces questionnements, c'est-à-dire ce en quoi ils consistent et ce sur quoi ils achoppent. En quoi le projet *seastead* reconfigure-t-il les rapports entre espaces maritimes et espaces de souveraineté étatique ?

I. Des cités sur l'océan : un projet libertarien

a. Nouvelles utopias

À chaque temps, son utopie. C'est en substance le propos de Patri Friedman, initiateur du projet, longtemps directeur de la fondation qu'il finance personnellement en grande partie, chargée de regrouper des chercheurs de tout horizon, lui-même activiste et ingénieur informatique américain, petit-fils du prix Nobel d'économie, l'ultra-libéral Milton Friedman. Sur le site de son institution, il explique : « je trouvais que l'offre de choix entre les différents systèmes politiques existants dans le monde était en définitive assez réduite. Après avoir considéré les aspects économiques et pratiques à la base des États et des nations, je me suis dit qu'avoir l'océan pour seule frontière serait la meilleure façon d'arriver à des gouvernements plus efficaces



». Aussi son idée première consiste à créer des territoires souverains (« auto-gérés »), offshore et urbains. Ces espaces disposeraient de services nombreux, d'une autonomie énergétique solaire et éolienne et offriraient des emplois à l'abri d'une fiscalité désavantageuse. Il apparaît donc d'emblée que l'enjeu est moins philosophique qu'idéologique et économique.

À la différence de la communauté utopique et insulaire imaginée par Thomas More, ce projet est sciemment post-humaniste. En effet, à l'inverse de ce que le penseur préconisait, il n'y aura de facto que peu de diversité socioprofessionnelle intracommunautaire. En outre, cette communauté ne se regroupera pas sous la férule d'un État coercitif, mais sous le seul objectif d'une optimisation des rentes individuelles. Le développement de ces activités concerne d'abord les entreprises dont les forts revenus sont générés par un petit nombre d'employés qualifiés. Dans un article du 3 décembre 2011, *The Economist* affirmait: « Financial trading, gambling and cosmetic surgery are obvious candidates. Private hospitals could provide new treatments that have been approved by other countries but not by America's sluggish regulators, for instance. »ii

b. L'attrait de l'offshore et la possibilité juridique d'un tel projet

Ce constat est corroboré par la structure d'investissement du projet, à travers le monde. En effet, si des partenariats officiels avec des banques d'investissements comme *Morgan Stanley* ou *J.P. Morgan* montrent l'intérêt qu'elles portent aux *seastead*, l'espace offshore a capté l'attention et les contributions des PME de cinquante-deux États différents, pour la plupart ouest-européens ou en développement (BRICS). Pourquoi ?

L'offshore permet de créer une entité juridique dans un lieu extérieur à l'espace de souveraineté militaire et fiscale d'un État, afin d'optimiser la gestion financière des capitaux générés par l'activité économique des entreprises. L'attrait d'une telle situation juridique apparaît donc sans mal.

En vertu de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, issue des conférences de Montego Bay, il apparaît que les États disposent du monopole de l'exploitation de l'espace maritime et des fonds marins sur 200 miles nautiques, grâce à la définition de leur Zone Économique Exclusive et de leur plateau continental. Dans cet espace, l'État côtier a « *juridiction exclusive de procéder à la construction et d'autoriser et de réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation d'îles artificielles, installations et ouvrages* ». Il en contrôle les lois, les règlements douaniers, de fiscalité, d'hygiène, de sécurité et d'immigration.

Au-delà de cette zone, c'est-à-dire dans les espaces maritimes internationaux, en haute mer, le principe de liberté prévaut. L'ordre juridique est fondé sur la nationalité du navire, son pavillon. Ce lieu répond donc parfaitement aux attentes des chercheurs et des théoriciens du projet *Seastead*. Néanmoins, il existe une restriction de taille au principe de non présence de l'État dans les eaux internationales : la zone internationale des fonds marins, qui commence là où s'arrêtent les plateaux continentaux est devenue un bien non privatisable avec la *résolution 2749* de l'Assemblée générale de l'ONU. Les îles devront donc flotter à la surface des eaux internationales pour être conformes à la législation. Cette obligation s'est de toute façon avérée inévitable sur le plan technique.



c. De la plausibilité technique d'un tel projet

Certains projets sont guidés par un grand souci de réalisme. Les questions d'autonomie énergétique, d'autosuffisance médicale et alimentaire, de confort et de sécurité trouvent des réponses très claires et pragmatiques, même si certains problèmes de ravitaillement en masse (ports de taille critique. (cf. Annexes pour visuels)

Lors d'une conférence en 2008 en Californie, les représentants de la fondation ont dressé le tableau prévisionnel du projet : plutôt que des îles, les premiers supports seront des bateaux, faisant référence, au passage, au *Mayflower* qui apporta jadis les premiers pionniers puritains sur les côtes américaines. Même à l'état futur d'île, elles ne seront pas fixes, elles seront motorisées, mobiles et, éventuellement, additionnables. Ce facteur s'avère être crucial : si, au gré d'un changement de gouvernement, la volonté commune des insulaires consiste à se rapprocher des côtes pour privilégier un abaissement fiscal, la *seastead* peut pénétrer de nouveau dans la mer territoriale (12 miles) ou la zone contiguë (24 miles nautiques) et bénéficier des commerces et services côtiers. A l'inverse, en cas d'insatisfaction avec leur gouvernement, l'île retournera flotter dans les eaux internationales. C'est dire que l'espace maritime est conçu comme un espace moderne, dans le sillage épistémologique de la géographie dynamique.

Cette conception évolutive et modulable de l'espace maritime n'incite pas seulement les forces économiques d'une nation à rejoindre le projet mais aussi les forces de l'État continental à ne pas s'en couper. En effet, dans la mesure où un retour des employés qualifiés demeure possible, les autorités étatiques seront davantage incitées à pratiquer une fiscalité dégressive et avantageuse vis-à-vis de ces employés et des entreprises qui s'en sont allées.

Une dernière dimension technique du projet concerne l'organisation humaine à bord de ces entités. La division du travail est établie selon un modèle extérieur/intérieur. Les professions intérieures sont celles qui ont pour responsabilité l'intégrité et le bon fonctionnement du dispositif technique. Celles de l'extérieur représentent des insulaires paradoxalement volatiles, dont les chercheurs ne peuvent s'assurer *a priori* de la fidélité. Ces postes ne s'opposent pas ni ne sont séparés par une paroi étanche.

Toutefois, en raison de la nature libertarienne du projet, aucune force tutélaire ne peut continger ces compartiments ni programmer un roulement. La seule structure hiérarchique prévue par le projet prend lieu, inévitablement, dans l'équipe technique et d'entretien des machines et des fonctionnalités prévues par ces dispositifs. Conçue comme une structure rizomatique, modulable au souhait des citoyens insulaires, réunis par le pacte social libéral auxquels ils adhèrent, elle ne connaît aucune structure hiérarchique en dehors de ses fonctions vitales. Par conséquent, elle ne connaît pas non plus de structure de responsabilité, la *Seastead Fondation* n'étant qu'un groupe de réflexion. Les investisseurs privés et les mécènes de la fondation ne pourront bien entendu pas répondre d'une avarie survenant sur l'une de ces structures et aucun État n'est tenu de leur venir en aide si elles naviguent au-delà de 24 miles marins.



C'est pourquoi la fondation a formé des lobbys à Washington, pour obtenir une baisse de la fiscalité dans la zone contiguë américaine (de 12 à 24 miles, telle qu'elle est définie dès la conférence de Genève en 1958) et s'y installer dans un premier temps. Ce problème a émergé début 2011 sans obtenir des résultats notables pour le moment.

II. Un projet contre l'État « constitutionnel moderne et coercitif »

a) ***L'absence d'exemples historiques comparables au projet Seastead en dénote le caractère radicalement nouveau.***

Des expériences communautaires libertariennes ont survécu dans le passé, mais aucune d'elles n'a été concluante et aucune d'elles ne peut être réellement comparée avec ce projet.

Ainsi, le *Free State Project*, empire dans l'empire du *New Hampshire*, créé le 1^{er} septembre 2001, se conçoit comme un espace dévolu aux libéraux et aux libertariens. À la différence du projet des *Seastead*, il ne vise pas en premier lieu l'établissement d'une communauté de vie mais une concentration géographique critique pour obtenir une puissance politique suffisante afin d'imposer par le vote des choix politique et économique. Financé par des promoteurs immobiliers et subventionnés par des acteurs financiers, état sans frontière mais communauté *de facto* et localisée, il cherche à minorer la puissance de l'État fédéral en bénéficiant des structures démocratiques de représentation nationale. Il regroupe à peu près 20 000 individus mais sa portée demeure mineure. Son logo est un serpent à sonnette sous lequel s'étend le slogan : « ne me marchez pas dessus » ("don't tread on me", devise de ralliement des libéraux).

Cette expérience libertarienne s'avère toutefois incomparable avec les enjeux maritimes du projet *Seastead*.

La principauté de *Sealand* s'en approche davantage. Il s'agit d'une micro-nation installée sur une ancienne plate-forme militaire, appelée *Fort Roughs*, créée au large du Royaume-Uni par la *Royal Navy* au cours de la Seconde Guerre mondiale, dans les eaux internationales de la mer du Nord. Néanmoins, il n'y a eu qu'un seul régime politique dans son cadre : la monarchie, qui se restreignait au couple régnant, seul présent sur sa plate-forme depuis plus de 20 ans. Il existe néanmoins des passeports et une monnaie à cette micro-nation. Les passeports furent d'ailleurs l'objet de faux dans le cadre de nombreux trafics, plusieurs malfrats interpellés arguant de leur appartenance au *Sealand* et ne pouvant donc être arrêtées que par des autorités compétentes, ce qui, par ricochet, interroge le statut juridique international des futurs habitants des *seasteads*. Toutefois, en raison de la dépendance de cet État vis-à-vis de la côte anglaise, de son immobilité à moins de 24 miles des côtes britanniques, du caractère non participatif de son régime politique, de sa faible activité économique, de son incapacité à s'étendre, au contraire des *seastead* conçues pour s'assembler en cas de besoin, il n'offre qu'un modèle comparatif très imparfait à l'analyse historique.



L'absence d'exemples historiques comparables au projet *Seastead* en dénote le caractère radicalement nouveau. Pour lui, l'espace maritime est une page blanche sur laquelle il esquisse une nouvelle forme de souveraineté communautaire.

b) La mer et l'océan comme espace d'ancrage d'une idéologie post-étatique.

Tout l'intérêt du projet prend racine dans un constat stratégique dual : les puissances étatiques sont fixes, restrictives, terrestres mais les flux commerciaux globalisés ont pour support un espace majoritairement sans frontière, puisque la haute-mer constitue 64 % de la surface des océans. Patri Friedman aligne la doctrine de la fluidité libérale et la liberté fluide des espaces maritimes.

Il considère par-là, implicitement, qu'à l'état moderne de l'économie, dans un monde globalisé, il n'est pas intrinsèque pour une communauté de demeurer en un lieu, mais seulement de s'attacher à une conception du vivre ensemble : le respect absolu de l'individualité. Dans ce référentiel constitutionnaliste, tout droit naturel dérive donc d'une position doctrinale. Dès lors, l'océan, de par son caractère ouvert, est cet espace sans lieu (u-topie), où peuvent s'épanouir et se rencontrer différentes communautés. Une telle évolution suit naturellement les modifications des règles de gouvernance dans nos sociétés démocratiques.

Subitement, alors que l'État devient circonscrit géographiquement, il le devient également historiquement. Pour Patri Friedman, l'espace maritime n'est pas qu'une alternative géographique, il est un horizon historique vers lequel de nombreux citoyens des pays développés vont et doivent aspirer.

Cette conception post-moderne de l'État est particulièrement patente au sujet des questions de sécurité : Friedman considère implicitement que les conflits armés entre sociétés démocratiques occidentales sont devenus impossibles, en particulier dans les eaux internationales. L'absence d'un réel projet de défense d'une cité contre une autre, qui lui envierait son succès financier, ou contre un tiers intrusif (piraterie), procède de sa défiance envers la dimension coercitive des États. Dans le paradigme libertarien qui procède de l'annulation pure et simple d'une entité étatique guerrière réclamant un effort en réquisitionnant hommes et ressources, une telle conception des moyens engagés pour parer toute violence apparaît cohérente. Toutefois, s'agissant des relations internationales inter-étatiques comme des relations internationales états-cités océaniques ou des relations non-inter-étatiques (avec des banques d'investissement par exemple), elle semble très largement irréaliste.

Son caractère irréaliste s'étend aussi à son fondement même : le droit international et la haute mer comme un espace vierge de toute appartenance étatique, à l'abri des états qu'il fuit.

c) La haute mer : un espace juridique vierge ?

À première vue, les statuts juridiques de ces îles semblent les protéger de toute action des États constitutionnels littoraux.

Néanmoins, il faut d'abord noter que la convention de *Montego Bay* de 1982 n'a été ratifiée par les États industriels développés qu'ultérieurement, entre 1994 et 1996, après un amendement des dispositions les plus contestées le 29 juillet 1994. Cette dynamique démontre



l'extrême attention, la sensibilité, voire l'irritabilité des États au sujet de leur souveraineté maritime. En outre, alors que les initiateurs du projet *Seastead* sont Américains, les États-Unis n'ont pas signé la convention et, *a fortiori*, ne l'ont pas ratifiée. Dans un récent discours en août 2013, J. Kerry, le secrétaire d'État américain, a rappelé l'importance de la liberté maritime et commerciale des États-Unis, dans leurs eaux archipélagiques et océaniques. S'agissant de l'offshore non loin de leurs côtes, il a rappelé que les États-Unis n'étaient tenus à aucun respect vis-à-vis d'une souveraineté revendiquée, et que la propriété de ces eaux « littorales » leur était « inaliénable ».

De façon plus inquiétante pour le projet, la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* émet une nuance de taille à la possibilité de l'établissement d'une île artificielle. Selon elle, il est impossible de « *consentir à l'existence d'une île artificielle à moins qu'elle n'ait été approuvée ou construite antérieurement par un État voisin* ». Le caractère vague de cette proposition donne lieu à deux interprétations divergentes.

La première, généralement admise, l'interprète dans le prolongement de la notion juridique de Zone Économique Exclusive et conclue qu'il est illégal de bâtir une île artificielle, souveraine ou extensive, dans la visée d'étendre ses eaux territoriales. Pour se faire, il doit ou bien exister un accord préalable avec un État rival s'il existe, ou bien exister une source positive propre à prouver que l'État était *de facto* souverain à cette date à agir de la sorte, si cette extension ne se fait aux dépens d'aucun autre État.

La seconde, sujette à jurisprudence et à débats, promeut l'idée selon laquelle toute île indépendante et souveraine qui s'établit spontanément doit obtenir un accord de tous les États adjacents. Pour se faire, il faudrait qu'il y ait une reconnaissance internationale, ce qui n'a jamais été le cas des antécédents historiques exposés plus haut. À l'évidence, les États continentaux ne peuvent rester insensibles face à une privation potentielle de ressources (forages dans une nappe à cheval entre la ZEE et les espaces maritimes internationaux). En restant indifférents, les États côtiers permettraient à des entités *ad hoc*, commerciales et financières, de porter une ombre éventuelle à leurs propres littoraux.

Il convient de rappeler l'attitude de l'État britannique, bien avant la convention de *Montego Bay*, dans les années 1960, vis-à-vis des radios pirates. Dans les années 1960, les labels indépendants non conventionnés ou non subventionnés par l'État britannique étaient sous le coup d'une interdiction de diffuser. Face à cette « censure », dans un esprit libéral et libertaire représentatif de la culture pop d'alors, ces labels créent ou s'allient à des radios pirates. Protégées par les conventions de la conférence de Genève de 1958, puisqu'elles naviguaient en zone contiguë, censément libres de leurs mouvements, ces radios pirates ont vu leurs activités se scléroser puis couler complètement à la fin des années 1960. Le gouvernement britannique avait tout bonnement interdit à tout investisseur ou publicitaire de faire affaire avec eux. En dépit des lois internationales, et pour achever ce que les mesures économiques n'avaient pu mener à terme, ils ont envoyé des troupes militaires afin de forcer les quelques radios pirates restantes à revenir en mer territoriale, pour les y interpellier. Cette attitude n'a suscité que très peu d'émotion sur la scène inter-étatique internationale. Au sujet des marges maritimes, la coutume le dispute sans mal au droit positif.

Les États s'engageront dans une bataille juridique car la constitution d'espaces insulaires à 200 miles nautiques de leurs côtes pose un autre problème fondamental : l'immigration clandestine. S'il advenait que des groupes partaient des cités océaniques (devenues des relais



migratoires) pour arriver dans leur zone contiguë (à 24 miles marins), les États leur devraient assistance en cas d'avarie.

D'une façon plus générale, au-delà de son caractère juridique, ce problème expose un impensé fondamental dans le dispositif intellectuel du projet. Quelle nationalité pour une micro-société océanique, qui préfère la gouvernance à l'État et la fluidité aux frontières, dans un monde globalisé où les États et les frontières perdurent ? Quelle citoyenneté et quelle identité pour cet espace politique qui demeure, avant tout, nécessairement, une continuité territoriale *ad hoc* dans l'immensité de la mer ? Quelles frontières pour une société volontairement ultramarine ?

III. Un type radicalement nouveau d'espace politique, au cœur de l'espace maritime

a) Citoyenneté, nationalité et migration : l'impensé de la frontière.

L'angle mort majeur auquel le projet se heurte est bien celui de la citoyenneté, de son acquisition, de sa révocation. Sans État tutélaire, la citoyenneté n'existe pas. Et néanmoins, Friedman admet la nécessité d'une gouvernance intracommunautaire aux cités, en raison, *a minima*, de leur caractère mouvant.

Or, comment créditer une décision collégiale si le collège est instable, insoumis à des règles juridiques élémentaires qui en démontrent la probité ? Ainsi, il n'est pas *a priori* inenvisageable que des criminels puissent se réfugier sur de telles structures, participant sans restriction à la vie publique. Si toutefois l'on admet avec Friedman et Nozick que le respect de l'intégrité physique et morale des individus de droit de ces cités doit être respecté, il paraît difficile de l'établir sans force de contrôle, *a minima*, du respect pratique de ce principe.

Coextensive à la critique de la conception citoyenne qui accompagne des individus non-existant dans un *no-man's land* maritime, une question demeure qui cherche à comprendre comment s'effectuerait un retour sur la terre ferme, en cas de déception de la vie commune ? Ne seraient-ils pas devenus apatrides ? Du fait de leur caractère dual (travail pour l'intérieur/travail pour l'extérieur) et de leur nouveauté, ces cités ne sont pas des sociétés insulaires régentées par des statuts objectivés, des activités partagées, des coutumes et des folklores qui célèbrent la cohérence d'une communauté de destin. Il est par là difficile de faire reconnaître internationalement une *seastead*, ne serait-ce qu'au plan culturel. Puisque nulle institution ne pourrait délivrer de passeports et puisque nulle institution ne pourrait les reconnaître, les individus devraient-ils conserver leur ancienne nationalité ? Mais dans un tel cas, elle s'accompagnerait d'un certain nombre de prérogatives, comme le droit de vote ou la cotisation à des impôts, ce qui est contradictoire avec l'appartenance à des institutions indépendantes.

Enfin, si l'ensemble des cités est systémique, s'il existe une législation permissive concernant l'immigration entre les différentes cités, les littoraux continentaux devront accroître leurs moyens de surveillance. M. Mutabdzija, membre du TSI (*The Seasteading Institute*) admet que la suspicion des interlocuteurs continentaux procède en partie de l'indétermination formelle



du corpus des lois migratoires sur ces îlots. Dans une interview à *The Economist*, il dit espérer qu'ils [les États côtiers] « les laisseront faire seuls un moment et verront comment ça se passera ».

b) De l'île à l'archipel : une communauté non géographique et maritime.

Enfin, aucune pensée cohérente n'est développée au sujet des relations inter-communautaires, si ce n'est leur assemblage technique.

Pourtant, face à un projet où la géographie maritime représente un positionnement idéologique vis-à-vis de l'État et de ses prérogatives, ainsi que des forces économiques financières vives et attractives, aucun État côtier « classique » ne peut rester indifférent. Depuis la chute du mur de Berlin, l'antagonisme idéologique incarné par un clivage géographique n'est plus le paradigme dominant des relations internationales. La capacité de former une forme de ligue de microsociétés pratiquant des tarifs avantageux entre elles, se prêtant main forte aux instants difficiles et partageant une aversion pour des États démocratiques ou non, ne peut que bouleverser la donne stratégique actuelle.

Il y a fort à parier que les États thalassocratiques ne laisseront pas de telles alliances s'effectuer sans contrôles ou traités commerciaux qui permettent peu ou prou d'en orienter l'activité. Toutefois, une telle réflexion est nécessairement spéculative, dans l'état actuel de l'avancement du projet *seastead*.

Conclusion

En définitive, le projet *seastead* reconfigure les rapports entre espaces maritimes et espaces de souveraineté étatique en tant qu'il exploite à la fois un espace juridique sujet à débat et une idéologie libertarienne séduisante pour un certain nombre de citoyens des sociétés développées atlantiques mais pas seulement. De par son caractère historiquement inédit, il témoigne des paradoxes d'un monde globalisé mais largement étatique, et de l'importance des eaux internationales dans l'irrigation économique et commerciale de nos sociétés. Il témoigne que la mer est un espace sans lieu, et qu'en tant que tel, il favorise l'apparition de sociétés sans culture et sans tradition, organisées autour d'un projet économique et commercial. Le projet *Seastead* fait des eaux internationales un horizon de vie en rejetant l'État-nation et l'État-providence aux enfers des réalités historiques révolues.

Néanmoins une réelle pensée stratégique sur les relations intracommunautaire et inter-communautaires fait défaut, au même titre que celle de nationalité et de reste du monde. En raison de l'idéologie libertarienne autour de laquelle le projet s'élabore, de tels concepts semblent inatteignables. Un constat pragmatique s'impose pourtant: la globalisation des activités commerciales et financières n'a pas effacé les frontières des autres États, ni les questions de



douanes ou de citoyenneté. De même, fort de ses capitaux amenés par des banques d'investissement, le projet ne questionne pas la complexité juridique, fiscale, migratoire et commerciale des relations qu'une cité-océanique tissera directement ou indirectement avec les États côtiers.

En octobre 2012, lors d'une conférence à San Fransisco, les membres de l'Institut ont avoué avoir été optimistes sur l'échéancier de mise à flot des *seasteads*. Il s'agira d'abord de paquebots aménagés (*blue seeds*, cf. *Annexe*) et non des ambitieux projets technologiques conçus par de brillants universitaires. Une façon de tester la faisabilité de leurs objectifs. Il reste à convaincre des individus de quitter leurs pays et leurs réseaux de sociabilité, et en somme, pour la cause de Patri Friedman et la leur propre, de se jeter à l'eau.



Bibliographie

En raison du caractère très nouveau de ce phénomène, il n'existe pas encore de littérature universitaire en France sur ce sujet. Voici donc les sources essentielles sur ce phénomène.

<http://www.seasteading.org/about/faq/>

<http://www.economist.com/node/21540395>

<http://classe-internationale.com/2012/11/23/des-cites-sur-locean/>

<http://www.hangtogetherblog.com/2013/11/07/no-seastead-is-an-island/>

<http://www.theverge.com/culture/2013/6/8/4409348/seasteading-institute-government-startup-experiment>

<http://www.businessinsider.com/seasteading-2013-11>

<http://www.businessinsider.com/seasteading-misconceptions-2013-11>

<http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2514936/The-incredible-mile-long-floating-CITY--complete-schools-hospital-parks-airport-50-000-residents.html>

<http://www.redherring.com/startups/the-seasteading-institute-fundraising-for-first-floating-city-plans-at-indiegogo/>

<http://hplusmagazine.com/2013/09/12/seasteading-interview-with-randolph-hencken/>

Annexes





Les éditions du CESM

Les @mers du CESM :

Une veille bihebdomadaire de la presse et du net.

Brèves Marines :

Une page mensuelle sur les problématiques navales ou maritimes.



La Hune du CESM :

Un tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

Cargo Marine :

Un stock d'études diverses et salées.

Études Marines :

La revue semestrielle des grands sujets maritimes (géopolitique, juridique, historique ou économique).

Rendez-vous sur notre site internet :

cesm.marine.defense.gouv.fr

Rejoignez le CESM sur :

