

The Seasteading Institute: l'utopie libertarienne

Paul-Louis MORACCHINI
Chargé d'études

« *P*ourquoi vouloir coloniser Mars et pas la mer? La moitié de la surface du globe n'appartient à aucun État. » Ces mots de Joe Quirk, porte-parole du *Seasteading Institute*, résument l'esprit de conquête des entrepreneurs de la *Silicon Valley* à l'origine du projet de *seasteading*. Alors qu'en février 2018 Elon Musk réussissait le lancement de la fusée *Falcon Heavy*, d'autres hommes d'affaires américains poursuivaient de leur côté un objectif de conquête des océans et d'instauration d'un territoire libertarien à base d'îles artificielles composées de plates-formes modulaires truffées de technologies sur lesquelles pourraient s'installer habitants, entreprises et centres de recherche. *The Seasteading Institute (TSI)* a été fondé en 2008 par Patri Friedman, petit-fils de l'économiste libéral et « prix Nobel » Milton Friedman. Passionné de philosophie politique, informaticien de formation et ancien employé de *Google*, celui-ci cherche alors à recueillir des dons afin de soutenir financièrement des projets de *seasteading*. Peter Thiel, cofondateur de *Paypal* et actionnaire de *Facebook*, se rapproche de Friedman en investissant près de 1,7 million de dollars dans *TSI*. L'idée du *seastead* est de lancer sur l'océan des plates-formes portant des cités indépendantes qui disposeront de leur propre mode de gouvernance. Les initiateurs du projet, se définissant comme « libertariens », souhaitent ainsi expérimenter différents types d'organisations politiques et se soustraire à la domination des États dits traditionnels. La réalisation de telles constructions, prévue pour 2020, a rapidement soulevé des questionnements d'ordre technique, financier comme politique ou juridique, autant d'éléments qui expliquent en bonne partie la volonté de la fondation de se replier dans les eaux polynésiennes.

Une utopie flottante sur les océans

La volonté de se soustraire à l'autorité politique grâce à la mer est bien plus ancienne que le projet de *TSI*. Martin Motte, professeur à l'École de guerre, indique que ce fut notamment le cas de pirates entre le XVI^e et le XVII^e siècle, chez qui l'on trouve cette même volonté de disposer d'un espace maritime libéré de toute souveraineté. L'exemple le plus célèbre est sans doute la mythique *Libertalia* sur l'île de Madagascar, dont la devise aurait été « Pour Dieu et la liberté ». Mais loin de se limiter aux temps anciens des frères de la côte, le XX^e siècle recèle aussi sa part d'utopies. Ainsi, en 1971, le millionnaire américain Michael Oliver crée la *Ocean Life Research Foundation* avec pour finalité la création d'une micronation sur une île artificielle à proximité des récifs de Minerva. L'objectif était alors essentiellement politique et fiscal, puisque Michael Oliver souhaitait notamment soustraire ce territoire à l'impôt. Il est toutefois mis un terme à cette entreprise

l'année même de sa réalisation, le royaume des Tonga revendiquant la zone. La principauté de Sealand représente quant à elle un projet plus durable, avec un prince régnant depuis 1967 sur une ancienne plate-forme militaire britannique en mer du Nord. Cette « micronation » se trouve dans les eaux territoriales du Royaume-Uni depuis l'entrée en vigueur de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, mais est tolérée par Londres qui ne souhaite pas intervenir pour éviter un usage inutile de la force.

C'est dans cette lignée que s'inscrit originellement *TSI*, dont les fondateurs veulent créer purement et simplement de nouveaux pays qui entreraient en compétition avec les nations existantes. « *Dans la Silicon Valley, quand quelque chose ne fonctionne pas, on le change, on le disrute* » énonce ainsi Patri Friedman qui précise que, selon lui : « *La gouvernance est une industrie comme une autre, et une industrie défaillante. Les consommateurs sont mécontents, le système fonctionne mal. Il faut donc innover. L'idée est d'expérimenter d'autres formes de gouvernement sur nos plates-formes, puis de permettre à chacun de choisir celle qui lui convient le mieux.* » « *Plus nous aurons d'autonomie, mieux ce sera* » poursuit Patri Friedman : « *Nous ne sommes encore qu'au début de l'histoire, mais à terme, nous souhaitons décider de nos politiques migratoires, de notre système de visas, des lois concernant la technologie et l'expérimentation, ou bien encore de la monnaie.* » « *Il n'y a pas deux solutions à un problème, il y en a des milliards* », ajoute Joe Quirk, autre cofondateur de *TSI*, « *et il n'y a pas d'endroit où elles puissent être expérimentées. Notre but est de créer la technologie pour que les gens puissent édicter leurs propres règles de gouvernement* ».

On retrouve ici un des arguments maintes fois entendus dans la *Silicon Valley* : les gouvernements et leurs lois freinent l'innovation, le progrès. Au lieu de tenter une rénovation du système existant, Patri Friedman conçoit le *seasteading* comme le moyen de se soustraire à la politique d'un État ayant « perdu sa route ». *TSI* souhaite donc permettre aux citoyens de quitter le territoire étatique « oppressant » afin d'expérimenter et choisir de nouvelles formes de gouvernement. Patri Friedman résume cela en imaginant « *un espace flottant où Israël pourrait quitter la Palestine et Hong-Kong abandonner la Chine...* » Cela implique de parvenir à un niveau d'auto-suffisance tel que les *seasteads* pourraient être reconnus par la communauté internationale à travers un processus graduel, moyen de rendre réelle une utopie récurrente à travers l'Histoire. Sauf que du rêve à la réalité, le cheminement a été plus complexe qu'imaginé.

Une navigation complexe

Originellement, les juristes de *TSI* ont identifié la haute mer comme l'espace le plus adéquat pour leur projet. Le texte de la convention de Genève sur la haute mer de 1958 et celui de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 s'intéressant en effet aux obligations des États et *TSI* se définissant comme un acteur non étatique, ses promoteurs se sont estimés libres d'installer des *seasteadings* dans les eaux internationales. Notons cependant que ce prisme est contradictoire avec la volonté d'être reconnus par la communauté internationale.

Ajoutons aussi que les îles artificielles en haute mer doivent avoir un caractère non permanent selon les articles 11 et 147 de la CNUDM : elles doivent être « *montées, mises en place et enlevées* », une installation permanente revenant à une occupation et une prise de possession des eaux internationales. Si l'on se fie à l'esprit de la Convention, on peut donc considérer que l'implantation permanente d'une île artificielle en haute mer poursuivant d'autres buts que la simple exploitation des ressources des fonds marins serait considérée comme illégale et ce, quelle que soit la nature de l'acteur à l'origine des constructions.

Reste que ces questionnements juridiques vont rapidement devenir très théoriques devant les difficultés pratiques d'une telle réalisation. Lors de la conférence de lancement en Californie, en 2008, le projet a pourtant fière allure. Certes, plutôt que des îles, les premiers supports seraient des bateaux, manière de faire référence au *Mayflower* qui convoya jadis les premiers pionniers puritains sur les côtes américaines, mais cela cadre avec la volonté de disposer à terme d'îles mobiles, éventuellement additionnables, de manière à permettre aux différentes communautés navigantes de se regrouper comme de se séparer. Dès octobre 2012 cependant, lors d'une conférence à San Francisco, les membres de l'institut avouent avoir été optimistes sur l'échéancier de mise à flot des *seasteads* et se replient sur des paquebots aménagés, bien loin des ambitieux projets technologiques initiaux. Aujourd'hui enfin, loin de l'ambition libertarienne initiale, *TSI* surfe sur le dérèglement climatique et la montée des eaux en plaidant pour des nations flottantes, moyen d'héberger les réfugiés climatiques. C'est le sens donné à la société *Blue Frontiers*, fondée en 2017, dont l'objectif affiché est de promouvoir la résilience à l'élévation du niveau des mers, le développement durable et l'innovation. De façon plus pragmatique, les fondateurs ont pris la mesure du coût faramineux d'une implantation en haute mer – près de 100 millions de dollars... –, de sa complexité, sans compter les réticences des potentiels candidats

à l'embarquement. Plutôt que de renoncer, *TSI* revoit donc ses ambitions à la baisse : les plates-formes seront près des côtes, dans un environnement confortable. Restait à trouver le pays hôte.

L'espoir polynésien

Après avoir prospecté les Maldives, les îles Marshall ou le Honduras, *TSI* est approché par le gouvernement de Polynésie. À huit heures de vol de Los Angeles, Tahiti présente beaucoup d'avantages aux yeux de Joe Quirk : absence de cyclone, de tsunami, une « *grande stabilité institutionnelle* » et des connexions à haut débit, grâce au câble sous-marin qui la relie à Hawaï. Le gouvernement d'Edouard Fritch espère quant à lui profiter de retombées économiques, estimées à plus de 30 millions de dollars.

Aussi, le 13 janvier 2017, le ministre polynésien du Logement, de l'Urbanisme et du Numérique, Jean-Christophe Bouissou, signe-t-il avec Randy Hencken, directeur général de *TSI*, un *memorandum of understanding* par lequel les parties s'engagent à « *mettre en commun leurs efforts en vue de la réalisation d'un projet pilote d'îles flottantes en Polynésie française* ». La partie américaine prend à sa charge les études de faisabilité technique et juridique requises par le territoire français, s'engage à recourir aux énergies renouvelables, à respecter les normes environnementales et promet qu'elle « *ne s'intéressera à aucune ressource minière terrestre ou océanique* ».



Projet de *Seasteading*. © Jacob Hansen.

Pour le moment, il est surtout question de la création d'une zone économique spéciale (ZES), dont les avantages fiscaux permettraient d'attirer les *start-up* qui travailleront sur le recyclage des déchets, l'aquaculture ou le refroidissement de l'océan. Ces ZES ont notamment fait le succès de la Chine avec le cas emblématique de Shenzhen, village de pêcheurs devenu mégapole et *hub* commercial en à peine une trentaine d'années. D'autres pays ont testé la formule, avec plus ou moins de succès, dont l'Inde, l'Iran, la Jordanie, la Russie, l'Afrique du Sud, la Corée du Nord...

Le projet pilote porte sur trois plates-formes de 2 500 m² qui hébergeront quelque 200 habitants, des magasins et des bureaux à l'horizon 2020. Pour la forme que pourraient prendre les institutions politiques, compatibles avec le statut de la collectivité française, il faudra attendre les études de faisabilité. Car un tel projet suppose l'élaboration d'un nouveau cadre juridique afin de permettre la création des installations. Concernant la ZES, il ne devrait pas y avoir de difficulté, l'Assemblée de Polynésie française pouvant en effet créer des zones de développement économique prioritaires à l'image de la zone de *Mahana Beach*¹. L'État français conservant ses prérogatives dans les domaines régaliens (diplomatie, immigration, défense, sécurité, État-civil) à terre, en mer territoriale comme sur les plates-formes qui y flotteront, peu de chances en revanche que les libertariens poussent leur projet politique à son terme. Il n'en est pour l'heure pas question, les promoteurs du *Seasteading* cherchant à rassurer : loin des micro-États battant pavillon libertarien, le projet pilote tient plus de l'incubateur à *start-up* spécialisées dans les technologies marines. L'utopie s'est quelque peu assagie.

Initialement prévu pour 2010 puis repoussé à 2020, le projet de *seasteading* semble difficilement réalisable d'un point de vue légal et politique. Si *TSI* a pu voir dans la haute mer le lieu idéal pour son utopie libertarienne, les règles du droit international lui ont rapidement fermé cette possibilité. Les eaux côtières de la Polynésie offrent des avantages, mais supposent de vider le projet de son sens politique au profit d'une simple structure de développement économique attirant les investisseurs étrangers. À défaut de pouvoir créer une organisation politique selon leur goût, les initiateurs du projet devraient peut-être méditer cette phrase de Thomas More dans *Utopia* (1516) : « *Quand on ne peut pas atteindre la perfection, il faut au moins atténuer le mal...* »

1. Loi du pays numéro 2014-3 du 23 janvier 2014 portant création de la zone prioritaire d'aménagement et de développement touristique de *Mahana Beach*.