

1. Les espaces maritimes et la géopolitique
2. Chef d'escadron (terre) MASSONI Joseph-Marie
3. 29 février 2000
4. Division B
5. Mémoire de géopolitique
6. Les espaces maritimes sont l'objet d'une emprise croissante de la part des états. Ce phénomène repose sur des raisons dictées par la géographie. Le ressort est constitué par la convoitise. Sont étudiées successivement : les raisons qui motivent l'intérêt des Etats pour les mers, les mécanismes par lesquels les espaces maritimes sont accaparés et les conséquences géopolitiques de ce phénomène.
7. Mots clés : mers, océans, emprise, politique, géographie

**LES ESPACES MARITIMES
ET LA GEOPOLITIQUE**

**Chef d'escadron MASSONI Joseph-Marie
Division B
Groupe B4**

INTRODUCTION

La profonde influence du commerce par mer sur la richesse et la force d'un pays a été clairement reconnue ; longtemps avant qu'on ait découvert les vrais principes qui servent de base au développement, à la prospérité du commerce. Et pour s'accaparer la plus large part possible des bénéfices qu'il procure, chaque peuple s'est efforcé de l'accaparer à l'exclusion de ses voisins, soit pacifiquement, en se retranchant derrière des règlements prohibitifs qui instituaient un monopole, soit, si ces moyens ne réussissaient pas, en recourant à la force.

A.T. MAHAN

Avec le temps, l'analyse de Mahan s'est avérée juste. Pourtant, les observateurs avisés des relations internationales ne voient que par les terres. C'est ainsi qu'en règle générale, les auteurs sont unanimes à considérer que le phénomène marquant est la multiplication du nombre des Etats à la suite du mouvement de décolonisation et de l'éclatement des ensembles multinationaux.

Une telle optique est particulièrement réductrice dans la mesure où elle occulte une réalité géographique, le fait que les espaces maritimes s'étalent sur la plus grande partie de la planète. Ce faisant, ils se désintéressent de la zone qui, en un siècle, a connu les plus grands changements géopolitiques. En effet, jadis *res nullius*¹, autrement dit « propriété de personne », les espaces maritimes ont peu à peu été accaparés. Ainsi que le remarquent certains auteurs, l'Océan a été partagé². L'évolution constante du droit de la mer au cours du siècle consacre progressivement les faits.

Dès lors qu'un tel constat est fait, il convient d'en déterminer la logique. La géographie est la clé de l'énigme : la politique des Etats, d'une part, en résulte et, d'autre part s'appuie dessus.

Ce mouvement généralisé d'emprise des Etats repose sur un ressort des plus simples, la convoitise des Etats. En effet, l'intérêt récent des Etats pour les espaces maritimes explique leur appropriation. L'emprise des Etats sur les espaces maritimes produit, à son tour, des conséquences d'ordre géopolitique. Il existe donc une logique de la géopolitique des espaces maritimes.

Afin de mettre en évidence, cette logique d'extension de l'emprise des Etats, le présent mémoire étudie successivement, les ressorts, les mécanismes et les conséquences de ce phénomène.

¹ En droit romain, l'objet qui n'appartient à personne et que le premier venu peut s'approprier, tel que le gibier ; à l'opposé, la *res communis* est l'élément dont chacun peut jouir et que personne ne peut s'approprier.

² Rappelons que la bulle papale de 1493 et le Traité de Tordesillas (1494) entre l'Espagne et le Portugal n'était pas *stricto sensu* un partage des océans, mais plutôt un partage des terres à découvrir.

D) LES RESSORTS DE L'EXTENSION DE L'EMPRISE DES ETATS : LA CONVOITISE

L'intérêt des Etats pour les espaces maritimes découle de la nature même de ces derniers : source de richesse, voie de communication, espace stratégique.

11. La mer source de richesses

La mer est avant tout un réservoir de richesses. Cette richesse revêt deux formes : halieutique et minérale.

111. La pêche

La pêche est l'une des activités humaines les plus anciennes. Le poisson constitue, en effet, une source d'apport en protéines. Les progrès de la navigation ont permis aux pêcheurs de s'aventurer de plus en plus loin des côtes, tandis que la mécanisation et le développement technologique augmentaient leur rendement. Ce développement des activités halieutiques a atteint son paroxysme au cours de la dernière décennie. Aujourd'hui, il apparaît que les océans sont sur exploités.

Pour s'en convaincre, il suffit de consulter les statistiques de la FAO. Estimées, à environ 4 millions de tonnes au début du siècle, les captures marines³ passent entre 1950 et 1961 de 17 millions de tonnes à 34,9 millions de tonnes. Effleurant la barre des 80 millions de tonnes en 1992, le total des captures marines culmine en 1996 à 87,07 millions de tonnes. Le plafonnement des captures contraste singulièrement avec l'augmentation notable de la production aquacole.

La zone Pacifique Nord-Ouest est de loin la plus productive. Avec les zones Pacifique Centre-Ouest, Océan Indien Est et Ouest, elle possède, selon la FAO, encore un potentiel de hausse. Au contraire dans trois zones (Atlantique Nord-Ouest, Sud-Est et Centre-Est) les pêches ont atteint leur niveau maximum de production il y a dix ou vingt ans, le total des captures baissant constamment. Dans sept zones (Atlantique Nord-Est, Sud-Ouest et Centre-Ouest, Pacifique Centre-Est et Nord-Est, Méditerranée et Mer Noire), les captures ont atteint leur niveau maximum il y a quelques années et semblent se stabiliser. D'une manière générale, les stocks de poissons se caractérisent par une pleine exploitation, voire une surexploitation. L'Océan Atlantique apparaît particulièrement sinistré.

Plus de la moitié des captures est assurée par sept pays : Chine, Pérou, Chili, Japon, Etats-Unis, Fédération de Russie et Indonésie, dans l'ordre des tonnages capturés. L'étude des quantités capturées, exportées et importées met en évidence le lien reliant les pays en voie de développement aux pays industrialisés. En 1997, le Japon avec 15,5 milliards de dollars US a été le plus gros importateur. En dépit de ses besoins, le Japon, qui possédait la plus importante flotte de pêche en eaux lointaines, atteint ses plus bas niveaux de capture (668 000 tonnes en 1996) alors qu'au début des années 1970, sa production atteignait les 2 millions de tonnes.

Côté exportation, en 1997, la Norvège a détrôné la Thaïlande, premier exportateur entre 1993 et 1996. Premier producteur européen, la Norvège considère ainsi naturellement son entrée dans l'Union européenne au regard de ses intérêts en matière de pêche. Pour certains

³ Autrement dit le produit des pêches marines (hors pêches continentales) hors aquaculture.

pays, les exportations représentent une ressource essentielle. En 1996, les exportations ont représenté un volume de 22 millions de tonnes pour un montant de 52,5 milliards de dollars US, soit environ un centième du commerce mondial.

La faible importance du commerce du poisson occulte le fait qu'il constitue pour certains pays un apport en devise vital pour l'économie nationale. Ainsi en Islande, dans les Îles Féroé, au Groenland, aux Maldives et aux Seychelles, le poisson et les produits de la pêche représentent plus des trois quarts des exportations. Dans 20 autres pays, les exportations de poisson représentent entre 10 et 75 pour cent du total des marchandises exportées.

Enfin, outre l'épuisement des stocks existants, les statistiques de la FAO montrent quelques tendances de fond. La montée en puissance des pays en voie de développement ou peu industrialisés correspond à une évolution de la production et des flottes de pêche. Depuis 1990, la production de la pêche en eaux lointaines décline fortement depuis 1990 pour deux raisons : d'une part le démantèlement des flottilles d'Etat de l'ex-URSS, d'autre part, le recul notable de la production japonaise. Le nombre de pêcheurs évolue de manière opposée selon les pays. Ainsi, alors qu'en Chine et en Inde leur nombre est en sensible augmentation, celui du Japon de l'Islande et de la Norvège décroît constamment. Le nombre des pêcheurs diminue donc dans les économies à forte intensité de capital tandis qu'il augmente dans les économies à forte intensité de main d'œuvre. Ces chiffres sont à rapprocher du nombre de navires. En effet, si le nombre de navires pontés augmente lentement, la flotte évolue qualitativement : une étude du registre de navigation Lloyd fait apparaître une diminution des navires de pêches de plus de 100 tonnes de jauge brute. Dans cette catégorie, le nombre des désarmements excède celui des mises en chantier.

Activité parvenue à maturité, la pêche devrait pourtant demeurer un centre d'intérêt pour les Etats. La ressource se raréfiant, ces derniers devraient devenir plus avares de leurs stocks. Cependant, le fait que le poisson ignore les frontières⁴ devrait inciter les Etats à plus de coopération voire à une gestion commune. L'aquaculture constitue également une voie alternative. Avec la fin du XX^e siècle, le centre de gravité de l'économie maritime s'est déplacé des eaux au fond des mers.

112. Le fond des mers

L'intérêt porté par l'homme au fond des mers est récent. Les premières études de la structure des fonds marins remontent à 1871, année pendant laquelle le gouvernement britannique, sur recommandation de la *Royal Society*, pris la décision d'organiser une expédition océanographique à l'aide du navire « *Challenger* ».

Depuis, la connaissance de la géographie sous-marine a largement progressé. Sur la base de critères géologiques, géomorphologiques et bathymétriques, les scientifiques ont mis en évidence l'existence de « provinces physiographiques ». Loin de constituer un milieu uniforme le fond des mers se répartit entre la marge continentale et le bassin océanique (grands fonds). La marge continentale, qui représente environ 22% de la surface des océans⁵, se compose de trois éléments : le plateau continental⁶, le talus continental et le

⁴ C'est le cas notamment des espèces dites « grands migrants » ou de celles dont les bancs se situent à cheval entre une zone de juridiction nationale et le grand large.

⁵ D. Coulmy et J.P. Page : *Les ressources de l'océan. Mythe ou réalité*, Presse de la Cité, 1974, p.21.

glacis continental. Le plateau continental est la plate-forme qui prolonge la masse terrestre sous la mer par une pente douce. Le plateau continental n'est pas uniforme : absent dans certaines régions⁷, il peut atteindre des largeurs exceptionnelles dans d'autres⁸.

Cette inégalité géographique serait sans conséquences, si le plateau continental ne revêtait un intérêt, celui de receler des richesses, essentiellement sous forme d'hydrocarbures et de minerais à des profondeurs bien moindres que les fonds abyssaux.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, alors que la demande de produits pétroliers augmente, les premiers gisements sont découverts sous la mer à des profondeurs relativement faibles. Il s'agit des gisements situés dans le Golfe du Mexique et dans les eaux du Venezuela. C'est le début d'une nouvelle industrie, celle du pétrole « off-shore »⁹. La seconde moitié du XX^e siècle voit son développement s'accélérer de manière sensible pour plusieurs raisons. La première raison concerne la production d'origine terrestre. En vertu de la célèbre loi des rendements décroissants, la production terrestre se raréfie et coûte de plus en plus cher. D'un autre côté, avec la crise de 1973, les pays industrialisés réalisent leur forte dépendance vis à vis du Moyen-Orient. Enfin, les progrès de la technique permettent de repousser sans cesse les limites du possible tout en diminuant les coûts d'exploration et d'exploitation.

Ainsi, l'exploitation du pétrole « off-shore » se développe-t-elle quantitativement et qualitativement. La proportion des hydrocarbures produit en « off-shore » ne cesse d'augmenter au détriment de la production d'origine terrestre. Par ailleurs, l'exploration et l'exploitation conquièrent la profondeur. Grâce aux progrès technologiques, les producteurs relèvent le défi de l'« off-shore profond¹⁰ », voire même « ultra profond »¹¹.

La Mer du Nord, à cet égard, a constitué un formidable banc d'essai pour l'industrie européenne. Sa relativement faible profondeur et les conditions climatiques particulièrement rudes ont rodé l'industrie pétrolière à l'exploration et à l'exploitation sous-marine. Les techniques sismiques (3D), les nouvelles méthodes de forage¹², l'utilisation de robots sous-marins télépilotés, l'utilisation de flexibles souples, les navires à positionnement dynamiques, les unités de production flottante (FPSO) sont autant de moyens qui ont permis à l'industrie pétrolière de s'aventurer vers le large.

⁶ Le plateau continental dans son acception physique diffère de la notion juridique qui tend à recouvrir l'ensemble de la marge continentale.

⁷ Cas du Chili et du Pérou (versant Pacifique des Andes), de la Méditerranée.

⁸ Cas de l'Australie, de l'Argentine et du Brésil : jusqu'à 500 kilomètres.

⁹ Littéralement, au large des côtes.

¹⁰ Bien qu'il n'existe pas de définition universelle, il est proposé de retenir le critère d'une profondeur du fond des mers supérieure à la limite des 200 à 300 mètres.

¹¹ Pour les mêmes raisons, on retiendra le critère d'une profondeur supérieure à 1000 mètres.

¹² Outre le handicap de la profondeur d'eau, les foreurs doivent vaincre les difficultés liées à la profondeur de roche forée : plus le forage traverse de roche, plus il doit vaincre les frottements, l'essentiel de l'énergie ne servant plus à entraîner le trépan mais à vaincre les résistances. Cette difficulté est contournée en recourant à des turbines placées à l'extrémité de tiges fixes (et non plus en rotation). Enfin, le technique des forages à déplacement horizontaux (jusqu'à 10 kilomètres) permet à partir d'une même installation de surface d'exploiter plusieurs poches. La France possède un avantage reconnu dans le domaine de l'« off-shore profond et ultra-profond ». Les sociétés Total-Fina, Elf, Bouygues-offshore, Coflexip (conduites flexibles), Geophysique (exploration), ETPM ont prouvé leur maîtrise de ce domaine.

D'un point de vue géographique, les gisements pétroliers « off-shore » se concentrent pour l'essentiel dans certaines régions du monde : Golfe du Mexique, Moyen-Orient, Asie du Sud-Est, Golfe de Guinée...

Les progrès accomplis ouvrent de nouveaux horizons. En Amérique du Sud, l'Argentine et le Brésil¹³ avantagé par la présence d'un large plateau continental commencent à exploiter leurs fonds marins. Cependant, en matière de gisement profond, c'est incontestablement l'Afrique, notamment le Golfe de Guinée qui apparaît le plus prometteur. Au large du Gabon, à environ 80 km des côtes, Total explore les fonds entre 1000 et 3000 mètres de profondeur. Dans la même région, le bassin du Bas-Congo, à environ 120 km des côtes du Congo-Brazzaville devrait également fournir de précieux gisements.

Pour prometteurs que sont ces gisements, ce n'est rien comparé aux espérances placées en l'Angola. Les experts pétroliers parlent de gisements géants. Au large de l'enclave de Cabinda, par environ 400 mètres de fond, les pétroliers commencent à exploiter le champ de Kuito, au sein du Bloc 14. Plus au sud, les Blocs 17 et 32 justifient l'intérêt de l'exploitation par grande profondeur. Au sein du Bloc 17, plusieurs gisements ont été découverts dans la zone des 1300 mètres de profondeur. Le premier d'entre eux, Girassol, devrait entrer en production. Les autres gisements découverts, Dalia, Rosa, Lirio, Tulipa et Orchidea sont autant de promesses. Le Bloc 32, quant à lui, recèle des gisements entre 1500 et 3200 mètres¹⁴.

La richesse des gisements situés dans les profondeurs du Golfe de Guinée n'est pas sans conséquences politiques : l'enclave de Cabinda est agitée par un front de libération (FLEC). L'intervention des troupes angolaises au profit de l'actuel président congolais Denis Sassou N'Guesso s'explique, en partie, par la volonté du président angolais de stabiliser la région : il reprochait à Pascal Lissouba de flirter avec le FLEC.

Il en est de même dans d'autres régions du monde. Ainsi, les perspectives offertes par la Mer de Timor ont conduit l'Australie à reconnaître la souveraineté indonésienne sur Timor-Est. En échange, les Indonésiens ont accepté de signer, le 11 décembre 1989, avec leur voisin australien un accord de délimitation maritime¹⁵. Toujours en Asie du Sud-Est, la Mer de Chine méridionale, riche en gisements d'hydrocarbures constitue un pôle d'antagonisme. Les prétentions chinoises sur les îles Paracel et Spratly s'oppose nécessairement aux intérêts du Vietnam, des Philippines, de Brunei, de la Malaisie et ... de l'Indonésie.

Il ne faut pas non plus oublier le cas de l'Océan Arctique, objet de convoitises de divers Etats. Enfin, il convient d'évoquer les perspectives, fussent-elles hypothétiques, ouvertes par les hydrates de méthane. Combinaison d'eau et de méthane à l'état solide (glace), les hydrates de méthane offriraient un potentiel de réserve bien supérieur à l'ensemble des combustibles d'origine fossiles.

¹³ Par exemple, à environ 110 kilomètres au large de Campos (Etat de Rio de Janeiro), par des profondeurs variant de 600 à plus de 2000 mètres.

¹⁴ A noter, qu'en ce qui concerne l'Est africain, dans le Canal du Mozambique, au large des bouches du Zambèze, les fonds sont explorés par des profondeurs s'étalant entre 1800 et 3000 mètres. Dans le cas des zones anciennement exploitées, comme le Golfe du Mexique, l'exploitation par grande profondeur permet de prolonger les perspectives d'exploitation.

¹⁵ Cet accord établit une délimitation du plateau continental entre l'Indonésie et l'Australie dans la mer de Timor. Il définit une zone d'exploitation commune, dans laquelle se trouveraient des gisements de gaz.

12. La mer moyen de communication

Espace de liberté, la mer a toujours été un moyen de communication. C'est d'ailleurs la maîtrise des espaces maritimes qui a permis la conquête des espaces terrestres et le développement du commerce international. C'est notamment en raison de leur utilité en matière de communication que les océans ont toujours suscité un intérêt stratégique.

Cela découle des caractéristiques physiques des mers qui expliquent les facilités offertes. Intrinsèquement, l'élément marin se caractérise, aux yeux du physicien, par le principe d'Archimède et le paradoxe d'Alembert. Cependant, ce sont les données géographiques et physiques qui caractérisent le mieux les mers : s'étalant sur 362 000 000 km², les mers représentent 71% de la surface terrestre, soit presque les trois quarts. A lui seul, l'Océan Pacifique occupe le tiers du globe, avec une surface de 175 000 000 km², supérieure à celle constituée par l'ensemble des terres émergées. Il convient, en outre, de rappeler que seulement 28 Etats sont dépourvus de littoral. Handicapés par la géographie, ces Etats sont dans une forte dépendance vis à vis du voisin qui leur assure l'accès à la mer. C'est le cas du Burkina vis à vis de la Côte d'Ivoire, de l'Ethiopie (depuis la sécession de l'Erythrée) vis à vis de Djibouti. En dehors des Etats sans littoral, il convient de s'intéresser également à ceux qui possèdent une façade maritime des plus réduites au regard de leur superficie : La Jordanie dont le seul débouché maritime est constitué par quelques dizaines de kilomètres dans le Golfe d'Aqaba¹⁶, la Bosnie-Herzégovine qui dispose d'une dizaine de kilomètres de Côte dalmate, sans véritable port¹⁷, la République démocratique du Congo (ex-Zaïre), géant africain, dépourvu d'un véritable port¹⁸, l'Irak...

L'importance de l'accès au littoral s'explique par le développement du transport maritime, phénomène lié à un autre, la « maritimisation de l'économie ».

121. Le transport maritime

Comparés aux transports terrestre et aérien, le transport maritime présente de nombreux avantages inhérents à la spécificité du milieu maritime. Le premier de ces avantages tient à la continuité des mers. Largement ouverts, les trois océans¹⁹ communiquent avec de nombreuses mers semi-fermées²⁰. En outre, le transport maritime présente sur les transports terrestre et aérien l'avantage de s'affranchir de toute souveraineté. En effet, par définition, la haute mer est libre. Par ailleurs, lorsqu'il n'est pas possible d'éviter les eaux territoriales d'un Etat tiers, le droit international établit la liberté de transit.

Le transport maritime présente également un autre avantage, celui du coût, plus particulièrement sur longue distance et pour les marchandises pondéreuses. Le transport aérien n'est avantageux que pour les marchandises précieuses, la vitesse l'emportant sur les impératifs de coûts.

¹⁶ Lequel Golfe est contrôlé par le détroit de Tiran, encadré par l'Egypte et l'Arabie saoudite.

¹⁷ Les ports naturels de la Bosnie-Herzégovine sont Ploce (le plus proche de la frontière), Split et Dubrovnik.

¹⁸ A l'image des pays voisins du Golfe de Guinée, la façade maritime réduite de l'ex-Zaïre lui permet de bénéficier de gisements de pétrole off-shore.

¹⁹ Pacifique, Atlantique et Indien ; l'Océan Arctique (14 millions de km²) n'étant pas complètement et de manière permanente libre à toute navigation.

²⁰ En raison de sa situation particulière, il convient de se demander si la Mer Caspienne constitue réellement une mer ou plus modestement un lac salé géant, à l'instar de la Mer Morte ou de la Mer d'Aral.

Le transport maritime est apparu une nécessité pour les anciennes puissances coloniales pour lequel il représentait le seul moyen de commercer avec les colonies. Il demeure plus que jamais indispensable pour des raisons « géoéconomiques ». En effet, loin de se répartir, l'activité économique de la planète se concentre sur certaines zones. L'hémisphère Nord comprend trois zones de prospérité qui constituent l'essentiel de l'activité de transformation : l'Europe, berceau de la révolution industrielle, l'Amérique du Nord et le Japon. Vu du Pôle Nord, ces trois régions constituent un triangle équilatéral. Indépendamment des relations économiques qui les unissent, ces régions ont structurellement besoin de matières premières provenant d'autres régions du monde.

Le pétrole en est l'illustration. Le Moyen-Orient est la principale région de production, l'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon étant les plus gros consommateurs. Ce raisonnement peut être étendu à de nombreux autres produits de base. Le résultat est le même, la « géoéconomie » se caractérise par une localisation différenciée des ressources et des besoins : matières premières, industries de transformation, consommation finale. Ainsi l'Europe entretient-elle, en dehors des deux autres grands blocs commerciaux, des échanges déséquilibrés : importation de matières premières, exportation de produits manufacturés conteneurisés.

De ces différences, résultent des flux de marchandises qui dessinent des routes maritimes. Ces routes sont généralement tracées sur la base du plus court trajet en tenant compte des contraintes physiques (terre ferme, navigabilité de certaines zones ...). Ces contraintes physiques constituent autant de points de resserrement où se concentrent la circulation maritime²¹. Alors que certaines zones maritimes sont saturées par le trafic, d'autres sont à l'écart.

En 1997, le trafic maritime mondial de marchandises s'élevait à près de 5 milliards de tonnes, soit le double du total de l'année 1970. L'importance du commerce maritime a un effet direct : la dépendance de l'économie vis à vis de la mer ou, selon la formule d'André Vigarié, la « maritimisation » de l'économie.

122. La maritimisation de l'économie : phénomène de dépendance

Selon André Vigarié, l'expression « maritimisation de l'économie » signifie, dans son sens général, « qu'aucun pays ne peut se dispenser sans inconvénient grave d'avoir recours à la mer, qu'aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique »²².

Au début du XIX^e siècle, l'économiste anglais David Ricardo énonçait sa loi des avantages comparatifs²³, plaidoyer pour le commerce international. D'une certaine manière, il peut

²¹ Dans le cas de la route du pétrole vers le Japon : Ormuz et l'Indonésie.

²² *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, collection bibliothèque stratégique, 1995, p. 20.

²³ Selon, Ricardo, chaque pays a intérêt à s'ouvrir sur le commerce international, en concentrant sa production sur les secteurs où il possède un avantage comparatif, ce qui lui permettra d'exporter largement pour financer ses importations. Sur la base de ce raisonnement, il obtint l'abolition des *Corn laws*, lois qui assuraient un certain protectionnisme céréalier.

être considéré comme le précurseur de la mondialisation. Or le développement des échanges internationaux, par définition, est affaire de flux. La clé de l'échange réside dans le moyen de transport.

C'est précisément le développement du transport maritime qui est à la base du phénomène de mondialisation. L'interaction transport maritime – commerce international n'est pas unilatérale. Il peut être observé une certaine dialectique. En effet, si dans un premier temps, le développement des échanges internationaux s'est traduit par une augmentation drastique du tonnage transporté, il apparaît que l'évolution des modes de transport n'est pas sans effet sur l'économie.

C'est ainsi qu'apparaît une nouvelle branche de l'économie, l'économie maritime. Dans ce cadre, les analystes ont mis en évidence des tendances structurelles. L'évolution quantitative du tonnage transporté occulte en fait une mutation qualitative, qui peut se caractériser par la concentration des trafics. Cette concentration est protéiforme.

L'organisation des transports maritimes repose actuellement sur l'exploitation d'économies d'échelle afin de diminuer les coûts. La capacité d'emport des moyens de transport de vrac secs ou liquides a augmenté dans des proportions spectaculaires. Le cas particulier des pétroliers est significatif : la guerre des six jours puis la guerre du Kippour et la fermeture consécutive du Canal de Suez obligeant les flottes pétrolières à contourner l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance ont contribué à la mise en chantier d'unités de très fort tonnage (jusqu'à 500 000 tonnes).

La véritable révolution du transport maritime repose sur l'optimisation de la manutention et du stockage. En effet, si le chargement des vracs ne semble pas poser trop de problèmes, il n'en est pas de même pour les divers. Les cargos classiques²⁴ sont rapidement dépassés par des navires rouliers²⁵ puis par un nouveau système de transport : la conteneurisation²⁶. En quelques années, les capacités maximale d'emport des navires porte-conteneurs ont augmenté passant de 2500 à 8000 EVP²⁷. De cette concentration des moyens de transport découle une concentration des entreprises, des plates-formes portuaires et une globalisation du marché. La logique du porte-conteneurs est proche de celle du pétrolier : la mise en service de grosses unités requiert des infrastructures portuaires adaptées : rares sont les ports qui offrent la profondeur nécessaire aux navires à fort tirant d'eau ainsi que les capacités de manutention et de stockage.

Le système EVP dessine ainsi une nouvelle carte des ports : il n'est rentable de faire escale que dans la mesure où le port touché peut contribuer à charger ou décharger 10 à 25 % de la capacité d'emport total. Seuls quelques très grands ports peuvent offrir les capacités correspondant aux navires de 8000 EVP. L'Asie apparaît indiscutablement en pointe dans ce domaine. En 1997, Singapour était en tonnage le premier port mondial, devançant Rotterdam, premier port européen. En considérant le seul trafic de conteneurs, Rotterdam,

²⁴ Les cargos « LOLO » (lift on – lift off) ou à chargement vertical exigent des moyens de manutention et surtout du temps au chargement.

²⁵ « RORO », (roll on – roll off).

²⁶ Les divers sont conditionnés dans des conteneurs dits EVP (équivalent 20 pieds) de forme et de taille standardisés. Ce mode de conditionnement permet d'augmenter les temps de chargement et de déchargement, d'améliorer les conditions de stockage tant à terre qu'à bord et permet d'assurer une continuité entre la mer, le rail et la route.

²⁷ Le porte-conteneurs français CGM Normandie, d'une longueur de 275 mètres peut emporter plus de 4400 EVP à une vitesse de 24 nœuds.

recule à la quatrième place derrière trois ports asiatiques : Singapour, Hong Kong et Kaoshiung. La Mer de Chine méridionale est ainsi le cœur du transport maritime conteneurisé. Selon certains experts, le tonnage conteneurisé devrait être multiplié par 2,5 d'ici 2010²⁸.

13. La mer théâtre d'hostilités

131. La dimension stratégique des espaces maritimes

Espace de liberté, la mer appelle, par ses richesses, à l'appropriation. De cette antinomie découle un risque d'affrontement. Or par définition, les espaces maritimes sont des lieux d'affrontement, voire de conflit.

La forme la plus aiguë de conflit est constituée par la guerre maritime. Cette dernière se distingue de la guerre terrestre dans la mesure où, en raison de l'immensité des océans, elle ne vise pas la conquête, mais plus modestement le contrôle. Souvent, elle vise à couper les lignes de communication de l'adversaire. Tel était le but poursuivi par les Anglais lors de la bataille d'Aboukir, en 1798 qui ont réussi à couper les lignes de communication avec la métropole de l'armée de Bonaparte en Egypte. Au contraire, lors des deux conflits mondiaux, l'Allemagne n'est pas parvenue à couper les lignes de communication entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. D'une certaine manière, le *liberty ship* l'a emporté sur l'*U-boot*. C'est encore plus vrai en cette fin de siècle, la guerre terrestre moderne requérant des flux logistiques de plus en plus importants.

La mer peut également être le théâtre d'un affrontement virtuel ou potentiel. A ce titre, les océans constituent le champ d'action privilégié de la dissuasion. La discrétion du SNLE alliée à la portée des missiles balistiques embarqués permet de menacer en permanence les forces vives de l'adversaire potentiel.

De même, les espaces maritimes peuvent être un lieu de contrainte. Ils permettent, du moins à ceux qui en ont la maîtrise, d'isoler un Etat. C'est la méthode de l'embargo, qualification onusienne du vieux blocus. Les océans ont donc une dimension stratégique car ils sont le théâtre de la puissance. Ainsi que l'a affirmé Corbett, la maîtrise des mers suppose, outre une flotte capable de l'assurer, la disposition de certaines positions.

Mahan, Corbett et Castex partagent le souci des lignes de communication. Or ces lignes de communication sont généralement constituées par les routes commerciales. Selon Mahan, « généralement, la valeur d'une position dépend de sa proximité d'une route maritime. Si elle est proche de deux routes à la fois, c'est à dire près de leur point de croisement sa valeur en est accrue. ²⁹ ». Il a ajouté ultérieurement « La quantité de commerce qui passe par une route entre en jeu dans la valeur stratégique d'une position, aussi bien que sa proximité d'une route. ³⁰ »

²⁸ Le développement du transport conteneurisé (tonnage global, jauge des unités) justifie des travaux d'élargissement du Canal de Panama.

²⁹ Cité In G. Chaliand, *Anthologie mondiale de la stratégie*, p. 965.

³⁰ Ibid. p. 968.

132. Les espaces maritimes et la géographie

La vision de Mahan repose essentiellement sur la notion de points d'appui. A cet égard, la géographie retient deux concepts intéressants : le détroit et l'île. Ces particularités terrestres ont un rapport privilégié avec le milieu maritime : ils permettent d'en assurer la maîtrise ou du moins le contrôle.

Le détroit peut se définir comme la partie d'un espace maritime qui, en un endroit donné, se rétrécit dans des proportions considérables³¹. La largeur peut varier de plusieurs centaines de kilomètres à moins d'une dizaine. Généralement, ils marquent la séparation entre plusieurs mers ou océans. Ils correspondent également à des points de resserrement, voire de convergence des routes maritimes. A ce titre, ils constituent des points optimum de mise en œuvre des embargos. Ils constituent également un lieu de confrontation des intérêts : libre passage contre sécurité des côtes.

L'histoire de l'Europe montre l'importance des détroits : détroits danois, Pas de Calais, Gibraltar, Otrante, Dardanelles et Bosphore. La pacification de l'Europe a reporté l'intérêt vers d'autres contrées. L'Océan Indien témoigne aujourd'hui de l'intérêt des détroits. L'examen des routes commerciales met en évidence deux zones sensibles : le Golfe arabo-persique et l'Indonésie. C'est par ces zones que transit le pétrole arabe destiné au marché japonais.

Les accès Nord-Ouest à l'océan Indien sont commandés par les détroits qui bordent la péninsule arabique. Au sud-ouest, le Bab-el-Mandeb, « la porte des larmes », ouvre la Mer Rouge, prolongement naturel du canal de Suez, vers la haute mer. Au Nord-Est, Ormuz, unique voie d'accès du Golfe Persique vers la haute mer, voie transiter 40 % des importations mondiales de pétrole. La Guerre du Golfe a prouvé qu'il était possible de « verrouiller » les accès maritimes à la péninsule arabique en contrôlant ces deux détroits ainsi que le débouché du Canal de Suez en Mer Rouge. Les mêmes observations sont valables en ce qui concerne l'ex-Yougoslavie et l'Adriatique.

Les détroits indonésiens constituent un verrou entre l'Océan Indien et l'Océan Pacifique. A l'exception des détroits de Malacca et de Singapour situés sur la même route maritime³², les autres détroits relèvent de la souveraineté exclusive de l'Indonésie. La route de Malacca-Singapour est très fréquentée car située sur le plus court trajet entre le Moyen-Orient et le Japon. En outre, la situation de Singapour, premier port mondial et plaque tournante du trafic conteneurisé tend à y accroître la circulation maritime. Le trafic estimé varie entre 60 000 et 200 000 passages par an, ce qui en fait le passage le plus fréquenté après le Pas de Calais. En dehors des problèmes de sécurité liés à la largeur du détroit et à l'importance de la circulation, ce passage présente un inconvénient majeur, la faiblesse de sa profondeur par endroit limitée à 22 mètres. Les navires de plus de 200 000 tonnes ainsi que les sous-marins en plongée ne peuvent utiliser cette route. Ces navires doivent donc utiliser les détroits qui traversent l'Indonésie.

³¹ Le juriste français Gidel définit ainsi le détroit : « tout passage naturel entre deux côtes, n'excédant pas une certaine largeur et faisant communiquer entre elles deux parties des espaces maritimes » (*Droit de la mer*, Vol. III, p. 730).

³² Ces détroits sont situés entre trois Etats : la Fédération de Malaisie, Singapour et l'Indonésie.

Si le détroit de la Sonde présente en raison de ses caractéristiques physiques³³ peu d'intérêt, il en est tout autrement pour le détroit de Lombok qui offre une profondeur de plus de 500 mètres. Il constitue donc le passage privilégié pour les navires de fort tonnages (notamment les « supertankers »)³⁴ et les sous-marins nucléaires. Ainsi, les SNLE russes (de même qu'américains) doivent utiliser ce passage pour transiter de l'Océan Pacifique à l'Océan Indien. Les détroits permettent à l'Indonésie de contrôler les flux économiques de l'Asie du Sud-Est. Le Japon est incontestablement le plus vulnérable : la majorité de ses importations ainsi qu'une part importante de ses exportations y transite. Producteur d'hydrocarbure, l'Indonésie possède un intérêt manifeste à contrôler la circulation du pétrole. La situation géographique et géopolitique privilégiée de l'Indonésie explique l'intérêt que lui porte beaucoup de puissances économiques et militaires : Etats-Unis, Russie, Japon, Chine...

A l'instar des détroits indonésiens, ce sont ceux qui sont les « déclics d'autant de verrous, pouvant entraver le commerce international »³⁵ qui présentent le plus grand intérêt stratégique.

Les îles relèvent d'une autre logique, celle du rayonnement et de la projection, notamment lorsqu'elles se situent au milieu des masses océaniques. Dans ce cas, elles constituent d'indispensables points d'appui, sous forme de bases et contribuent à réduire l'immensité des océans. Ainsi que le rappelle Castex, l'histoire nous en fournit l'illustration. La maîtrise de la route de l'Atlantique Nord reposait sur le contrôle de l'axe Feröe-Islande-Groenland-Labrador³⁶. Les opérations du Pacifique se propagent d'île en île de Midway jusqu'à Okinawa et Iwo Jima en passant par Guadalcanal et Guam. Guam demeure aujourd'hui un élément essentiel du dispositif américain. Dans l'Océan Indien, l'île de Diego-Garcia offre aux Etats-Unis une position centrale. L'Australie acquiert les îles Cocos en raison de leur valeur stratégique intrinsèque³⁷.

Les îles ne permettent pas seulement de faire rayonner la puissance, mais aussi la souveraineté ou du moins les droits souverains³⁸. La reconnaissance de droits souverains dans la limite de 200 milles marins, consacrée par la Convention de Montego Bay, donne un intérêt remarquable aux petites îles : un cercle de rayon de 200 milles présente une superficie de plus de 430 000 km². La France présente d'une certaine manière ce qu'il convient de qualifier de « complexe du rocher ». Outre les innombrables îles composant les archipels du Pacifique Sud, la France possède quelques îles de petites dimensions qui lui assurent un domaine maritime envié. La plus emblématique de ces îles est Clipperton : située à 1300 kilomètres au large du Mexique, sa superficie de 5 km² et son isolement confèrent à la France une zone économique jalousée.

³³ Parsemé de récifs et de bancs de sable.

³⁴ Les navires assurant la liaison entre le Moyen-Orient et le Japon rallongent leur routes d'environ 1 200 milles marins en utilisant le passage de Lombok plutôt que celui de Malacca-Singapour.

³⁵ La formule est du commissaire en chef (Marine) Réglat-Boireau, *Le régime juridique des détroits internationaux*, Revue maritime, n°38, janvier-février 1986, p. 104 à 109.

³⁶ Castex utilise, à cet égard, l'expression « pont des Viking ».

³⁷ Situées dans la partie orientale de l'Océan Indien, ces îles sont une plate-forme avancée contrôlant à la fois les accès occidentaux de l'Australie et la route des détroits indonésiens.

³⁸ La souveraineté des Etats sur les espaces maritime se limite à la mer territoriale (en général, dans la limite de 12 milles marins) qui constitue en quelque sorte le territoire maritime. Sur cette zone, les Etats exercent la plénitude de leur souveraineté. En revanche dans la zone économique exclusive (limite des 200 milles marins) et sur le plateau continental, les Etats ne disposent que de droits souverains : ils disposent du monopole de l'exploitation des ressources.

Dans l'Océan Indien, les « Iles éparses », entre Madagascar et la côte orientale de l'Afrique, assurent, théoriquement du moins, à la France le contrôle du Canal de Mozambique. Dans les latitudes plus australes, Crozet, Amsterdam, Saint-Paul et les Kerguelen valent à la France une zone de pêche particulièrement fertile³⁹.

II) DE LA CONVOITISE A L'EXTENSION DE L'EMPRISE DES ETATS

L'intérêt des Etats pour les espaces maritime se transforme rapidement en intentions, puis en actes par lesquels les Etats étendent leur emprise sur les mers. Ce phénomène présente une dimension dialectique. Aux vellétés d'appropriation, s'oppose une aspiration à la communautarisation, tandis que certains Etats, abandonnant la perception patrimoniale, se limitent à la recherche du contrôle.

21. Les tentatives d'appropriation : la nationalisation des espaces maritimes

Fort de leur géographie, les Etats riverains se sont constamment efforcés d'étendre leur souveraineté ou du moins leur juridiction sur les espaces maritimes adjacents à leurs côtes. Pour cela, ils se sont appuyés sur trois logiques différentes : le plateau continental ou le prolongement naturel du territoire terrestre, la zone économique exclusive ou la « mer nourricière » et, enfin, l'archipel ou la territorialisation des eaux intérieures.

211. La conquête du plateau continental.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, l'emprise des Etats riverains se limite aux eaux territoriales⁴⁰. Les espaces maritimes n'apparaissent pas encore comme des réservoirs de richesse. Les premiers signes d'intérêts remontent à 1942. Le 26 février de cette année, le Royaume-Uni (pour Trinité et Tobago) et le Vénézuéla signent un traité de délimitation concernant le Golfe de Paria. Il ne s'agit pas véritablement du plateau continental, mais de « *sumarine areas* », désignation qui recouvre le lit de la mer et le sous-sol au-delà des eaux territoriales. Au regard des ressources pétrolifères recelées par le plateau continental vénézuélien, il est clair que cet accord visait en fait à partager ces richesses potentielles.

Le 24 janvier 1944, un acte présidentiel argentin décrète que les « *zones of the precontinental sea of Argentina shall be deemed to be temporary zones of mineral reserves* ». En dépit de ces précédents, l'histoire ne retient que la « Proclamation Truman » du 28 septembre 1945. Ainsi que le remarquent le professeur Lucchini et le contrôleur général Voelkel⁴¹, ce texte est l'objet d'une lente maturation, le projet étant à l'étude depuis 1937. Certains auteurs, tel le doyen Colliard s'interrogent sur l'intérêt des Etats-Unis de faire une telle proclamation : à l'époque, aucun autre pays n'était en mesure d'exploiter le pétrole au large des Etats-Unis, tandis qu'une telle proclamation les privait du droit de procéder à une telle exploitation au large des côtes étrangères.

Cette proclamation a été suivie de nombreux autres actes unilatéraux par lesquels les Etats riverains nationalisaient leur plateau continental. Le Chili, le Pérou, le Costa Rica, le

³⁹ Baignée par des courants froids, cette zone est riche en poissons (légine) et en crustacés (langouste).

⁴⁰ A l'époque, dans la limite des 3 milles marins.

⁴¹ Droit de la mer, , p. 236, § 260.

Royaume-Uni pour les Bahamas, la Jamaïque et les îles Falkland, le Mexique, l'Arabie saoudite...

Ainsi, la « Proclamation Truman » a-t-elle donné naissance à un véritable droit coutumier. Sa valeur a d'ailleurs été reconnue par la Cour internationale de justice dans son arrêt du 20 février 1969 relatif au plateau continental de la Mer du Nord. L'existence juridique du plateau continental est ainsi consacrée par la première conférence des Nations Unies sur le droit de la mer de Genève (1958), à l'issue de laquelle est adoptée la convention sur le plateau continental. Cette dernière retient deux critères, la profondeur (200 mètres) et surtout l'exploitabilité. Or ce dernier critère dépendant essentiellement du progrès technique amène naturellement les Etats à étendre leur emprise vers le large : toujours plus loin, toujours plus profond.

Lors de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, la question de la largeur du plateau continental se transforme en quadrature du cercle, chaque Etat étant favorable au critère que sa géographie lui dicte. Il s'ensuit une formule complexe définie par l'article 76 de la Convention de Montego Bay : chaque Etat a droit à un « forfait » de 200 milles, la largeur du plateau continental pouvant atteindre 350 milles voire même plus⁴².

212. La zone économique exclusive.

A la géopolitique du pétrole correspond une géopolitique du poisson. La présence de richesses halieutiques pousse les Etats côtiers vers le large. Les prétentions des Etats sont d'ailleurs étroitement dictées par la géographie. Tel est le cas des pays de la rive Pacifique de l'Amérique du Sud. En effet, le courant (froid) de Humboldt qui longe du Sud vers le Nord les côtes du Chili et du Pérou tend à attirer de grosses quantités de Poisson. Or, ce courant passe très au large des côtes chilienne et péruvienne (environ 200 milles⁴³).

Le 28 septembre 1945, le président Truman publie une autre proclamation intitulée « Politique des Etats-Unis à l'égard des pêcheries côtières dans certains secteurs de la haute mer ». Les effets sont les mêmes que dans le cas du plateau continental ; elle initie beaucoup d'autres déclarations unilatérales. Le 18 août 1952, le Chili, l'Equateur et le Pérou proclament la déclaration de Santiago par laquelle ils s'attribuent la souveraineté et la juridiction exclusives sur la mer qui baigne leurs côtes jusqu'à une distance de 200 milles⁴⁴ de ces dernières.

Dans l'Atlantique Nord, l'Islande étend unilatéralement sa zone de pêche de 12 à 50 milles, s'attirant l'ire du Royaume-Uni et de l'Allemagne. Or pour l'Islande, le poisson est une richesse essentielle car produit d'exportation.

Ce phénomène d'extension progressive de la juridiction des Etats est consacré par la Convention de Montego Bay qui crée la zone économique exclusive. D'une largeur de 200 milles, cette dernière vise à attribuer à l'Etat côtier le monopole de l'exploitation des ressources contenues dans les mers. Après le plateau continental, les Etats côtiers ont réussi à

⁴² Soit 100 milles au delà de l'isobathe 2500 mètres.

⁴³ Il est piquant d'observer qu'une caractéristique purement géographique peut devenir une limite juridique.

⁴⁴ Rappelons qu'à l'époque la souveraineté (y compris l'exclusivité des droits de pêche) se limitait à une zone de 3 milles.

s'emparer de la colonne d'eau qui le surplombe. La règle des 200 milles à pour conséquence de « nationaliser » une grande partie des espaces maritimes.

Pourtant, l'appétit des Etats ne se satisfait pas de cette situation : après avoir conquis la bande des 200 milles, ils lorgnent sur les stocks situés dans les eaux adjacentes. Il est vrai que le poisson ignore les frontières. La ligne des 200 milles est artificielle : certains stocks de poisson la chevauchent, d'autres la passent et la repassent au rythme des migrations. Dès lors, la protection de la richesse nationale justifie de dépasser la limite des 200 milles. Les Etats côtiers s'opposent aux Etats pêcheurs en haute mer. Le Canada et l'Union européenne pourtant réunis au sein de l'OPANO (organisation des pêcheries de l'Atlantique Nord-Ouest) ont des intérêts divergents. Par une loi du 12 mai 1994, le Canada s'attribue des pouvoirs de police en haute mer au-delà de la zone des 200 milles. En 1995, un différend s'élève ainsi entre l'Espagne et le Canada après l'arraisonnement dans les eaux internationales d'un chalutier espagnol par les garde-côtes canadiens.

Le Chili, à partir des années 1990, introduit le concept de « mer présencielle », vaste zone de haute mer adjacente à la zone économique exclusive de cet Etat. Le 4 décembre 1995, la Convention de Montego Bay est complétée par un accord sur les stocks chevauchant et les grands migrateurs. L'emprise des Etats s'étend ainsi plus au large.

213. Les archipels

Jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, il n'existait pratiquement pas d'Etat archipel. Le Japon constitue l'exception la plus notable, d'autant plus qu'il s'agit d'une des plus anciennes nations du Monde. Toutefois, le Japon possède une caractéristique géographique, sa disposition longiligne. L'archipel ⁴⁵ s'étale en un chapelet resserré d'îles séparées par de minces bras de mer.

Il en est tout autrement des archipels dont la forme moins linéaire est, en revanche, plus problématique, notamment lorsque les îles s'étalent sur une superficie (de mer) sans commune proportion avec l'étendue des terres émergées. Or le mouvement d'indépendance de la deuxième moitié du XX^e siècle voit la naissance de nombreux Etats dits archipélagiques, essentiellement des micros-Etats.

Après l'obtention de leur indépendance, l'appropriation des eaux archipélagiques devient rapidement un objectif. Les eaux archipélagiques peuvent être définies comme les espaces maritimes enfermés dans un polygone tracé par les positions terrestres les plus extérieures. D'une certaine manière, il peut être soutenu que ce concept vise à territorialiser les eaux internes⁴⁶.

Cet appétit maritime des Etats archipels obéit à une double logique géopolitique : l'appropriation des richesses halieutiques et minérales ; la consolidation de l'unité politique. En termes d'appropriation de richesses, la « nationalisation » des eaux archipélagiques permet de repousser plus à l'extérieur les limites de la souveraineté. La logique politique,

⁴⁵ En comptant les Territoires du Nord occupés par la Russie, l'île Take-shima revendiquée par la Corée du Sud et les îles Senkaku-gunto revendiquées par la Chine, le Japon se compose de 6852 îles.

⁴⁶ Par contraste avec l'expression « eaux intérieures » à laquelle le droit de la mer donne un sens précis et différent.

quant à elle, peut se résumer en une expression : le nationalisme archipélagique. En effet, le défi de tout Etat archipel récent est de fédérer son territoire. L'île joue le même rôle que la tribu en créant une micro-identité. Dès lors l'archipel est soumis à deux forces contradictoires : d'une part un séparatisme insulaire, d'autre part une volonté d'intégration nationale.

Les Philippines et l'Indonésie⁴⁷ ont été les premiers Etats à revendiquer la souveraineté sur les eaux archipélagiques. De même que le plateau continental et la zone économique exclusive, la notion d'eaux archipélagiques a été consacrée par le droit de la mer. La Convention de Montego Bay justifie à posteriori les revendications des deux archipels asiatiques.

La dimension politique du phénomène de l'Etat archipel est remarquable. Dans le cas de l'Indonésie, il reflète la lutte entre ce pays et les Pays-Bas. En effet, ces derniers pour empêcher l'indépendance de leur colonie encouragèrent les tendances séparatistes de certaines îles. Les Moluques, toujours agitées par le séparatisme, en sont l'exemple. En 1975, profitant de la décolonisation portugaise, les autorités de Djakarta annexent les enclaves de Timor et de Dili, provoquant une guerre civile. Ce nationalisme archipélagique explique la constance de la politique indonésienne, en dépit des changements de régime : île par île reconstituer l'ancienne colonie hollandaise. Dans ce cadre, le nationalisme indonésien s'oppose naturellement au nationalisme malais.

C'est en partie à l'aune de cette logique archipélagique que la crise de Timor-Est doit être appréhendée. Cette île est à la limite Sud de l'archipel. Son sort, en outre, ne peut que contribuer à l'évolution de celui des Moluques.

214. Les situations spéciales

Les Etats peuvent arguer de l'histoire pour défendre leurs revendications maritimes. Ces situations spéciales recouvrent essentiellement le cas des eaux historiques. Citons, à titre d'exemple, le détroit de Hainan, revendiqué par la Chine.

22. Le rejet de l'appropriation : l'internationalisation des espaces maritimes

La géopolitique des espaces maritimes revêt une dimension dialectique : le phénomène de nationalisation se heurte à une résistance croissante de la part de certains Etats tendant à internationaliser une partie des océans. Pour mieux appréhender cette dynamique, il convient, tout d'abord, de s'intéresser à la trinité des intérêts maritimes, avant de se pencher sur ses deux dimensions, la communautarisation des richesses et la neutralisation des voies de communication.

221. La trinité des intérêts maritimes.

Selon la situation géographique d'un Etat et son potentiel maritime, il est possible de le classer dans l'une des trois catégories suivantes : Etats côtiers, Etats sans littoral, puissance maritime. Si les deux premières notions ne posent pas de problème de définition, il n'en est

⁴⁷ Respectivement en 1955 et 1957.

pas de même de la dernière. A cet égard, il convient d'adopter une conception relativement extensive de la puissance maritime, sans pour autant se limiter à l'acception retenue par Mahan, celle du *sea power*. Dans le cadre de cette étude, il convient de retenir comme puissance maritime, tout Etat qui, en raison de l'importance de sa flotte de combat ou de commerce, présentent un intérêt privilégié pour les océans. Peut être serait-il opportun d'élargir cette catégorie aux Etats dont la situation dépend étroitement du milieu maritime. Tel est le cas du Japon, dont les flux commerciaux, tant importés qu'exportés, transitent exclusivement par les mers, dont la flotte de pêche a longtemps écrémé les océans de la planète...

Les trois catégories d'Etats présentent donc des intérêts antagonistes. Les Etats côtiers et les Etats sans littoral ont des intérêts divergents en termes de ressource. Au fur et à mesure que les premiers étendent leur emprise vers le large, les seconds se voient privés de la possibilité d'exploiter des ressources ou du moins d'en profiter équitablement. Etendre l'emprise des Etats côtiers tend à accroître le handicap des Etats privés de littoral. Notons que les intérêts des Etats côtiers peuvent également s'opposer, notamment en cas de côtes adjacentes ou opposées.

Les puissances maritimes, quant à elles, attachent moins d'intérêt à l'appropriation des richesses qu'au contrôle des voies de communication. A ce titre, elles perçoivent légitimement l'extension de l'emprise des Etats côtiers comme une menace. L'Indonésie nous en fournit un exemple. Fort de leur maîtrise des détroits, les Indonésiens ont montré, en 1988, qu'ils pouvaient, en violation du droit international, interdire temporairement le transit entre l'Océan Pacifique et l'Océan Indien. Si en l'espèce, l'Indonésie tenait à montrer son mécontentement aux pays du Moyen-Orient accusés de faire chuter le cours du pétrole, il n'en demeure pas moins que cet événement a montré la vulnérabilité du Japon. Par ailleurs, les Etats-Unis, puissance maritime par excellence sont également concernés au premier chef : les détroits indonésiens constituent la route stratégique entre les bases américaines de Guam et de Diego-Garcia.

C'est donc l'action convergente des puissances maritimes et des Etats côtiers qui constitue le moteur de l'internationalisation des espaces maritimes. Notons que certains Etats, de par leur situation particulière, hésitent entre les logiques d'appropriation et d'internationalisation. Tel est le cas de la France longtemps attachée à une conception limitée des eaux territoriales et qui a compris l'intérêt qu'elle pouvait tirer d'une extension de son emprise.

222. La communautarisation des richesses : le mythe du patrimoine commun de l'humanité

L'internationalisation des grands fonds marins est l'expression de la résistance à l'extension de l'emprise des Etats côtiers sur leur plateau continental. La Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental définissait ce dernier à l'aide d'un critère, « l'exploitabilité ». De ce critère découlait donc une limite mouvante, s'étendant vers le large au rythme du progrès technologique. L'intérêt pour les grands fonds était d'autant plus fort, que pendant les années 1960, la collectivité scientifique y voyaient un véritable Eldorado sous-marin. Ce mythe doit beaucoup à John Mero, qui, en 1965, écrivait : « les nodules de manganèse des fonds marins, grâce à leur coût d'exploitation potentiellement

faible, représentent sans doute les plus importantes ressources minérales économiques de la terre »⁴⁸.

Par une note verbale du 17 août 1967, Arvid Pardo, délégué de Malte aux Nations Unies demandait l'inscription à l'ordre du jour de la 22^e session de l'Assemblée générale de l'ONU de la question de « l'utilisation exclusive à des fins pacifiques des fonds marins et océaniques au-delà des limites des juridictions nationales ». En fait, il semble que cette idée soit venue des Etats-Unis ; le 13 juillet 1966, le Président Johnson déclarait : « nous devons veiller à ce que le lit des mers et des océans devienne et demeure le patrimoine commun de l'humanité » ; dès 1957, une organisation américaine (*Commission to study the organization of peace*) estimait que les fonds marins devaient être attribués à l'ONU. Vraisemblablement, les Américains ont été guidés par les mêmes arrière-pensées que lors de la proclamation Truman sur le Plateau continental : se réserver la possibilité d'exploiter⁴⁹.

L'initiative d'A. Pardo débouche en 1968 sur la création d'un « Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans »⁵⁰. Le 17 décembre 1970, l'Assemblée générale adopte une « Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans »⁵¹. Cette déclaration crée une zone du fond des mers réservée à des fins exclusivement pacifiques et considérée comme « patrimoine commun de l'humanité ».

Cette notion donne une nouvelle dimension aux espaces maritimes du grand large. La liberté qui caractérise la haute mer en ce qui concerne la navigation et la pêche ne s'étend pas à l'exploration et à l'exploitation. Il est vrai que contrairement aux poissons, par essence reproductibles, les nodules n'existent qu'en quantité limitée. Il ne s'agit pas de *res nullius* mais de *res communis*. Il ne s'agit pas d'interdire l'appropriation mais de définir un régime d'utilisation appropriée. L'idée de transformer le fond des mers en patrimoine commun de l'humanité devait être largement soutenue par les pays du Groupe des 77. Ces derniers disposant d'une majorité de voix lors de la III^e Conférence du droit de la mer tentèrent de définir un régime qui leur était favorable. Le patrimoine commun de l'humanité apparaissait alors comme une des pièces essentielles du « nouvel ordre économique international » en assurant une redistribution des richesses aux plus démunis.

La Convention de Montego Bay, en étendant les limites du plateau continental, réduisit d'autant la superficie de la zone internationale des fonds marins. En outre, elle établit une structure complexe destinée à la mise en œuvre du concept : une Autorité, véritable organisation internationale⁵², une Entreprise. Plus de trente ans après l'initiative de Pardo, il convient de remarquer que le patrimoine commun de l'humanité demeure une notion virtuelle. Notons qu'elle constitue une approche originale fondée sur la solidarité.

⁴⁸ *Mineral resources of the sea*, Elsevier, 1965 ; le même M. Mero affirmait en 1967 qu'il était plus avantageux de produire du cuivre et d'autres minerais à partir du nodule de manganèse que des gisements terrestres et évaluait à 100 millions de dollars par an le bénéfice net qu'un entrepreneur pouvait tirer d'une telle opération.

⁴⁹ Eux seuls disposaient de la capacité technologique requise par l'exploitation des nodules.

⁵⁰ Résolution A/2467 (XXIII).

⁵¹ Résolution A/2749 (XXV).

⁵² L'Autorité dispose des organes suivants : une Assemblée (organe délibérant), un Conseil (organe exécutif) et un Secrétariat.

223. Les voies de communication

L'extension de l'emprise des Etats avait pour conséquence immédiate de nationaliser une partie des voies de communication, plus exactement la partie la plus sensible, les points ou celles-ci se resserrent, les détroits. En effet, avant le mouvement d'extension des eaux territoriales, la question du libre passage par les détroits ne se posait que dans la mesure où leur largeur ne dépassait pas 6 milles.

Au contraire l'adoption de la règle des 12 milles (largeur de la mer territoriale) devait-elle « territorialiser » plus d'une centaine de détroits⁵³ qui cessaient d'appartenir à la haute mer. Ainsi que le remarquent le professeur Lucchini et le contrôleur général Voelkel⁵⁴, si le chiffre peut paraître exagéré ou relever d'un « examen cartologique minutieux » destiné à produire des chiffres frappants, il n'en demeure pas moins que certains de ces détroits occupent des positions essentielles : Gibraltar, Ormuz, Bab-El-Mandeb, Malacca, Lombok, les détroits japonais... Le seul critère de la largeur occulte néanmoins d'autres caractéristiques essentielles : navigabilité, profondeur, situation géographique (avantage procuré par l'utilisation du détroit).

Le caractère vital des détroits pour la navigation et donc pour le commerce maritime et la liberté de mouvement des flottes de combat s'est opposé à l'intérêt des Etats riverains. Ces derniers pouvaient légitimement se sentir menacés par le passage de navires de guerre étrangers, voire le survol d'aéronefs, à proximité de leurs côtes. En revanche, les Etats sous le pavillon desquels naviguent des flottes de commerce ou de combat ne pouvaient admettre de remettre en cause la mobilité de ces dernières. Le seul point de convergence résidait dans la sécurité et la rapidité du transit : plus vite les navires étrangers passent, moins ils constituent de menace.

L'internationalisation des détroits est un phénomène d'origine conventionnelle. Hormis le cas particulier des détroits turcs régis par la Convention de Montreux du 20 juillet 1936, les conventions relatives aux détroits posent généralement le principe de la liberté de passage. Le régime des détroits danois découle du Traité de Copenhague du 14 mars 1857. Conclu à l'instigation des Etats-Unis, il affirme la liberté de passage en temps de paix de tous les navires. Le sort du Détroit de Magellan est tranché par l'article 5 du Traité de Buenos Aires du 23 juillet 1881 conclu entre le Chili et l'Argentine qui énonce trois principes : liberté de passage quel que soit le pavillon, neutralisation en temps de guerre et non-fortification des côtes. Le détroit de Gibraltar, quant à lui, fait l'objet de deux instruments bilatéraux qui stipulent la liberté de passage ainsi que l'interdiction de fortifier les rives : déclaration franco-britannique du 8 avril 1904 et Convention franco-espagnole du 27 décembre 1912.

L'internationalisation est aussi le fait du comportement des Etats qui, soit ont refusé d'admettre la fermeture des détroits, soit ont refusé d'en interdire le passage. Il n'est guère étonnant de retrouver le Royaume-Uni parmi eux. L'affaire dite du Détroit de Corfou impliquant le Royaume-Uni et l'Albanie a contribué à internationaliser les détroits d'autant plus que la Cour internationale de justice a été appelée à se prononcer sur la question. Le 22 octobre 1946, deux navires de la *Royal Navy* qui traversent pacifiquement le Détroit de

⁵³ Une étude du Département d'Etat (américain) pour la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer de 1958 (« World straits affected by a twelve mile territorial sea ») en dénombre 121. Un autre document du même Département d'Etat (« Sovereignty of the sea », in *Geographic bulletin*, n° 3, octobre 1969) compte 94 détroits entre 7 et 24 milles.

⁵⁴ Op. cit. p. 385.

Corfou sont gravement touchés par des mines sous-marines, tuant 44 marins britanniques. En retour, la *Royal Navy* procède le 13 novembre 1946 au déminage du détroit dans les eaux territoriales albanaises. Saisie du différend⁵⁵ entre l'Albanie et le Royaume-Uni, la Cour internationale de justice rendit son arrêt sur le fond le 9 avril 1949 et reconnut le droit de passage des navires de guerre à travers les détroits. En tant qu'Etat côtier, le Royaume-Uni ne s'est jamais opposé au passage à travers les détroits dont il contrôlait une des rives. Ainsi, dans le cas du Pas de Calais, le Royaume-Uni, alors qu'il n'avait pas ratifié la Convention de Montego Bay a, par une déclaration commune franco-britannique du 2 novembre 1988⁵⁶, reconnu le droit de passage en transit.

La pratique devait fort logiquement déteindre sur le droit. La Convention de Montego Bay pose en effet, dans le cas des détroits internationaux, le principe du « droit de passage en transit sans entrave ». Certes le passage doit être continu et rapide mais il ne peut être limité notamment aux navires de guerre. Mieux, l'article 39 de la Convention précise que les navires doivent traverser selon leur mode normal de navigation. Cette disposition montre bien l'influence des puissances navales : elle permet de faire transiter les sous-marins en immersion⁵⁷. La situation des aéronefs est au moins aussi avantageuse dans la mesure où est reconnue une liberté de survol⁵⁸.

Cependant, l'attitude adoptée par l'Indonésie en 1988 rappelle que la fermeture des détroits, quand bien même serait-elle contraire au droit international, demeure une menace potentielle. L'Indonésie, jouant sur son statut d'Etat archipel, prétend que la traversée de ses détroits n'est pas soumise au régime des détroits mais à celui des eaux archipélagiques. En dépit du caractère abusif de cette conception, l'Indonésie n'a pas hésité durant le mois de septembre 1988 à fermer ses détroits (Lombok et la Sonde) temporairement pour trois périodes de deux jours. Cette décision a suscité des protestations mais n'a pas causé d'incident. Les prétentions Indonésiennes demeurent une menace inadmissible pour les Etats-Unis. En effet, la position indonésienne menace la liberté de mouvement entre deux de leurs plus importantes bases d'outre-mer : Guam et Diego-Garcia.

23. La recherche du contrôle

La dynamique d'appropriation des espaces maritimes ne se limite pas à la seule dialectique « nationalisation-internationalisation ». L'action des Etats peut viser plus modestement le contrôle. La notion de contrôle des espaces maritimes mérite d'être définie. A ce titre, il vient naturellement à l'esprit la comparaison avec la notion de maîtrise de la mer proposée par Corbett. En dépit du fait que les notions de contrôle et de maîtrise sont très proches sinon presque identiques, il peut être retenu une nuance.

Le contrôle des espaces maritimes se rapproche de la maîtrise des mers dans la mesure où, à l'instar des affirmations de Corbett, il ne peut être fait l'amalgame avec la conquête d'un

⁵⁵ Le Royaume-Uni accusait l'Albanie d'avoir mouillé les mines responsable de l'accident du 22 octobre 1946. A son tour, l'Albanie se plaignait du déminage britannique dans ses eaux territoriales qu'elle considérait comme un acte international illicite.

⁵⁶ Cette déclaration a été faite à l'occasion de la signature d'un accord de délimitation de la mer territoriale dans le Pas de Calais.

⁵⁷ Rappelons que le régime normal du passage inoffensif dans la mer territoriale impose aux sous-marins de naviguer en surface et en arborant leur pavillon, obligations qui ne sont pas compatibles avec l'impératif de discrétion des SNLE.

⁵⁸ A diverses reprises les avions américains n'ont eu d'autres possibilités que de survoler le Déroit de Gibraltar pour effectuer des missions de combat dans certaines zones de la Méditerranée

territoire⁵⁹. Un autre point de convergence peut être relevé dans le fait qu'une partie seulement des espaces maritimes revêt une importance majeure : celle qui concentre les routes maritimes, autrement dit les voies de communication. A l'inverse la notion de contrôle apparaît plus large que celle de maîtrise car ne se limitant pas exclusivement aux temps de guerre⁶⁰. Le contrôle des espaces maritimes vise la permanence.

Cette forme d'emprise sur les espaces maritimes revêt un intérêt majeur en raison de l'apparition de nouvelles menaces qu'il s'agit de prévenir. Elle constitue, en outre, un outil actuel du système de sécurité collective. En effet, l'embargo est l'un des modes d'action coercitifs utilisés comme sanction dans le cadre de l'ONU.

231. Les nouvelles menaces maritimes

La vision traditionnelle des stratégies maritimes repose sur une perception classique des menaces. La menace classique peut se définir par son caractère organisé. D'origine étatique, la menace revêtait une forme militaire. Avec l'apparition de nouveaux acteurs des relations internationales, la menace prend de nouvelles formes. Ces nouveaux acteurs ne sont plus des Etats mais des entités transfrontalières. Leur dessein est clairement criminel. Les deux formes les plus courantes sont la piraterie et les trafics illicites (drogue, armes, contrebandes diverses).

La piraterie peut être définie comme les actes de violences accomplis en mer contre les biens et les personnes dans un but de lucre. Elle se distingue des actes de coercition ou de destruction accomplis au nom d'un Etat dans un but politique ou militaire. Jusqu'en 1856, année lors de laquelle la déclaration de Paris la prohiba, la guerre de course constituait le pendant légal de la piraterie. Elle s'en distinguait dans la mesure où ceux qui la menaient, porteur d'une lettre de course, agissaient au nom d'une puissance souveraine. L'action des corsaires visait à porter atteintes aux communications de l'ennemi. Au contraire, le pirate a toujours été considéré comme le brigand de la haute mer et l'ennemi de l'humanité. Le pirate a été à l'origine de la première forme de coopération pénale internationale. Par exception à la règle du monopole de la loi du pavillon en haute mer⁶¹, la coutume a toujours admis que toute puissance était en droit d'arrêter et de juger les pirates. Ces principes ont d'ailleurs été codifiés par la Convention de Montego Bay⁶².

⁵⁹ J.S Corbett, *Principes de stratégie maritime*, Economica, Paris, 1993, p. 88.

⁶⁰ « La maîtrise de la mer existe uniquement en cas de guerre. Si nous affirmions que nous possédons cette maîtrise en temps de paix, il s'agit d'une rhétorique signifiant que nous avons : a) des positions navales adéquates, b) une flotte adéquate pour acquérir la maîtrise quant la guerre éclate. », Ibid. p. 249 (tiré de « La stratégie navale considérée comme une question de passage et de communication »).

⁶¹ Selon cette règle cardinale du droit de la mer, en haute mer un navire n'est soumis en haute mer qu'à la police de l'Etat de son pavillon.

⁶² L'article 101 donne la définition suivante : « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
 - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

La condamnation universelle de la piraterie ne l'empêche pas de subsister. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter au rapport annuel de l'*International Chamber of Commerce*⁶³. Selon ce rapport, le nombre des actes de piraterie commis à travers le monde en 1999 serait en hausse de presque 40% par rapport à l'année 1998 ; 285 attaques ont été dénombrés que ce soit en mer, au mouillage ou au port. Ces actions se concentrent dans le Sud-Est asiatique et au large des côtes somaliennes. La Mer de Chine méridionale constitue actuellement la zone la moins sûre. Les eaux indonésiennes semblent particulièrement propices à ces activités criminelles. Il semblerait que l'Indonésie contrairement à l'exemple donné par la Chine et l'Inde n'accomplisse pas d'effort marqué pour lutter contre ce fait.

Les trafics illicites sont une autre facette de la criminalité maritime. Il s'agit essentiellement du trafic de drogues et de contrebande d'armes. La géopolitique de la drogue explique logiquement l'importance du facteur maritime : la localisation des aires de production et de consommation pose naturellement la question des voies d'acheminement. L'action des Etats pour lutter contre cette forme de criminalité repose notamment sur la coopération⁶⁴. Les Américains ont d'ailleurs une politique en la matière qui montre qu'ils considèrent la Mer des Caraïbes comme une « Méditerranée américaine ». Ils négocient avec les Etats insulaires de la région des accords qui les autorisent à arrêter les trafiquants de drogue dans les eaux territoriales de ces Etats. C'est bien une politique de contrôle des espaces maritimes.

Enfin, il faut mentionner le cas de la contrebande d'armes. Un Etat peut avoir un intérêt qui le pousse à contrôler une partie de la haute mer afin d'empêcher ou du moins de réduire les approvisionnements en armes d'une région. Lors de la guerre d'Algérie, la Marine nationale est intervenue à plusieurs reprises pour arraisonner en haute mer des navires dont il s'avérait qu'ils transportaient des cargaisons d'armes destinées au FLN⁶⁵.

232. L'embargo, arme des relations internationales

L'embargo consiste à interdire tout ou partie des relations économiques d'un Etat. C'est en fait une sanction qui généralement vise deux objectifs : l'empêcher de disposer des ressources nécessaires à la mise en œuvre de sa politique et le contraindre à négocier. L'embargo est donc un moyen de contrainte. Il requiert généralement le contrôle des espaces maritimes entourant l'Etat frappé d'embargo. En effet, l'embargo est une décision qui implique des mesures de mise en œuvre et de contrôle.

Utilisé par l'ONU comme mesure coercitive, l'embargo constitue en fait la version moderne du vieux blocus naval. Il s'en différencie par sa nature juridique : c'est une mesure décidée par le Conseil de sécurité des Nations Unies sur le fondement du Chapitre VII. Depuis sa création, l'ONU a eu recours à cette mesure à plusieurs reprises : lors de l'affaire rhodésienne, lors de la Guerre du Golfe, à l'encontre de la Libye, à l'encontre de l'ex-Yougoslavie (à plusieurs reprises). La dimension maritime apparue lors de l'affaire rhodésienne s'est confirmée à l'occasion des embargos contre l'Irak et l'ex-Yougoslavie. La

⁶³ Le rapport est édité par la division *Commercial Crime Services* ; se reporter au site internet de l'ICC/CCS (www.icc-ccs.org).

⁶⁴ Par exemple, la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes signée à Vienne, le 20 décembre 1988.

⁶⁵ Par un décret du 17 mars 1956, la France avait porté les limites de sa zone de contrôle douanier à 27 milles ; l'épisode du *Slovenja*, en 1958, défraya la chronique.

configuration de ces deux pays valorisaient le contrôle des espaces maritimes⁶⁶. Dans le cas de l'embargo contre l'Irak, le Conseil de sécurité après en avoir décidé le principe par la résolution 661 du 6 août 1990 en a renforcé l'application par l'autorisation d'un blocus naval avec éventuellement recours à la contrainte par la résolution 665. Dans le cas de l'ex-Yougoslavie, la résolution 820 du 17 avril 1993 justifie les mesures de contrôle dans l'Adriatique.

III) LES CONSEQUENCES DE L'EXTENSION DE L'EMPRISE DES ETATS

La tendance constante des Etats à accroître leur emprise sur les espaces maritimes produit des effets sur l'équilibre géopolitique. Il n'est pas inopportun de faire la comparaison avec la tectonique des plaques : le déplacement convergent et contradictoire de ces dernières induit des lignes de fractures et produit des tremblements de terre.

En fait de lignes de fractures, il s'agirait plutôt, pour reprendre l'expression de Michel Foucher, de fronts et de frontières⁶⁷. En effet, l'extension de l'emprise des Etats sur les espaces maritimes produit deux conséquences majeures et corrélées : la question des limites et la création d'un nouveau front.

31. Les nouvelles frontières : la question des délimitations

La mainmise des Etats sur les espaces maritimes pose naturellement la question des limites. Notons que le terme « limites » paraît en l'espèce plus approprié que « frontière » dans la mesure où il est moins restrictif. La notion de « frontière » fait largement appel à celle de « souveraineté ». Or l'emprise des Etats ne se limite pas à l'extension de leur souveraineté, autrement dit de leur territoire⁶⁸, mais bien, de manière plus générale, de leurs droits.

L'histoire montre que la question des frontières a toujours été d'importance primordiale. Bien que les questions terrestres ne soient pas définitivement réglées, force est de constater que le problème tend à se déplacer des espaces continentaux aux espaces maritimes. L'émergence de la dimension maritime s'explique mécaniquement par l'extension de l'emprise des Etats. Il en résulte inmanquablement des différends, sources potentielles de conflits, qui peuvent être réglés selon plusieurs voies.

311. Le recouvrement des prétentions

Tant que l'emprise sur la mer des Etats demeurerait négligeable, la question des limites ne se posait pas. Avec des eaux territoriales réduites à trois milles, les mers constituaient une *res nullius*, vaste zone tampon exclue du schéma des souverainetés. Quant aux limites, la règle

⁶⁶ L'embargo contre la Rhodésie a été en partie contourné par l'Afrique du Sud et le Portugal.

⁶⁷ « L'étymologie, cette archéologie des savoirs, rejoint les drames du présent pour rappeler une évidence : le terme "frontière", aujourd'hui connu sous sa forme substantive, est à l'origine l'adjectif féminin du substantif "front". De là procède la série sémantique : front, frontière, frontières. Beaucoup de frontières sont d'abord des fronts, c'est-à-dire des lignes de confrontation militaire entre des forces antagonistes... » ; *Fronts et frontière*, un tour du monde géopolitique, Paris, 1988, cité in Chaliand, *Dictionnaire de stratégie militaire*, p. 235.

⁶⁸ La limite maritime de la souveraineté de l'Etat est précisément celle de la mer territoriale. Au delà, l'Etat ne dispose que de droits souverains, essentiellement sous la forme de l'exclusivité de l'exploitation des ressources.

des 3 milles réduisait les difficultés. Au contraire, l'accroissement de la largeur de la mer territoriale (12 milles, en règle générale) et, plus encore, la conquête, fut-elle seulement économique, de la frange des 200 milles, tend naturellement à multiplier les problèmes. L'explication est géométrique : en augmentant la portée de la projection des intérêts de l'Etat, l'effet de distorsion a été multiplié dans des proportions considérables. En raison de la nature horizontale de la mer, les Etats ont tendance à adopter des schémas angulaires. Ils ne définissent pas leur prétention par des points caractéristiques, mais se projettent à partir des points côtiers frontières dans une direction donnée⁶⁹. Là où la règle des 3 milles limitait les conséquences des divergences, la règle des 200 milles, selon une logique trigonométrique indiscutable, ne peut que faire naître des différends. Ces différends sont, en grande partie, le fruit de la géographie mais aussi, dans quelques cas, de l'histoire.

La géographie favorise l'émergence de différends lorsque le tracé des côtes revêt certaines caractéristiques. De manière non exhaustive, il est possible de relever les cas suivants : mers semi-fermées, présence d'îles, configuration particulière des côtes.

La question des limites dépend, tout d'abord, de la nature des espaces maritimes. A cet égard, il convient d'établir une typologie simple en distinguant les océans, espaces maritimes vastes et ouverts, des mers semi-fermées. Dans les Océans, les Etats côtiers⁷⁰ ne sont pas limités au large par la présence d'une tierce puissance. Ils partagent une limite avec un espace non approprié. L'océan apparaît ainsi comme une zone tampon. Certes, il peut naître des contestations lorsque les prétentions d'un Etat empiètent le bien commun. Mais à l'image des querelles de voisinage, il peut être objecté que ces contestations sont moins conflictuelles que les différends entre Etats. La Méditerranée, la Mer Baltique, la Mer de Chine méridionale présentent des configurations favorisant les « litiges ». C'est précisément la zone centrale qui fait l'objet d'enjeux. La sagesse des Etats peut, en revanche, contribuer à désamorcer les problèmes. Ainsi, en Méditerranée, certains Etats, comme la France, ont renoncé à se prévaloir de la possibilité de se doter d'une zone économique exclusive de 200 milles. Le cas le plus extrême est celui de la Mer Egée, zone particulièrement sensible en raison des divergences entre Grecs et Turcs : les deux Etats se sont satisfaits d'une mer territoriale de 6 milles. La simulation d'une adoption simultanée de la règle des 12 milles montre que la situation serait potentiellement encore plus explosive.

La présence d'îles est un autre facteur géographique de différend. Plus exactement la proximité de l'île et du continent peut engendrer des oppositions d'intérêt. En fait, la particularité géographique essentielle n'est pas tant la proximité des îles et du continent, mais plutôt la différence significative de taille. Le second facteur aggrave considérablement les effets produits par le premier. Plus la superficie de l'île est réduite, plus les Etats continentaux perçoivent l'injustice. Parmi les innombrables situations, il est possible d'en retenir quelques-unes en raison de leur caractère symbolique. Les îles grecques du Dodécanèse sont situées à quelques encablures de la côte turque. Les îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon constituent, aux yeux des canadiens, une « verrue » dans leur zone de pêche. D'un autre côté, les français, jusqu'à une époque récente, ont toujours éprouvé du ressentiment à l'encontre des îles anglo-normandes.

⁶⁹ Ainsi que le montre le différend entre la Libye et la Tunisie, la zone maritime située au large de la frontière terrestre est d'autant plus contestée que l'on s'éloigne vers le large : les Etats projettent leur souveraineté ou leur juridiction dans des directions qui se recoupent.

⁷⁰ Du moins les Etats continentaux. Dans le cas des Etats insulaires, la dispersion des îles produit le même effet. Notons que la proximité des îles peut dans certains cas être une cause de difficultés. Considérons que ces exceptions justifient la règle.

La configuration des côtes peut également poser la question de la délimitation. C'est le cas lorsque la direction générale des côtes n'est pas constante. Cette situation vise en fait les cas de concavité. C'est le cas par exemple du Golfe de Gascogne, de la Mer du Nord (pour la partie du rivage continental comprise entre les Pays-Bas, l'Allemagne et le Danemark), du Golfe de Gabès (Tunisie et Libye), du Golfe de Guinée...

Enfin, l'histoire produit également ses effets. Certains espaces maritimes, en dehors de toute justification géographique, relèvent de l'influence d'un Etat. La revendication historique revêt deux formes : les droits historiques et les eaux historiques. Dans le premier cas, un Etat peut légitimement, au regard d'usages ancestraux, prétendre avoir acquis des droits sur certains espaces. Généralement, il s'agit de droits de pêche, certains Etats côtiers ayant depuis des temps immémoriaux pratiqué leurs activités dans certaines régions : les pêcheurs britanniques, par exemple, le long de la côte norvégienne, au large de l'Islande. Dans le cas des eaux historiques, l'Etat côtier revendique sa pleine souveraineté en se fondant sur une pratique ancienne et constante acceptée par tous. Les eaux historiques sont généralement constituées par des baies ou des Golfe : Baie de Cancale pour la France, Baie d'Hudson (Canada), Golfe de Fonseca (Amérique centrale). Le caractère historique de ces « droits » est un élément de contentieux, les Etats n'étant pas toujours d'accord pour reconnaître à certains espaces maritimes un tel régime. La nature de la Baie de Hainan, en Mer de Chine méridionale et considérée par les Chinois comme des eaux historiques, est contestée par les Vietnamiens.

312. La naissance des différends

Les situations potentiellement conflictuelles précédemment évoquées peuvent se transformer en différend lorsqu'un ou plusieurs Etats concernés mettent en application leurs revendications. Ces actes unilatéraux visent soit à interdire aux autres Etats de disposer des richesses recelées par une zone maritime, soit à gérer comme un « propriétaire » exclusif les dites ressources en délivrant des autorisations ou licence contre paiement de subsides.

Dans le domaine de la pêche, les différends se sont élevés lorsque certains Etats ont prétendu interdire à des pavillons étrangers l'accès à certains espaces maritimes. C'est ainsi que la Norvège s'est opposé au Royaume-Uni lorsqu'elle a décidé d'étendre ses eaux territoriales, et donc ses zones de pêches, en utilisant une nouvelle méthode de tracé des lignes de base⁷¹. De même, l'Islande provoqua l'ire du Royaume-Uni et de l'Allemagne lorsqu'elle entendit se réserver une zone de pêche de 50 milles. Plus récemment, le Canada s'attira les foudres de l'Espagne et du reste de la Communauté européenne lorsque ses garde-côtes arraisonnèrent et déroutèrent un chalutier espagnol à l'extérieur de la zone économique exclusive.

Dans le cas du plateau continental, les différends naissent lorsqu'un Etat exerce son autorité sur une zone contestée. C'est ainsi que la Turquie, contestant les prétentions grecques sur le plateau égéen, accorde des droits d'exploration à une société nationale. Le 9 août

⁷¹ Quelque soit sa largeur (3, 12 voire 200 milles) le tracé d'une emprise dépend de la ligne à partir de laquelle on applique la règle. En l'espèce, la Norvège, arguant de la nature échancree de sa côte, avait recouru à un procédé novateur, celui de la ligne de base droite, qui lui permettait de considérer comme des eaux intérieures les échancreures. Ce procédé, qui constitue l'une des méthodes les plus couramment usitées, a eu pour conséquence d'interdire aux pêcheurs britanniques de pêcher dans certaines zones. ?

1976, alors que depuis plusieurs années les deux États négociaient le sort du plateau égéen, un navire turc, le MTA Sismik effectue des missions d'exploration dans les eaux revendiquées par la Grèce. La divergence de vues se transforme en différend ; le 10 août, soit le lendemain, les autorités grecques saisissent le Conseil de sécurité des Nations Unies⁷² et demandent à la Cour internationale de justice de prononcer des mesures conservatoires afin d'interdire les activités d'exploitation turques.

Le plus souvent, faute de disposer des moyens techniques suffisants, l'État côtier se sert d'une tierce puissance en concédant une partie de ses droits. Quelques fois, les États spéculent même sur la nationalité de la société concessionnaire, espérant impliquer indirectement son gouvernement. Dans certains cas, il peut arriver que les événements prennent un tour piquant. En Mer de Chine méridionale, la Chine et le Vietnam se disputent la souveraineté des espaces maritimes au large de la côte annamite. En mai 1992, la Chine concède à la compagnie américaine Crestone une licence relative à une zone de plus de 25000 kilomètres carrés situées à environ 300 kilomètres au large de Ho Chi Minh-Ville et à côté de la concession vietnamienne de Dai Hung. En réponse, le Vietnam accorde, en avril 1994, une licence d'exploitation sur le gisement de Thanh Long, adjacent à celui concédé à Crestone, à une autre compagnie américaine, Mobil.

313. Le règlement des différends

La question des délimitations peut se régler de plusieurs manières : par négociation, par voie juridictionnelle ou par la force.

La première méthode est la négociation. Cette dernière se conclut par la signature d'une convention par laquelle les parties conviennent des limites communes. Dans la mesure où les parties ne sont pas animées d'un antagonisme idéologique, cette solution permet de faire triompher l'intérêt commun. En effet en dépit de l'apparente divergence d'intérêt qui semble les opposer, les parties ont souvent intérêt à s'entendre sur la question des délimitations. L'accord permet aux parties de passer à l'étape suivante, l'exploitation des richesses.

Dans certains cas, la solidarité d'intérêt pousse les parties à mettre en commun l'exploitation de certaines zones. Dans le cas des zones de pêche, ce compromis permet de donner satisfaction aux deux parties tout en excluant les autres États. Bien évidemment, cela suppose que la ressource dépasse les capacités de capture des deux États. Dans le cas du plateau continental et par voie de conséquence du partage de gisements d'hydrocarbure, la zone commune permet d'éviter les pillages facilités par la position médiane ou adjacente de la frontière⁷³.

À défaut d'accord, les parties au différend peuvent recourir aux procédés juridictionnels : Cour internationale de justice, nouveau Tribunal international du droit de la mer, arbitrage. Quelques fois, ce procédé apparaît comme une variante de la négociation dans la mesure où les deux parties ont convenu de confier leur différend à une instance juridictionnelle. C'est notamment le cas lorsque, désireuses de parvenir à un accord, les parties sont bridées par des contraintes de politique intérieure : elles ne veulent pas prendre la responsabilité

⁷² Par sa résolution 395 du 25 août 1976, le Conseil de sécurité appelle les deux parties à faire preuve de modération et à reprendre les négociations.

⁷³ Rappelons qu'avec les techniques de forage à déplacement horizontal, il est possible de forer « en biais » afin de puiser dans une nappe située à près d'une dizaine de kilomètres du puits.

du compromis. L'Indonésie et la Malaisie sont ainsi convenues de soumettre à la Cour internationale de justice la question de la souveraineté sur les îles de Pulau Ligitan et Pulau Sipadan dans la Mer des Célèbes. Les nationalismes indonésien et malais expliquent pour partie le consensualisme juridictionnel de ces deux puissances du Sud-Est asiatique. Bahreïn et le Qatar ont également soumis leur différend à la Cour de La Haye en y mêlant, toutefois, délimitations maritimes et questions territoriales. La quête d'un intérêt commun amène beaucoup d'Etats différents devant une juridiction. Même la Libye a accepté à deux reprises de voir son plateau continental délimité⁷⁴. Les espaces maritimes les plus extrêmes n'échappent pas au phénomène : le Danemark et la Norvège débattent à La Haye de la région située entre le Groenland et l'île de Jan Mayen. La France et le Royaume-Uni tranche de la même manière le sort des îlots Minquiers et Ecréhous.

Enfin, dans certaines situations, les Etats tentent de régler leur différend en usant de la force. Le recours à la force ne règle pas pour autant le différend. Il ne fait qu'imposer provisoirement une solution.

Tant que la question de la délimitation n'est pas tranchée par l'accord des parties, autrement dit tant qu'il n'est pas établi de « frontières maritimes » dans l'acception la plus large du terme, les espaces maritimes constituent des fronts : il ne s'agit plus seulement de convergence de l'emprise des Etats mais plus exactement d'opposition, voire d'affrontement, de leur volonté.

32. Le nouveau front : espace polémologique

Les espaces maritimes constituent le nouveau front car lieux de confrontation des rapports de force. Cette confrontation est d'intensité variable : tensions, affrontements, guerres.

321. Les mers lieux de tensions

En raison de sa fluidité et de ses limites, l'élément marin devient un champ de tensions privilégié. Impossible à conquérir, les mers et leurs dépendances terrestres (îles) se prêtent particulièrement aux manœuvres de puissances. L'état de tension, à cet égard, peut se définir par sa dimension exclusivement psychologique, l'engagement du combat, limite haute, faisant basculer dans la logique d'affrontement.

En Méditerranée, la Grèce et la Turquie, ennemis héréditaires mais paradoxalement membres de la même alliance militaire, en complète opposition sur la question de Chypre, ont transformé la Mer Egée en champ de tensions permanentes. Les différends portant sur les eaux territoriales, le plateau continental et l'espace aérien sont la cause de manœuvres militaires qui amènent régulièrement, au grand dam de l'OTAN, les deux pays au bord de la crise. Depuis 1931, la Grèce revendique dans son espace aérien une zone de souveraineté de 10 milles⁷⁵, tandis que la Turquie ne reconnaît depuis 1974 qu'une zone de 6 milles. Dès lors des avions militaires turcs pénètrent régulièrement dans la zone controversée (entre 6 et 10 milles) provoquant régulièrement des interceptions par la chasse grecque et des semblants de combats. Ces incidents au-dessus de la mer ne prennent pas fin avec le retour de la Grèce au sein du commandement intégré de l'OTAN en 1980. En mer et sur les îles, les incidents se multiplient. En fait, la zone la plus sensible est l'archipel des Dodécanèse, îles grecques situées à quelques milles des côtes turques. Ainsi, Imia (Kardak, en turc),

⁷⁴ Soit d'abord avec la Tunisie, puis avec Malte.

⁷⁵ Tout en ne revendiquant une mer territoriale de seulement 6 milles.

îlots inhabités à l'est de l'île de Kalymnos, a-t-elle été le théâtre d'une démonstration de souveraineté des deux puissances, à la suite d'un banal événement de mer. L'échouage d'un cargo turc sur ces îlots provoque une tension militaire⁷⁶ mettant face à face les deux marines.

En mer de Chine méridionale, la Chine, le Vietnam et d'autres puissances de la région effectuent des manœuvres semblables. Après avoir militairement occupé les îles Paracel (Xisha, en chinois), également revendiquées par les Vietnamiens, la Chine prend pied sur les îles Spratly (Nansha, en chinois). La tension résulte du fait que les autres puissances de la région ont également pris position sur certains îlots : Vietnam, Indonésie, Malaisie, Philippines et même, Taïwan !

Les îles Hanish, au débouché sud de la Mer Rouge ont été récemment l'objet de vives tensions entre le Yémen et l'Erythrée. Ces îles anciennement ottomanes ont été considérées pendant longtemps comme sans nationalité⁷⁷. Il est vrai qu'elles servaient à la fois au pêcheurs afars et yéménites.

De manière moins apparente, les tensions peuvent résulter du jeu d'influence des puissances. Ainsi, dans le Pacifique, la quête d'influence de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande peut être facteurs de tensions. Par delà les questions relatives à l'environnement, l'attitude de nombreux Etats du Forum du Pacifique Sud traduisent la volonté d'exclure la France de cette région. De même, c'est bien sur les espaces maritimes que se produisent les tensions, l'épisode de la bataille de Mururoa en étant une des manifestations les plus voyantes. Les petites puissances s'opposent également. Citons, à titre d'exemple, le cas de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et des îles Salomon à propos des tendances séparatistes de l'île de Bougainville. Dans l'Océan Indien, la montée en puissance de la marine indienne peut à terme être une cause de tension avec certains pays.

322. Les mers zone d'affrontement

Lorsque les tensions dégènèrent, les mers se transforment en zone d'affrontement. Ces affrontements résultent soit de la dégradation de tensions, soit de l'élargissement au théâtre maritime de conflits terrestres.

La crise opposant le Yémen et l'Erythrée à propos des îles Hanish vira à l'affrontement lorsqu'une garnison yéménite s'installa sur Hanish el Kebir durant l'été 1995. Le 11 novembre suivant, une vedette érythréenne intime aux Yéménites l'ordre de quitter l'île. A la suite du refus de ces derniers, les Erythréens, à leur tour, occupent militairement une île voisine. Après une première escarmouche, le 15 décembre, des combats violents impliquent l'aviation yéménite et les marines des deux pays. Finalement, les Erythréens s'emparent, en quelques heures, de la totalité de Hanish el Kebir, faisant prisonniers plus de 200 Yéménites.

⁷⁶ Dans la nuit du 25 au 26 décembre 1995, un cargo turc s'échoue et refuse l'assistance des grecs, puis est finalement remorqué par un remorqueur grec jusqu'à un port turc. Il s'en suit un échange de note diplomatique entre les deux gouvernements revendiquant la souveraineté sur les îles. L'intensité de la crise croît lorsque le mer de l'île de Kalymnos décide de planter le drapeau grec sur Imia et que le surlendemain, des journalistes turcs s'y posent en hélicoptère pour y substituer le drapeau turc. La marine grecque efface l'affront, provoquant à son tour l'intervention de la marine turque.

⁷⁷ En raison d'un désaccord entre Anglais et Italiens, la conférence de Lausanne, en juillet 1923, ne parvint à s'entendre sur le sort de ces îles : la Turquie renonça à ses droits et il fut convenu que le sort des îles serait fixé ultérieurement.

En Méditerranée, le Golfe de Syrte⁷⁸ cristallise la tension entre les Etats-Unis et la Libye. En août 1981, deux chasseurs américains abattent dans cette zone deux Mig Libyens. Dans un autre registre, la crise de Cuba, en 1962, montre l'importance des espaces maritimes qui peuvent dans certains cas être utilisés comme cordon sanitaire. En dépit des moyens mis en place par les Américains, la crise n'a pas dégénéré en véritables affrontements. Il en est tout autrement aux environs de la Corée⁷⁹. D'une manière générale, hormis quelques très rares incidents de frontières terrestres ou aériens, le milieu maritime cristallise les enjeux de la guerre froide sous forme d'affrontements limités. Ainsi, les Etats scandinaves et l'ex-URSS se livrèrent à une guerre sous-marine discrète mais réelle. L'échouement en octobre 1981 du sous-marin « Whisky 137 » dans les eaux suédoises, à proximité d'une base militaire secrète, devait révéler à l'opinion publique la réalité de cette guerre sans nom.

Le Golfe d'Ormuz est un autre exemple d'extension aux espaces maritimes d'un conflit terrestre.

Cependant dans de nombreux cas, les espaces maritimes, en raison de leur spécificité, sont le théâtre d'affrontements que les Etats ont dérivé. Ainsi que le remarque le professeur Lucchini, « les océans demeurent perçus comme un milieu à part ». En effet, l'absence de frontières tangibles, l'absence de population permanente sont des facteurs qui relativisent les conséquences des actions de force, étouffant quelque peu la susceptibilité des Etats aux violations en mer de leur souveraineté : « Ainsi la mer, avec moins de risques que la terre, offre-t-elle aux Etats, l'opportunité de libérer leur violence. Elle se prête bien, de surcroît, en raison de sa nature même à des actions limitées, même si par l'application d'une stratégie indirecte, certaines d'entre elles pourraient se révéler d'une redoutable efficacité »⁸⁰.

Lorsque les affrontements ne sont plus limités, les espaces maritimes deviennent alors des théâtres de guerre.

323. Les mers théâtres de guerre

L'histoire nous enseigne que les guerres terrestres d'une certaine ampleur se prolongent sur les mers, ne serait ce que pour acquérir ou conserver la maîtrise des communications. La seconde guerre mondiale nous rappelle qu'il n'est pas possible de gagner la guerre sur terre sans la gagner sur les mers.

Cependant, les mers peuvent aussi constituer un théâtre de guerre autonome. La guerre⁸¹ des Malouines (ou des Falkland) en est l'illustration. L'enjeu est spécifiquement maritime. Pour l'Argentine, il s'agissait de conquérir des îles et les espaces maritimes environnants. Pour le Royaume-Uni, l'enjeu était plus complexe. Outre la volonté de laver l'affront et de recouvrer les espaces conquis, la zone représentait un intérêt particulier au plan stratégi-

⁷⁸ Les Libyens prétendaient que le dit golfe, même au delà de la limite des 12 milles relevait des eaux territoriales libyennes.

⁷⁹ Citons, par exemple, le cas du Pueblo, navire américain chargé de la surveillance électronique des côtes de la Corée du Nord et capturé le 23 janvier 1968 par un bâtiment de ce pays. Les Américains répondirent par une démonstration de force impliquant trois porte-avions.

⁸⁰ « Les opérations militaires en mer en temps de paix », *Revue générale de Droit International Public*, 1984, n°1, p. 13.

⁸¹ Détail piquant, au début du conflit, le Royaume-Uni soutint que les Conventions de Genève ne s'appliquaient pas aux prisonniers argentins faute de déclaration de guerre, ce qui est juridiquement faux.

que : la possibilité de contrôler le détroit de Drake, passage obligé pour les sous-marins nucléaires de l'ex-URSS.

Théâtre maritime, la zone des Falkland, l'est à plusieurs titres. C'est d'abord par la mer que le Royaume-Uni a projeté sa force expéditionnaire. C'est ensuite sur la mer qu'ont débuté les opérations, les premiers affrontements. D'ailleurs, le théâtre a été défini et circonscrit par les belligérants eux-mêmes aux espaces maritimes. Ainsi, les Britanniques ont unilatéralement proclamé une « zone d'exclusion maritime » d'une largeur de 200 milles à l'intérieur de laquelle tout navire ou aéronef argentin serait considéré comme ennemi et, à ce titre, susceptible d'être attaqué⁸².

⁸² Ce qui n'a pas empêché les britanniques de couler le croiseur argentin *Général Belgrano* en dehors de la dite zone ?

Conclusion

« La politique des Etats est dans leur géographie » disait Napoléon. Les espaces maritimes, d'un point de vue strictement géopolitique, en sont l'illustration. En effet, s'il est incontestable que la convoitise des Etats est à l'origine de l'extension de leur emprise, il n'en demeure pas moins vrai que la géographie est au cœur du phénomène.

Ce sont bien les particularités géographiques qui expliquent l'intérêt des Etats pour les espaces maritimes. Ce sont également ces particularités qui limitent les ambitions des Etats. La largeur de la zone économique exclusive s'explique uniquement par le fait que le courant de Humboldt passe à environ 200 milles du rivage andin de l'Océan Pacifique. La géographie, enfin, sert de fondement à la politique des Etats. Les notions de plateau continental et d'archipel en sont la preuve. Ainsi, la géographie assure la cohérence du phénomène d'extension de l'emprise des Etats : elle explique les faits, puis justifie le droit. Il ne faut pas s'y tromper, en matière d'espace maritime, le droit ne joue qu'un rôle modeste, celui de régulateur. Les faits sont à l'origine du droit. Le concept de patrimoine commun de l'humanité démontre, par ailleurs, qu'il est illusoire de vouloir imposer une idée par le seul droit. En droit de la mer, seule la géographie possède des capacités normatives. A défaut, les concepts juridiques demeurent purement virtuels.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

LUCCHINI (Laurent) et VOELCKEL (Michel), *Les Etats et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, La Documentation française, 1978, 463 p.

PAPON (Pierre), *Le Sixième continent : géopolitique des océans*, Paris, Editions Odile Jacob, 1996, 336 p.

VIGARIE (André), *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, collection bibliothèque stratégique, 1995, 432 p.

Articles :

LABOUERIE (Guy), « Océans. Géographie et stratégie », *Défense nationale*, 1997, n°4,

LABROUSSE (Henri), « L'Indonésie, puissance archipélagique », *Etudes*, 1991, n°6, pp. 591-602.

LACOSTE (Yves), « Une géopolitique de la mer », *Les Cahiers Français*, vol. n° 241 (mai-juin 1989), La Documentation française, pp. 85-90.

PAPON (Pierre), « Mieux gérer l'Océan mondial », *Futuribles*, 1999, vol. n° 239-240, pp. 23-36.

Sites internet :

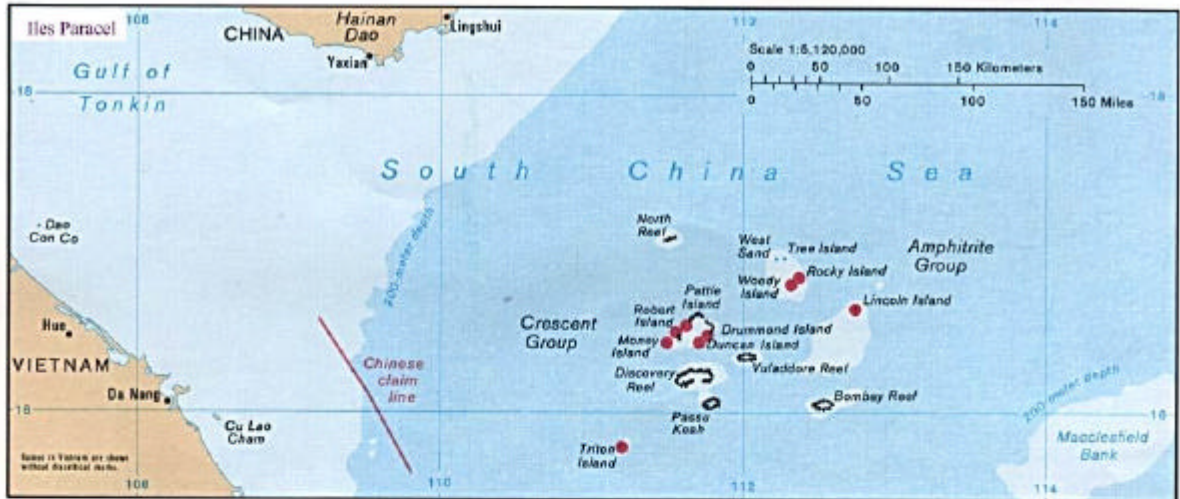
Chambre de commerce internationale : www.icc-ccs.org

FAO : www.fao.org

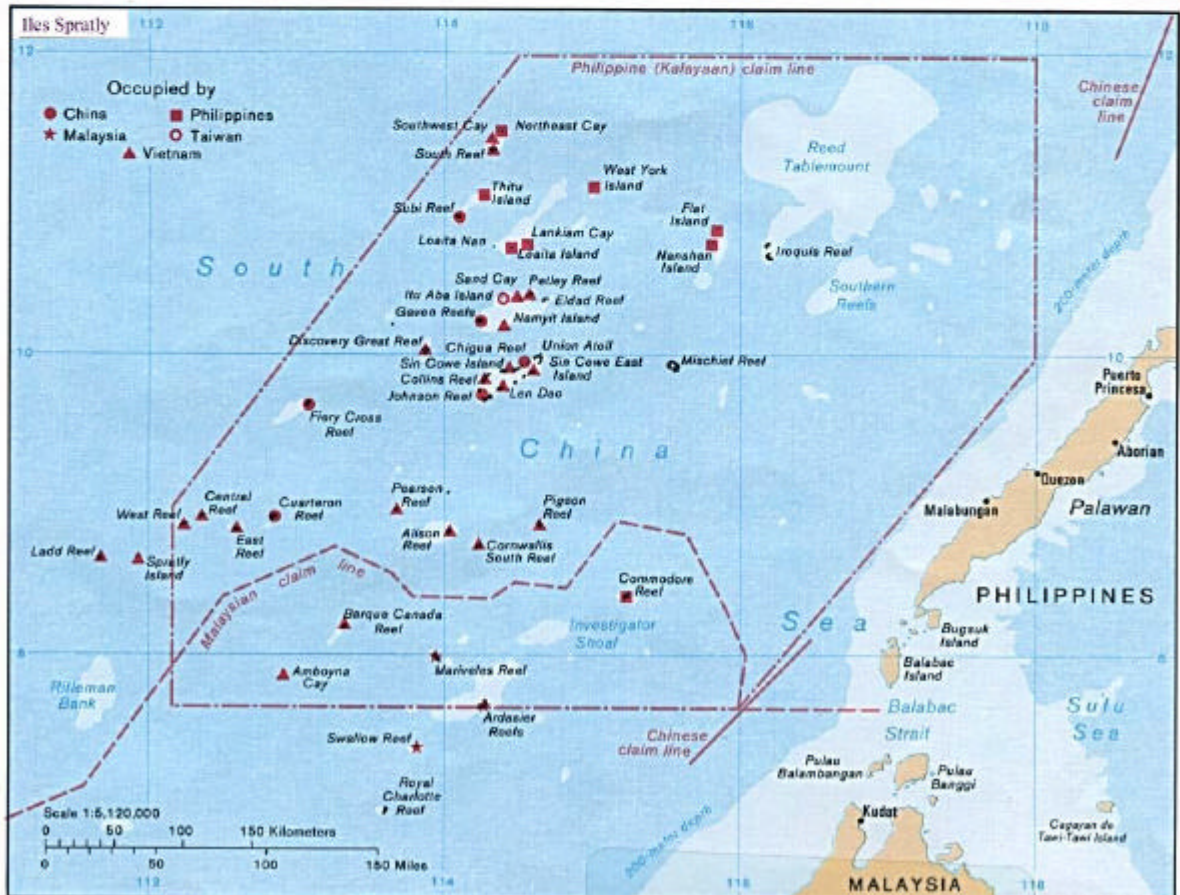
OMI : www.imo.org

Annexes

Annexe 1 : carte des Iles Paracel et Spratly (Mer de Chine méridionale)

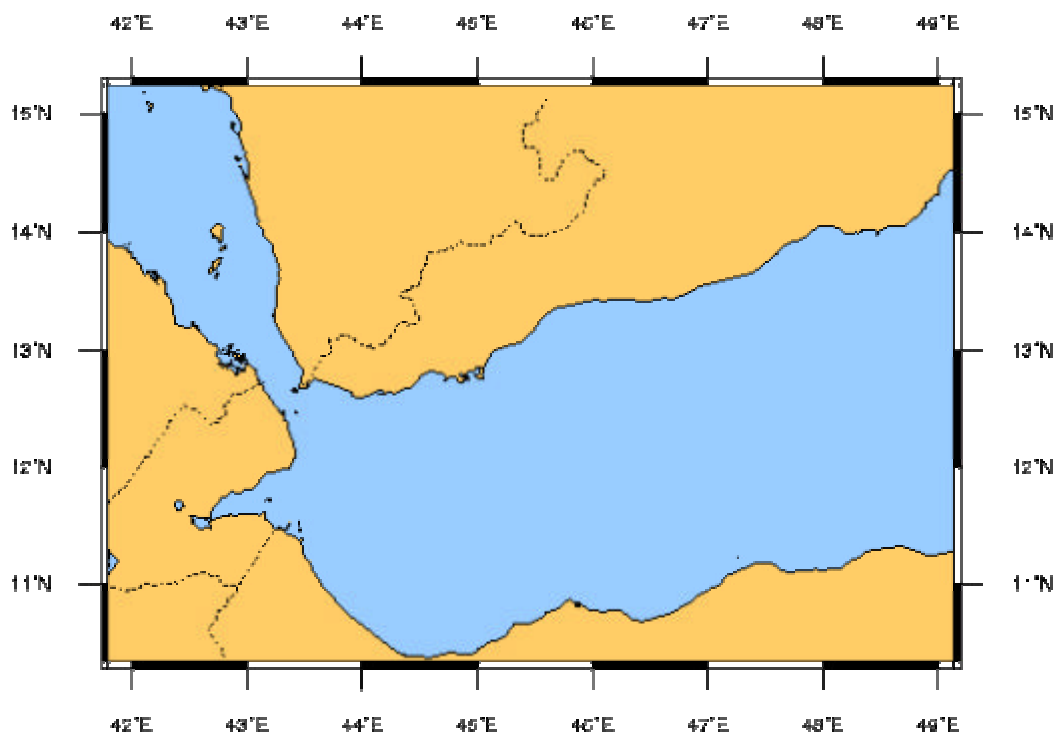


800922 (A06013) 9-88



800923 (A06014) 9-88

Annexe 2 : cartes des îles Hanish (Mer Rouge)

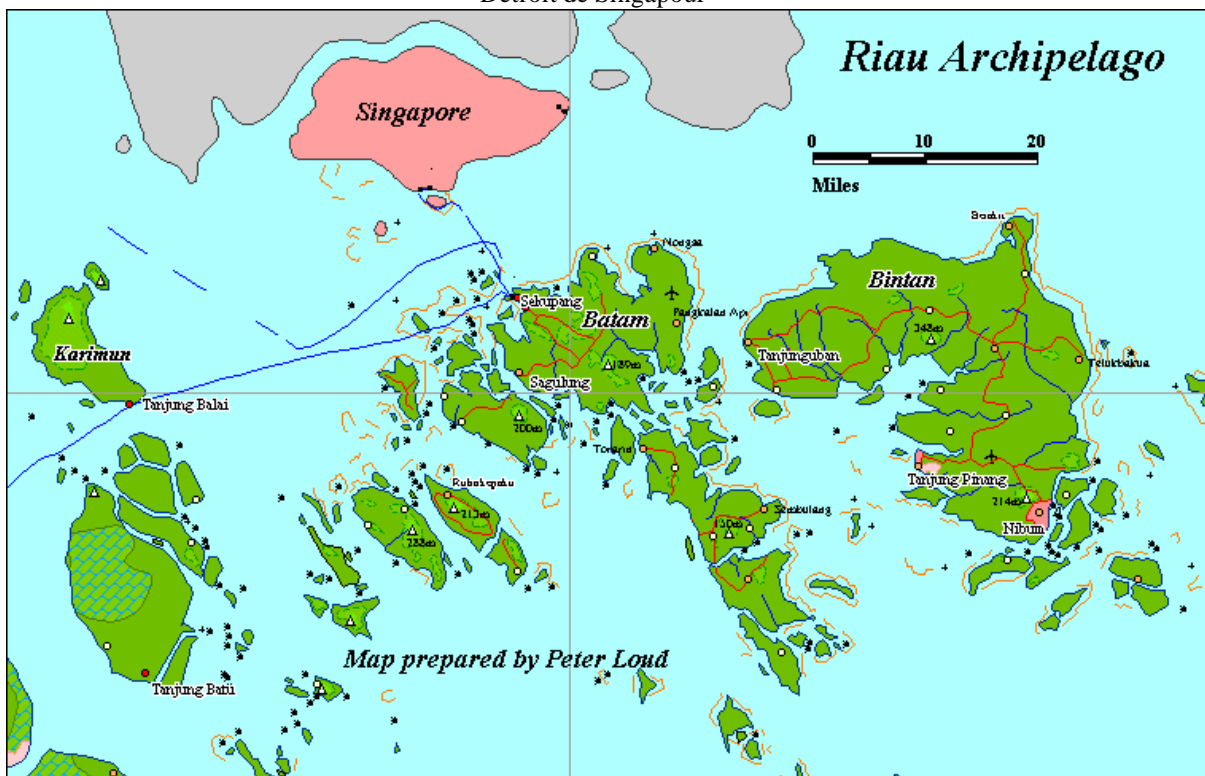


Annexe 3 : cartes de l'Indonésie

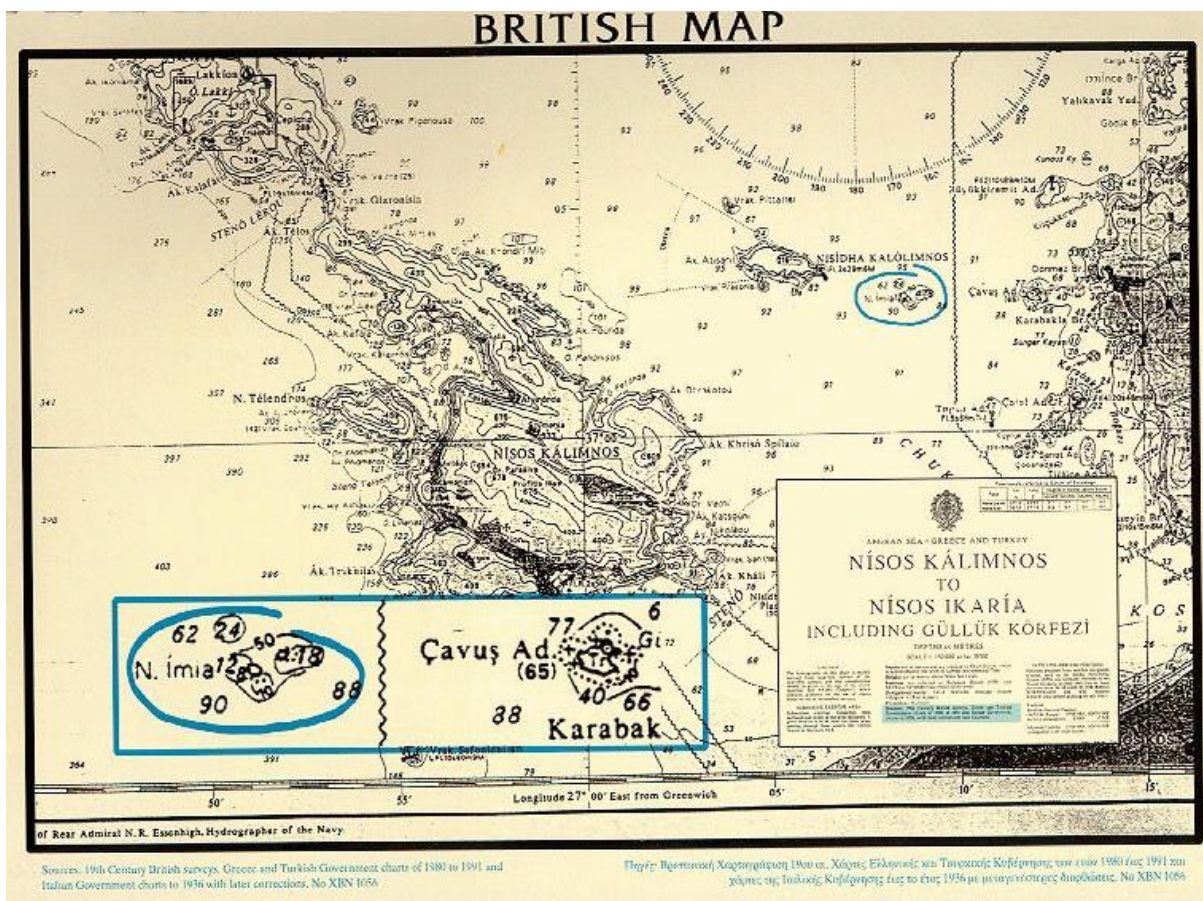
Carte générale



Détroit de Singapour



Annexe 4 : carte d'Imia (Mer Egée)



TABLES DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
I) LES RESSORTS DE L'EXTENSION DE L'EMPRISE DES ETATS : LA CONVOITISE.....	2
11. LA MER SOURCE DE RICHESSES.....	2
111. <i>La pêche</i>	2
112. <i>Le fond des mers</i>	3
12. LA MER MOYEN DE COMMUNICATION.....	6
121. <i>Le transport maritime</i>	6
122. <i>La maritimisation de l'économie : phénomène de dépendance</i>	7
13. LA MER THÉÂTRE D'HOSTILITÉS.....	9
131. <i>La dimension stratégique des espaces maritimes</i>	9
132. <i>Les espaces maritimes et la géographie</i>	10
II) DE LA CONVOITISE À L'EXTENSION DE L'EMPRISE DES ETATS.....	12
21. LES TENTATIVES D'APPROPRIATION : LA NATIONALISATION DES ESPACES MARITIMES.....	12
211. <i>La conquête du plateau continental</i>	12
212. <i>La zone économique exclusive</i>	13
213. <i>Les archipels</i>	14
214. <i>Les situations spéciales</i>	15
22. LE REJET DE L'APPROPRIATION : L'INTERNATIONALISATION DES ESPACES MARITIMES.....	15
221. <i>La trinité des intérêts maritimes</i>	15
222. <i>La communautarisation des richesses : le mythe du patrimoine commun de l'humanité</i>	16
223. <i>Les voies de communication</i>	18
23. LA RECHERCHE DU CONTRÔLE.....	19
231. <i>Les nouvelles menaces maritimes</i>	20
232. <i>L'embargo, arme des relations internationales</i>	21
III) LES CONSEQUENCES DE L'EXTENSION DE L'EMPRISE DES ETATS.....	22
31. LES NOUVELLES FRONTIÈRES : LA QUESTION DES DÉLIMITATIONS.....	22
311. <i>Le recouvrement des prétentions</i>	22
312. <i>La naissance des différends</i>	24
313. <i>Le règlement des différends</i>	25
32. LE NOUVEAU FRONT : ESPACE POLÉMOLOGÈNE.....	26
321. <i>Les mers lieux de tensions</i>	26
322. <i>Les mers zone d'affrontement</i>	27
323. <i>Les mers théâtres de guerre</i>	28
CONCLUSION.....	30
BIBLIOGRAPHIE.....	31
<i>Annexe 1 : carte des Iles Paracel et Spratly (Mer de Chine méridionale)</i>	33
<i>Annexe 3 : cartes de l'Indonésie</i>	35
<i>Annexe 4 : carte d'Imia (Mer Egée)</i>	36