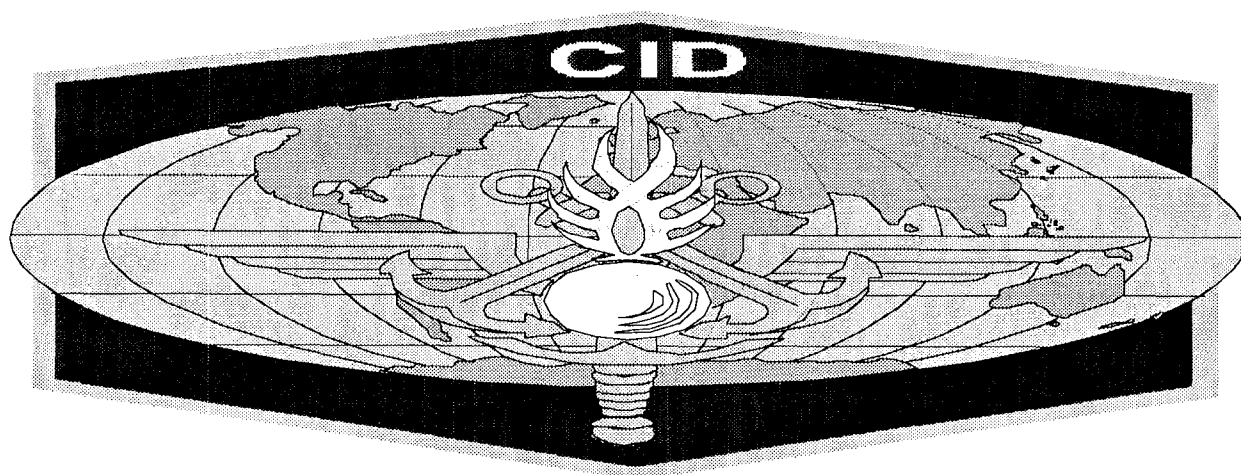


Cde 1998-20

Ecole Militaire, janvier 1998



GÉOPOLITIQUE MARITIME: DES ENJEUX PLANÉTAIRES

Mémoire de géopolitique du CES BOHINEUST B5

GEOPOLITIQUE MARITIME: DES ENJEUX PLANETAIRES

SOMMAIRE

I - LA MONDIALISATION ET L'ESSOR DE L'ECONOMIE PLANETAIRE VONT DE PAIR AVEC UNE "MARITIMISATION" DES ENJEUX ECONOMIQUES INTERNATIONAUX

A - L'espace maritime comme enjeu économique 2

- les autoroutes océaniques et l'expansion du commerce maritime
- un réservoir de richesses

B - Le droit de la mer est-il synonyme de la fin des conflits maritimes? 4

- un statut juridique international régulateur
- de nouveaux espaces disputés

II - L'ESPACE MARITIME ENJEU DE LA PUISSANCE MILITAIRE STRATEGIQUE

A - l'intérêt renouvelé pour les forces navales 5

- la nécessité d'une police des mers
- le nouveau rôle stratégique des marines de guerre

B - La permanence de la dimension géographique de l'enjeu maritime 7

- Les lieux de la géostratégie
- les stratégies de contrôle

La surface maritime mondiale représente 71% de la superficie de la planète. Ce chiffre suffit à faire comprendre la place incontournable que le milieu océanique a toujours occupé dans les activités humaines.

Enjeux militaires, enjeux économiques, enjeux scientifiques, enjeux écologiques, la conquête et la maîtrise des espaces maritimes ont toujours été synonymes de puissance. Autrefois théâtre des affrontements navals et vecteur des expansions impériales ou coloniales, la mer fut plus récemment le garant de la dissuasion nucléaire dont le SNLE reste le fleuron. Espace de communication et de lutte entre les hommes et les civilisations, elle fut également et demeure le berceau des échanges commerciaux internationaux et le lieu privilégié des flux planétaires.

Les nombreux enjeux que représentent les espaces maritimes ont ainsi souvent évolué, sans jamais priver le monde océanique de son caractère géopolitique déterminant pour l'ensemble de la planète.

Quels enjeux représente, aujourd'hui et pour les années à venir, cet espace parfois qualifié de sixième continent?

La mondialisation et la fin de la guerre froide donnent incontestablement à l'espace maritime une place stratégique renouvelée sur l'échiquier géopolitique mondial.

On assiste en effet à l'expansion du caractère maritime des échanges planétaires et à la mondialisation des océans, patrimoine commun de l'humanité.

Par ailleurs, la nouvelle réalité géostratégique, issue du nouvel ordre mondial lui-même confronté à de nouvelles menaces, fait de l'espace maritime un enjeu planétaire de premier plan.

I - La mondialisation et l'essor de l'économie planétaire vont de pair avec une "maritimisation" des enjeux économiques internationaux;

A - L'espace maritime comme enjeu économique

Depuis la seconde guerre mondiale, le développement du commerce mondial s'est accompagné d'une "marinisation" croissante des économies.

En effet, celles-ci sont devenues de plus en plus dépendantes des moyens de transport maritimes. Actuellement, 75% en volume et les deux tiers en valeurs des échanges mondiaux de marchandises, soit 4,5 milliards de tonnes en 1994, empruntent des moyens maritimes. Les proportions sont comparables en ce qui concerne le commerce extra communautaire de l'Union Européenne. D'une manière plus générale, on constate que l'augmentation du trafic maritime est au moins proportionnelle à l'augmentation du PIB mondial. Sur la période 1983-1993 Le premier a même augmenté 1,44 fois plus vite que le second. Cette croissance des échanges maritimes s'est accompagnée d'un développement considérable de la flotte de porte-conteneurs. ces derniers représentent les deux tiers des navires marchands pour un tiers de pétroliers.

Cette expansion de la "marinisation" de nos économies est l'aboutissement d'une évolution constante depuis les débuts de l'industrialisation au siècle dernier. Après la seconde guerre mondiale, les besoins croissants en pétrole des économies fortes consommatrices d'énergie et des industries chimiques en pleine expansion ont peu à peu changé la nature du fret. Les dix dernières années de croissance asymptotique des pays du sud-est asiatique ont incontestablement donné un nouveau souffle au développement du commerce maritime, notamment transpacifique. Les perspectives de développement des pays de cette région et en particulier de la Chine, qui construisent déjà les trois quarts de la flotte mondiale et en contrôlent le tiers, ne peuvent qu'amplifier ce mouvement.

Mais le développement des autoroutes océaniques du commerce maritime n'est pas le seul enjeu lié au monde marin. S'il ne reste plus aujourd'hui de terres inconnues à conquérir, l'exploration scientifique des océans demeure inachevée. C'est surtout la compétition pour des ressources naturelles en diminution qui reste un enjeu déterminant et représente une cause de plus en plus fréquente de conflits.

A ce titre, comme l'a montré la guerre du Golfe, un des enjeux maritimes majeurs est celui de l'approvisionnement en pétrole de la planète. La crise pétrolière de 1973 provoquée par les pays arabes a alors fait prendre conscience aux pays développés qu'une telle dépendance était dangereuse. Une des parades de ces pays a été le recours à l'exploitation du pétrole offshore. La production de ce dernier a alors doublé en 20 ans. Parallèlement, l'exploitation des gisements de gaz naturel offshore a également été considérablement développée. L'exploitation offshore de ces hydrocarbures, considérée comme particulièrement difficile ne peut être considérée comme stratégique que dans la mesure où ses débouchés demeurent économiquement vitaux. Or, d'une part, le recours massif au nucléaire rencontre encore beaucoup d'obstacles, d'autre part, même si la diversification énergétique, qui fut une réponse à la crise de 73, a entraîné une baisse globale de la consommation mondiale en hydrocarbures, le développement industriel et le développement des transports individuels dans certaines régions du globe, et en particulier dans les pays asiatiques, va dans le sens d'une croissance des besoins énergétiques. Une progression de la demande en hydrocarbure semble ainsi inéluctable.

L'extraction à grande profondeur, qui représente en soi un enjeu scientifique et économique pour les nations les plus en pointe dans ce domaine, comme les Etats-Unis, la France, le Royaume-Uni, la Norvège, l'Italie et le Japon, ouvre d'ailleurs de nouvelles perspectives à ce type d'énergie.

Enfin, l'océan représente également une ressource exploitée, par la pêche et l'aquaculture, de quatre vingt dix millions de tonnes, ce qui constitue un enjeu économique important. La ressource maximum exploitable est estimée à cent millions de tonnes, si l'on ne veut pas créer des déséquilibres écologiques irréparables.

Mondialisation des économies et expansion du transport maritime sont ainsi allées de pair. Actuellement, les trois quart des échanges commerciaux se font par voie maritime. La construction des navires porte-conteneurs qui effectuent ce trafic est un devenu un enjeu industriel pour lequel seuls quelques pays restent en compétition. C'est encore le cas en Europe de l'Allemagne et du Danemark. D'une manière

générale on peut estimer que la contribution des activités maritimes au PIB est comprise dans une fourchette de 2 à 5%, essentiellement alimenté par l'exploitation du gaz et du pétrole offshore, la pêche, le tourisme littoral et le transport maritime.

B - Le droit de la mer est-il synonyme de la fin des conflits maritimes?

Enjeu stratégique, le pétrole offshore semble potentiellement moins générateur de crises et de conflits que ne l'est son exploitation sur terre. Ce pétrole maritime n'en est cependant pas pour autant extra-territorial. Longtemps objet de controverses entre les principales puissances maritimes, le statut politique et juridique de la mer avait essentiellement connu une interprétation libérale, la souveraineté des Etats riverains s'arrêtant à trois milles marins et une législation régissant ponctuellement les droits de passage dans les différents détroits. Cette vision défendue par la Grande-Bretagne puis par les Etats-Unis, dont l'entrave allemande faite à leur flotte marchande provoqua en 1917 leur entrée en guerre, a dû évoluer sous la pression créée par l'intensification de l'exploitation des richesses sous-marines.

Destiné à permettre le règlement pacifique des conflits liés à l'exploitation des richesses naturelles de la mer, un nouveau droit de la mer consacre aujourd'hui un droit d'appropriation économique par les Etats, d'une fraction significative des espaces océaniques mondiaux.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fut signée officiellement en décembre 1982 à Montego Bay, et est appliquée depuis 1994, après qu'elle eut été ratifiée par un nombre suffisant d'Etats. Ce traité international a entériné une nationalisation de 25% des espaces maritimes. Les Etats se sont ainsi vus reconnaître la souveraineté sur une mer territoriale de 12 milles nautiques. Une zone économique exclusive s'étendant jusqu'à 200 nautiques des côtes leur a également été attribuée. Un droit de "passage inoffensif" est cependant conservé pour les navires étrangers, qu'ils soient commerciaux ou militaires, et le droit de passage dans les détroits internationaux est reconnu. Enfin, le régime de liberté est maintenu en haute mer. En ce qui concerne l'exploitation des fonds marins, pour laisser aux pays en voie de développement la possibilité de profiter de l'exploitation des ressources minérales et en particulier des nodules polymétalliques, ceux-ci ont été proclamés patrimoine commun de l'humanité. Une autorité internationale des fonds marins a été instituée pour attribuer les permis d'exploiter une zone sous-marine en dehors de la ZEE. Enfin, un tribunal international du droit de la mer, siégeant à Hambourg, est prévu.

Mais cette nouvelle organisation internationale des espaces maritimes peut provoquer de nouveaux conflits. Elle a en effet, en imposant des règles nouvelles, suscité l'apparition de nouveaux objets de convoitises et partant de nouveaux litiges. La convention a eu effectivement un impact considérable puisqu'elle a entraîné une augmentation très importante des ZEE. Ainsi la France, par le jeu des îles et autres DOM-TOM qu'elle possède dans les océans indien et pacifique, s'est trouvée dotée de la souveraineté sur un espace de onze millions de kilomètres carrés et se situe ainsi en troisième position à l'échelle mondiale. Des petits îlots inhabités ont brutalement pris une importance économique stratégique par l'ampleur de la ZEE qui les entoure et sont devenus de véritables enjeux de querelles territoriales. Ceci

est d'autant plus vrai que les espaces maritimes concernés comportent des ressources potentielles en hydrocarbure. C'est notamment le cas dans les mers de Chine du Sud pour les îles Spratleys et Paracels revendiquées entre autres par la Chine et le Vietnam. En Méditerranée, un conflit larvé entre la Grèce et la Turquie porte sur le problème inextricable du partage de la souveraineté dans l'espace insulaire imbriqué de la Mer Egée.

Dans le domaine de la pêche, la convention n'a pas non plus réglé tous les problèmes. L'exploitation des stocks de poissons croisant à la frontière des ZEE, dits stocks chevauchants, doivent faire l'objet de réglementations spécifiques. Des problèmes sont ainsi apparus entre l'Union Européenne et le Canada. Ce dernier, en vertu de la défense des espèces et d'une bonne gestion des ressources biologiques, s'était opposé, par la force et en dehors de sa ZEE, à la pêche au turbot pratiquée par les chalutiers espagnols.

Par ailleurs, certains pays n'ont pas ratifié la convention, comme la Syrie, et revendiquent une mer territoriale s'étendant à 24 milles nautiques de leurs côtes. D'autres, s'approprient tout un espace maritime, comme la Lybie qui considère l'ensemble du Golfe de Syrte comme zone de souveraineté. La politique chilienne est encore différente. En 1990, le commandant en chef de la marine chilienne a développé le concept de "mer de présence". Cet espace correspond à l'ensemble des zones maritimes comprises entre l'île de Pâques et les parties continentales et antarctiques du Chili. Cette zone recouvrant 20 millions de kilomètres carrés quintuplerait la zone de pêche actuelle du Chili. Un des buts fondamentaux de cette revendication est de s'opposer à l'extraction inconsidérée des ressources vivantes en haute mer, par des pays aux capacités de pêche industrielles très développées, en particulier en ce qui concerne les réserves de poissons qui évoluent à la limite de la ZEE.

Comme on le voit: enjeu économique, souveraineté et contrôle des espaces maritimes sont étroitement liés et les stratégies économiques rejoignent les stratégies diplomatico-militaires.

II - l'espace maritime, enjeu de la puissance militaire stratégique:

A - l'intérêt renouvelé pour les Etats des forces navales

Depuis la disparition du monde bipolaire, la menace d'un affrontement naval en haute mer a perdu de sa probabilité d'occurrence. Cependant, de nouvelles menaces, ainsi qu'un nouveau concept d'emploi des forces navales, permettent à ces dernières de conserver leur caractère stratégique.

De nouvelles menaces pèsent sur la liberté des mers. Ces menaces, croissantes, ne doivent pas être négligées. Ce sont principalement la piraterie et la contrebande. La piraterie est un acte de violence illicite commis en mer à des fins privées. Piraterie en haute mer, elle est qualifiée de brigandage lorsqu'elle se situe dans les eaux territoriales et relève alors de la responsabilité de l'Etat côtier. La piraterie existe actuellement dans le sud-est asiatique et dans la Mer de Chine, sur les côtes ouest d'Afrique, et à proximité des ports d'Amérique du Sud. Cependant, du fait de la

croissance continue des échanges par voie maritime combinée avec la déliquescence de nombreux Etats, l'augmentation de la pauvreté et une diminution éventuelle de la présence des marines de guerre, ce phénomène pourrait encore se développer. Cela pourrait être le cas dans la mer des Caraïbes, en Mer Rouge, au large de la Corne de l'Afrique ou encore dans la zone de l'archipel insulindien.

La drogue est un autre fléau à dimension géopolitique. Sa contrebande par voie maritime est florissante. Il en va de même pour l'immigration clandestine. La mise en place de l'espace européen de Schengen va accroître cette menace aux frontières essentiellement maritimes de cet espace.

Face à ces menaces, dans un contexte de marinisation croissante des économies, l'intérêt des nations à s'affirmer comme des puissances maritimes ne peut que se renforcer. Les Etats doivent être en mesure d'obtenir une maîtrise des communications maritimes par l'intermédiaire de leurs propres navires et d'en assurer le contrôle au moyen de leurs forces navales.

Le statut de puissance maritime était celui de l'Angleterre dès le XVII^e siècle. Si Clausewitz oublie totalement la stratégie navale dans sa théorie de la guerre c'est un américain, l'amiral Mahan, qui définit le mieux cette dernière. Pour lui, la puissance maritime est l'expression d'un déterminisme géographique, démographique et économique ainsi que d'une volonté politique. Un peu plus tard, c'est l'allemand Ratzel, l'un des fondateurs de la géopolitique, qui voit la mer "comme source de la grandeur des peuples" et qui affirme qu'une grande puissance doit être une puissance maritime et continentale. Cette théorie aurait incité l'Empereur Guillaume II et l'Amiral Tirpitz à construire une puissante marine de guerre pour contrer la suprématie navale britannique. Aujourd'hui, si la plupart des grandes nations ont conservé une certaine capacité d'intervention de leur flotte dans la plupart des océans du globe, seuls les Etats-Unis, avec la première marine du monde, ont la plénitude de la puissance maritime.

L'arrivée du nucléaire a entraîné une véritable métamorphose au sein de ces marines de guerre. D'une part cela permet d'augmenter de façon considérable l'autonomie des bâtiments et sous-marins, d'autre part, en les mariant avec le missile, cela rendit crédible une menace d'intervention imprévisible et impossible à contrer.

Cependant, la question de l'orientation de la stratégie navale de grandes puissance se pose maintenant, le nouveau contexte stratégique international modifiant l'importance relative des différentes composantes de la dissuasion ainsi que l'importance de la dissuasion elle-même. Les diminutions de l'arsenal nucléaire opérées par les Etats-Unis et la Russie ne touchent d'ailleurs que de façon marginale les SNLE qui restent le pilier de la dissuasion nucléaire.

La nouvelle doctrine américaine publiée en 1992 "from the sea" prône qu'une force maritime n'a plus pour vocation de contenir une marine adverse, mais de procurer le soutien et les appuis nécessaires aux forces terrestres chargées de régler une crise ou un conflit à l'autre bout de la planète. De la même façon, la France développe le concept de projection de puissance. La voie privilégiée de toute projection d'une force d'intervention reste certainement la voie maritime. La possession d'une flotte militaire suffisante pour s'affranchir d'un recours aux moyens civils, comme ce fut le

cas pour la Grande-Bretagne lors de la guerre des Malouines et pour la France lors de la guerre du Golfe, demeure incontestablement un critère de puissance.

L'un des principaux critères de puissance maritime reste cependant essentiellement géographique.

B - La permanence de la dimension géographique de l'enjeu maritime

En cette fin de XX^e siècle, environ 45 Etats se trouvent enclavés et privés de débouchés maritimes. Certains le sont "de naissance" comme la Suisse ou le Paraguay. D'autres le sont devenus à la suite de pertes territoriales, comme la Bolivie dont la façade maritime a été conquise par le Pérou au XIX^e siècle, ce qui constitue d'ailleurs toujours un motif de conflit entre ces deux pays. C'est également le cas de l'Autriche qui, avec l'effondrement de son empire a perdu tout accès à la mer Adriatique. D'autres pays enfin, sont quasiment enclavés et ne disposent que d'une minuscule façade maritime, comme la Pologne avec le couloir de Dantzig pendant l'entre-deux-guerres ou aujourd'hui comme l'Irak. La tentative d'annexer le Koweït en 1990 avait d'ailleurs également pour objectif d'élargir l'accès de ce dernier au Golfe Persique.

L'enclavement, si il est accepté, ne devient pas un facteur géopolitique. En revanche, s'il est refusé, il peut inspirer la plupart des comportements géopolitiques d'un Etat. Il peut générer des stratégies de désenclavement par extension territoriale ou des stratégies de coopération économique et politique en vue de récupérer indirectement un accès à la mer. Ainsi, le Paraguay chercha au XIX^e siècle, à travers un conflit très dur, à gagner un débouché sur l'Atlantique et son adhésion actuelle au MERCOSUR est une façon pacifique de se désenclaver. Certains pays qui possèdent déjà une façade maritime souhaiteraient en posséder une seconde ou même une troisième. C'est le cas de la Bulgarie qui longtemps chercha à compléter son accès à la Mer Noire par un débouché sur la mer Egée tout en regardant vers l'Adriatique. De même, la Suède combattit le Danemark pour sortir sur la Mer du Nord et ne pas se contenter des rives de la Baltique.

La géopolitique maritime, en dehors du contrôle des routes et des richesses de la mer, peut aussi avoir pour objectif le contrôle des rives d'un espace maritime. La Russie, réussit ainsi à transformer la Mer Baltique en un quasi lac soviétique soit par des annexions soit par la satellisation de pays comme la Pologne ou l'Allemagne de l'Est, soit par la neutralisation de la Finlande. Il en va de même pour l'accès aux océans. Au siècle dernier, le double accès aux deux océans fut la cause d'une lutte politique entre les grands pays d'Amérique du Sud. La formation des Etats-Unis et la conquête de l'ouest fut le résultat de la quête d'une façade pacifique. Cette recherche d'une diversification des accès à l'espace maritime explique aussi la formation des empires coloniaux. Ainsi, la France chercha à joindre le Golfe de Guinée dans l'Atlantique à la Méditerranée, ou même à la mer Rouge et à l'Océan Indien. De même le Portugal fit tout pour faire se rejoindre ses deux colonies, atlantique et pacifique, du sud de l'Afrique. Ces stratégies ont joué un rôle majeur dans la formation des empires coloniaux et la construction territoriale de beaucoup de pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique.

Aujourd'hui encore, l'enclave russe de Kaliningrad, port militaire important et accès à la mer Baltique, est une possible source de conflit. Territoire revendiqué par la

Lituanie, la Russie, contre toute logique géographique, refuse pour des raisons bien compréhensibles de s'en séparer. Certains lithuaniens craignent même que le géant continental cherche par la force à créer un couloir la reliant à son port satellite.

Aujourd'hui, les stratégies d'accès aux océans passent moins par des annexions territoriales que par des stratégies d'influence. La dimension directement géographique de la puissance maritime demeure cependant prépondérante dans certaines stratégies de contrôle. Certains lieux de passage sont en effet stratégiques.

La marinisation des économies transparaît à travers le volume des routes océaniques commerciales empruntées par les principales flottes marchandes de la planète. Cependant, pour certains Etats, la marinisation tient plus à l'importance de leur lien maritime avec l'extérieur.

Ainsi le Japon dépend totalement de la voie maritime pour son ravitaillement en hydrocarbures. Certains couloirs maritimes accentuent la dépendance des économies aux flux maritimes. Le canal de Suez qui voit transiter la moitié du pétrole importé par l'Europe, le détroit d'Ormuz où passe le cinquième du pétrole mondial sont, comme de nombreux autres détroits ou caps, des lieux maritimes à l'importance hautement stratégique. Il n'est d'ailleurs pas indifférent de constater que la zone des détroits indonésiens connaît un important regain de la piraterie. L'existence de ces zones sensibles, ainsi que la croissance des flottes commerciales et militaires de plusieurs pays en pleine croissance, pourrait créer des affrontements entre ambitions maritimes et régionales.

Egalement stratégie de contrôle des voies et des accès maritimes, la stratégie de l'embargo semble revenir à l'ordre du jour depuis quelques années.

En effet, l'embargo maritime, sur les armes, tel qu'il a été pratiqué en Adriatique de 1992 à 1996 sous la tutelle conjointe OTAN-UEO, ou économique ailleurs, comme pendant les deux guerres du Golfe sous l'égide de l'UEO, peut apparaître comme un moyen de coercition international efficace et promis à un bel avenir. Les forces maritimes, principales actrices de cette manifestation de puissance, ont à ce titre un rôle stratégique indéniable à jouer. Une mesure d'embargo prise par la communauté internationale est un outil de gestion des crises dans la mesure où il permet d'exercer une forme indirecte de pression et de marquer ainsi la détermination d'une coalition. Il apparaît cependant que l'embargo est souvent la manifestation d'une volonté, parfois hypocrite, de limiter son engagement. Par ailleurs, au-delà de ce constat, l'arme de l'embargo n'a pas l'efficacité souhaitée et comporte en outre des effets pervers qui nuisent à sa crédibilité. Quoiqu'il en soit, paravent derrière lequel s'abrite l'impuissance de la communauté internationale et des profits économiques "inégaux", ou bien arme économique et instrument d'intimidation, l'embargo reste un outil stratégique non négligeable.

La puissance maritime semble donc plus que jamais à l'ordre du jour et de nombreuses questions concernant l'avenir de la planète dépendent étroitement de l'avenir du monde océanique. Certaines puissances l'ont compris, d'autres en paraissent moins conscientes. La France en particulier, de tradition plus continentale que tournée vers la mer, ne semble pas avoir pris la mesure de la nouvelle réalité géopolitique et n'a pas de politique maritime à la hauteur des nouveaux enjeux. Face aux Etats-Unis, dont la puissance maritime reste sans égale, et face au développement de l'Asie pacifique dont les Etats s'affirment de plus en plus comme de véritables puissances régionales, l'Union Européenne a un véritable défi à relever si elle veut éviter à l'Europe une marginalisation maritime dont on ne pourrait que redouter les conséquences.

BIBLIOGRAPHIE:

La lutte pour l'empire de la mer, H. Couteau-Bégarie, Economica

Relations internationales et stratégiques N°24 hiver 1996

Le sixième continent, Pierre Papon, Editions Jacob

Bulletin d'études de la Marine, N°9, novembre 96

Economie maritime et géostratégique des océans, Vigarié, paradigme Caen 1990