



MEMOIRE DE GEOPOLITIQUE

-

Etude dirigée

-

-

" Géopolitique et intérêts stratégiques de la mer "



Division B, Groupe B1,
sous la direction du vice-amiral (C.R.) Garibal

Problématique

-
-
-
-

La compétition pour le contrôle de la mer a été au cœur de la confrontation entre les protagonistes de la guerre froide. En cela, aux yeux de nombreux analystes, celle-ci n'aura été

que la manifestation de la rivalité entre les puissances maritimes et la puissance continentale pour la maîtrise du monde. Les constantes de la géopolitique transcendent ainsi les oppositions idéologiques. Mais la guerre froide à peine terminée, on aperçoit déjà d'autres sujets de conflits motivés par la volonté d'appropriation des richesses maritimes.

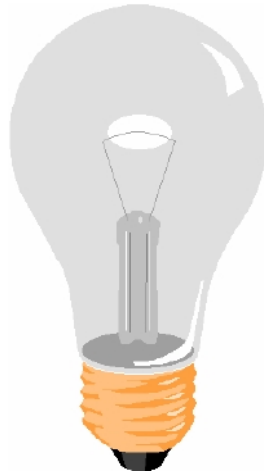
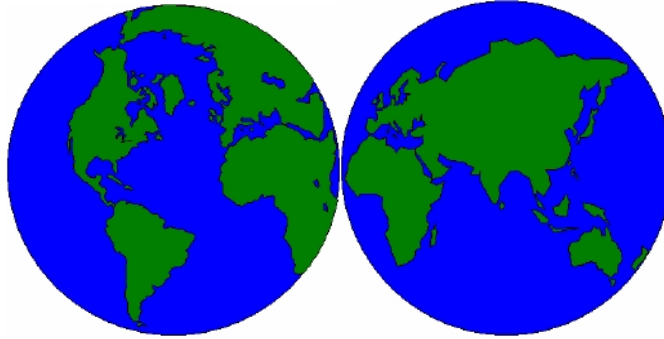
Alors que les grandes puissances, à l'exception de la Chine, réduisent fortement leurs capacités militaires d'action en mer, de nouveaux acteurs apparaissent, dont certains " non étatiques ". La banalisation des missiles anti-navires peut donner à d'éventuels perturbateurs des capacités redoutables dans les zones côtières, en particulier dans les détroits. Dans le même temps, la liberté de navigation apparaît comme étant plus que jamais nécessaire à une économie internationale en voie de mondialisation.

Espace traditionnel de confrontation et d'échanges entre les Etats, les océans deviennent aussi un espace de coopération pour les opérations internationales de maintien de la paix. Ainsi, loin de s'affaiblir, l'importance stratégique du monde océanique revêt des aspects nouveaux qu'il importe de bien discerner.

Dans ces conditions, quelle place faire à la stratégie navale, qui n'est elle-même qu'un élément de la stratégie maritime des Etats au service de leur " grande stratégie " ? En quoi, après les années de rupture que nous venons de vivre, le passé peut-il encore éclairer l'avenir ?

La réflexion à laquelle le groupe était convié ne fait que reprendre ces interrogations autour des quatre grands thèmes suivants:

- la mer et la géopolitique;
- la mer: espace géoéconomique;
- la mer: espace géostratégique: les enseignements de l'histoire;
- la mer: espace stratégique: perspectives.



Avertissement

La rédaction du mémoire de synthèse aurait pu s'inspirer, ou mieux être directement extraite de l'ouvrage " la lutte pour l'empire de la mer, histoire et géostratégie maritimes " publié en 1995 aux éditions Economica sous la direction de monsieur Hervé Coutau-Bégarie. En effet, la première partie de cet ouvrage, " quelques caractéristiques de l'élément marin, essai de géopolitique et de géostratégie maritimes " de l'auteur précité constitue, pour les stagiaires du groupe, une remarquable présentation et synthèse de l'ensemble des travaux conduits pendant le cycle de cette étude dirigée.

Néanmoins, dans un souci de cohérence, plus que de perfection dans l'analyse et la synthèse, et de fidélité aux idées, développements et échanges manifestés durant chacune des séances, le présent mémoire constitue une monographie de l'étude.

Le commissaire en chef de 2ème classe Dézéraud

PREMIERE PARTIE

-

-

-

Mémoire général

-

-

-

-

eulement 28 Etats, parmi les 191 que compte l'ONU, ne sont pas riverains de la mer; cette simple constatation suffit à prouver, sinon à démontrer, que la vision du monde que l'on pourrait avoir doit dépasser très largement les limites des seuls continents et englober les mers et océans. La mer est un vaste espace au caractère international très appuyé et source de développement non seulement économique mais aussi culturel, politique et stratégique.

La mer n'est pas la terre, c'est de la première évidence. La mer ne se possède pas, ne s'habite pas, ne s'occupe pas, ne se laisse pas entraver par des clôtures ou des barrières. La mer ne se donne pas, elle se prête tout au plus. Quels peuvent donc être, dans un milieu aussi particulier,

les intérêts des Etats dont l'un des buts est de procurer à ses citoyens, richesses, territoire et droits de propriété. Si, il y a fort longtemps, la mer a commencé par produire quelques richesses, celles de la pêche et du commerce notamment, encore n'étaient-elles réservées qu'aux seules populations riveraines. Puis la mer fut aussi pour les Etats une frontière vulnérable, par où pouvaient déferler pillards et envahisseurs, avant de devenir à partir du XVIème siècle la porte du nouveau monde et le moteur de la prospérité.

Dès lors l'importance de la mer n'a jamais cessé de croître; d'abord espace de production, la mer est devenue espace de communication et d'exploration avant de devenir un lieu d'affrontements directs et indirects entre Etats, l'objet de toutes les convoitises et un facteur stratégique majeur dans la détermination de la politique des Nations.

Elément fondamental, la mer a profondément modifié les constantes de la géopolitique classique, au point de mettre en évidence les antagonismes entre les puissances continentales et les puissances maritimes et d'être la source potentielle de graves conflits armés.

Source indéniable de richesses, endémiques ou ajoutées, elle exacerbe les revendications des Etats au point de provoquer la plus grande conférence internationale de l'après-guerre, en pleine guerre froide, afin de codifier le droit qui doit lui être applicable. Bien au delà de simples règles juridiques, rarement une convention n'aura été la transcription fidèle de la cristallisation de tous les enjeux antagonistes des Etats, qu'ils soient stratégiques, économiques, militaires, politiques, sociaux, culturels, environnementaux et même fiscaux.

Si le droit est une donnée que l'on peut établir et tenter de figer pour une période déterminée, il est plus difficile de définir et d'appréhender l'espace stratégique maritime. L'histoire nous enseigne que la maîtrise de la mer et des voies de communication fut décisive pour le sort de la seconde guerre mondiale, mais aussi que la mer, espace de manoeuvre, fut le théâtre " d'affrontements " tout au long de la guerre froide. La mer n'est pas la terre, aussi la stratégie maritime ne peut s'analyser par référence à la stratégie terrestre, elle est d'une autre nature.

Mais quelle stratégie développer et adopter à présent que le mur de Berlin est tombé; que la puissance maritime paraît avoir vaincu la puissance continentale, qu'un nouvel espace est accessible et que de nouvelles menaces, non étatiques, se développent et seraient à même de menacer la stabilité des Etats.

Pour une approche géostratégique de la mer

Le grand large n'a pas de sens en lui-même, la mer ne trouve d'intérêt que dans le fait qu'elle est un facteur de rapprochement et de protection, de communication, mais aussi un facteur de

puissance. Comme essaya de le démontrer l'amiral Mahan, la mer peut aussi être une source de conflit latent et le lieu de cristallisation de tous les antagonismes.

Mais, d'une manière très générale, on ne peut que s'apercevoir que la connaissance de la problématique de la mer est nécessaire à la conduite des affaires du monde.

La Méditerranée, la mer des Caraïbes et la mer de Chine méridionale constituent une remarquable synthèse de cette conception de la mer qui rapproche et qui protège. Toutes les trois " méditerranées ", c'est à dire " mers entre les terres ", elles ont en commun d'être des zones d'échanges extraordinaires, tant sur le plan économique que culturel, philosophique ou politique. Ce sont aussi des mers incluses dans des espaces plus vastes et qui ont la particularité de ne pas constituer des mondes isolés. Reflets, ou conséquences de leurs caractéristiques géographiques et sociologiques, elles sont situées sur les routes maritimes les plus importantes du monde.

Mais elles sont aussi des zones de fractures, entre le Nord et le Sud, et des zones de conflits dont le caractère régional est immédiatement estompé par la dimension internationale. Néanmoins, cette " méditerranéisation " de ces mers n'est pas nécessairement acceptée par tous les Etats riverains; si le cas de la Méditerranée ne soulève aucune interprétation différente, en revanche, la Chine s'oppose à cette théorie de mer commune et préfère évoquer le concept d'appropriation de l'espace et de mer de Chine.

Mais cette mer qui communique, qui protège, ne revêt de véritable signification géopolitique que si un Etat peut acquérir la capacité de la maîtriser et de la dominer. En ce sens l'oeuvre de l'amiral Mahan est fondamentale et son influence, sur l'évolution des rapports géopolitiques et stratégiques, demeure primordiale.

" Inventeur " du concept du " sea power ", son oeuvre revêt deux aspects, d'une part développer l'idée que la puissance maritime est la source de la prospérité et de la destinée d'une nation, d'autre part élaborer de nouveaux principes de stratégie navale fondés sur la défense au large.

Pour l'amiral Mahan, la puissance maritime repose sur une marine de commerce importante, qui sera la base de la richesse commerciale et le fondement de la culture maritime de la Nation, avant de constituer la justification de l'existence et du besoin d'une marine de guerre. Mais cette puissance maritime ne peut s'obtenir sans des données géographiques de situation favorables, ni sans une situation géopolitique et une détermination de la Nation et du Gouvernement propices.

Pour ce qui concerne ses thèses sur la stratégie navale, partie de la stratégie maritime, et à l'instar des travaux de Jomini pour la stratégie terrestre, il a mis en évidence, à partir de l'études des faits historiques, des principes considérés aujourd'hui comme fondamentaux. Ses thèses reposent sur l'existence d'une marine capable de gagner la bataille décisive et de détruire l'ennemi, rejetant ainsi la guerre de course, et dont la stratégie d'emploi repose sur une concentration des forces, la nécessité de disposer de points de contrôle, comme des

détroits ou des îles, et l'impérieuse obligation de s'assurer la maîtrise des voies de communication.

Les effets des théories de Mahan sur la stratégie des Etats-Unis ont été très rapidement perceptibles et ont trouvé leur pleine expression à partir de la première guerre mondiale. Ainsi, d'une puissance continentale, sans dimension internationale, ne possédant ni marine de guerre ni marine de commerce, et malgré une classe dirigeante défavorable, les Etats-Unis sont devenus en moins d'un demi-siècle la puissance maritime mondiale, au point que l'US Navy a acquis une dimension prépondérante au sein de la politique de défense de la Nation, et finalement, constitue l'expression même de la politique d'expansionnisme des Etats-Unis.

Ce succès des thèses de Mahan s'explique sans doute par l'esprit d'aventure et de conquête qui animait les américains, mais aussi par le fait que la première guerre mondiale a véritablement lancé la machine économique et industrielle américaine tout en révélant l'importance des voies de communication transatlantiques.

La guerre froide a toujours été considérée comme une période d'affrontement entre la puissance maritime et la puissance continentale. La vérité est sans doute plus nuancée, car, si l'Union soviétique n'a jamais véritablement disposé de la puissance maritime, elle s'était malgré tout dotée des moyens de couper les routes maritimes vitales et stratégiques et avait essayé de disposer de points de contrôles majeurs. La stratégie maritime de l'ex-URSS reposait, selon les affirmations de l'amiral Gorchtkov, sur la mission fondamentale qui consistait à ruiner le potentiel militaro-économique de l'adversaire, c'est à dire non pas dans la maîtrise de la mer en soi, mais dans la participation déterminante des flottes de combat à la guerre contre la terre, en liaison avec les autres armées. Cependant, si, heureusement, la bataille décisive n'a jamais eu lieu, la mer demeure un facteur d'insécurité.

Ainsi, par exemple, les Spratleys, constitués par une centaine d'îlots et de récifs s'étendant sur une zone de près de 720 000 km² au milieu de la mer de Chine occidentale, constituent une remarquable photographie d'un conflit potentiel. Revendiqués par la Chine, Taiwan, le Vietnam, la Malaisie, les Philippines et Brunei, ces îlots représentent non seulement des intérêts stratégiques, surtout pour la Chine qui souhaite contrôler ainsi la Mer de Chine, mais aussi et surtout, pour les autres dont la Chine, une source potentielle de richesse économique du fait de l'importance des gisements de gaz qu'ils renferment. Cette situation a pour conséquence de conforter les positions des navalistes, s'appuyant sur les règles juridiques de la convention sur le droit de la mer, et de consolider les nationalismes déjà exacerbés dans cette région du monde. En réaction aux velléités chinoises, toutes les autres nations ont entrepris de moderniser leur marine de guerre. Ce théâtre est très sensible et tous les ingrédients sont réunis pour que, demain ou un peu plus tard, la région s'embrace sous couvert de prétentions économiques et territoriales pour certains Etats riverains, pour l'affirmation du statut de puissance maritime régionale et le contrôle d'une zone majeure de navigation pour la Chine.

De l'influence des enjeux économiques de la mer sur la politique des Etats

On occupe la terre, on maîtrise la mer. Aujourd'hui c'est la mer qui nourrit, mais avec un réservoir limité de richesses. La menace n'est plus l'embrassement militaire mais la sécurité économique, c'est l'accès aux ressources et aux marchés qu'il faut préserver plus que les frontières. Depuis de nombreuses années, on a coutume de dire que l'économie mondiale s'est maritimisée et qu'elle ne peut plus avoir de développement durable sans appuis océaniques. La multiplication par 7 en moins de quarante ans des échanges par voie maritime n'est pas étrangère à cette affirmation. De plus, la mer nourricière a dépassé ce stade primaire pour devenir source potentielle de développement du fait des importantes quantités d'hydrocarbures reposant sous ses fonds et des extraordinaires gisements de métaux gisant sur ses fonds. Comme cela a été avancé précédemment, ces potentiels économiques ont entraîné et motivé une profonde remise en cause d'un ordre juridique coutumier et multiséculaire dont les enjeux étaient sans doute davantage d'ordre stratégique et politique.

Ainsi que le définissait l'amiral Mahan, les composantes de la puissance maritime sont, entre autres, la flotte de commerce, les ports et les chantiers. Le XX^{ème} siècle a connu une mutation phénoménale du rapport à la mer, le commerce maritime a littéralement explosé au point d'être une source incontournable et incontestable de richesses économiques. Cette croissance importante a été rendue possible du fait des coûts très bas offerts par ce mode de transport qui demeure, et pour longtemps encore, le plus économique. Pourtant ce développement s'est effectué par l'intermédiaire d'une flotte de commerce dont les pavillons n'étaient plus, et ne sont plus ceux des grandes puissances maritimes. Ce phénomène est particulièrement vérifiable pour la France qui est passé en quarante ans du quatrième au vingt huitième rang mondial pour sa flotte de commerce. Ce qui est en jeu dans ce domaine, c'est autant la capacité d'un Etat à assurer la sécurité de ses approvisionnements que la capacité de " projeter " son pavillon sur toutes les mers du globe et dans tous les pays, ou la faculté de disposer d'une flotte de commerce propre à assurer le complément de la marine de guerre pour les opérations de projection de forces.

Mais la mer qui apporte des richesses c'est aussi la mer qui renferme de nombreux " trésors ", soit par ses ressources halieutiques, soit par ses richesses minérales. La mer est cependant en danger car sa fonction nourricière a été trop largement exploitée, au point que le renouvellement des espèces n'est plus assuré. D'une mer d'abondance, on est passé à une mer de restriction pour laquelle les Etats édictent de plus en plus de règlements pour préserver l'accès à la ressource et permettre son renouvellement. La limitation des accès à des zones de pêche, confortée par les dispositions du nouveau droit de la mer, est ainsi devenue source de conflits et de tensions entre Etats.

Par ailleurs les richesses de la mer se sont étendues à l'exploitation du pétrole offshore, générant ainsi de nouvelles sources de revendications " territoriales ", dans la mesure où elle représente près de 20% de l'exploitation mondiale. Enfin, en dépit de la retombée de l'engouement pour les nodules polymétalliques des fonds des mers des années 80, il est vraisemblable qu'à terme, lorsque les gisements de surface seront épuisés, ils redeviennent, du fait de l'immensité de leurs réserves, une source de richesse marine extraordinaire qui générera, bien sur des profits, mais plus sûrement des rancoeurs et des nouvelles tensions.

Cette délimitation de l'accès et de l'exploitation des ressources perçue comme un facteur belligène était pourtant un des fondements de la convention de Montego Bay sur le nouveau droit de la mer.

Ce nouveau droit de la mer, qui mérite cependant mal son nom, est un droit marqué par l'évolution d'un droit coutumier de la surface et de l'abondance vers un droit conventionnel de l'espace, du partage et de la conservation. C'est aussi un droit qui marque l'expansionnisme étatique par la fin de plus de trois siècles de domination des thèses de Grotius sur la liberté totale des mers. Mais, surtout, c'est un droit qui préserve la puissance et les intérêts des puissances maritimes.

En réalité la convention de Montego Bay comporte trois dimensions: politique, économique et écologique.

Dimension politique car elle préserve la liberté de circuler des forces et a permis de contourner l'équilibre de la terreur par ce que G. Chouraqui appela " l'effet de dilatation de puissance d'un Etat par l'océan ". Dimension économique de par sa superficie et ses richesses, dimension écologique enfin du fait de la prise de conscience des atteintes irrémédiables que les activités humaines étaient en train de porter à l'océan.

Mais cette convention fut aussi un instrument de géopolitique majeur en raison de son caractère orbicole, du nombre d'Etats parties et de la nature des problèmes de délimitation des espaces évoqués. Mais également par l'élaboration de nouveaux concepts dans les relations entre les Etats, par son aspect sécuritaire lié à l'adoption de normes communes reconnues par la majorité et enfin par l'extraordinaire tribune de dialogue Nord/Sud qu'elle a constituée.

Ce nouveau droit de la mer est pourtant en évolution, ce qui, sans être illogique, marque cependant une évolution rapide des facteurs géopolitiques et stratégiques. De plus en plus la mer se territorialise sous des prétextes très divers, économiques comme les stocks chevauchants, sécuritaires pour limiter le passage inoffensifs dans les eaux territoriales ou les exercices militaires dans les zones économiques, écologiques pour prévenir les risques de pollution, pénaux dans la répression des trafics de stupéfiants ou politiques par l'émergence du concept de mer présentielle et du nouveau néologisme " océanopolitique ". Invariablement, le droit de la mer recèle en lui-même un certain nombre de facteurs belligènes qui justifient pleinement que la stratégie maritime n'est pas une notion obsolète au lendemain de la guerre froide et que les leçons de l'histoire méritent d'être méditées.

L'histoire, source d'évolution de la stratégie maritime

L'histoire démontre qu'il a toujours été difficile pour les marins d'être visionnaires dans l'utilisation des techniques nouvelles. La pensée navale a toujours eu un niveau théorique très faible, elle a toujours été en retard sur la pratique, la meilleure preuve dans ce domaine réside sans doute dans l'attitude de l'école triomphante du canon qui n'accorde aucun crédit au sous-marin à la veille de la 1ère guerre mondiale, dédain qui se renouvellera plus tard avec le porte-avions.

On aurait cependant tort de considérer qu'il n'existe pas de stratégie maritime. Mais c'est une stratégie qui n'est pas isolée de la stratégie terrestre; bien au contraire elles sont très interdépendantes, comme l'ont démontré les deux conflits mondiaux. Cette interrogation fut longtemps récurrente car il y a effectivement eu une faillite de la pensée stratégique maritime dont l'existence très brève remonterait seulement au début du XIX ème siècle.

En vulgarisant on pourrait affirmer que la stratégie maritime a émergé avec l'arrivée de deux écoles, une sur la référence de Mahan, privilégiant l'approche historique des faits, l'autre baptisée la jeune école s'appuyant essentiellement sur la prépondérance des aspects matériels.

On pourrait affirmer que l'apport décisif dans ce domaine fut celui de Corbett qui voyait dans la notion de guerre limitée la maîtrise de la mer.

Sans revenir sur les longues et précises dissertations sur les notions de stratégie, qu'elle soit grande, terrestre, maritime ou navale, il est cependant intéressant d'essayer d'approcher les différences qui peuvent se distinguer entre la stratégie maritime et la stratégie terrestre.

On peut ainsi relever deux différences importantes:

- la concentration des forces : l'objectif premier de la flotte serait de rechercher et de détruire la flotte ennemie, or sur mer l'ennemi peut toujours se dérober. Ainsi, même dans le cas de supériorité par rapport à l'ennemi, il en ressort que l'ennemi peut fuir le combat, il faut donc le forcer à s'engager en menaçant son commerce. C'est ce qui constitue un aspect original qui différencie les aspects terrestres des aspects maritimes,

- les voies de communication : sur mer il est impossible de prévoir la route maritime de l'ennemi; au temps de la marine à voile cette approche était diminuée, à l'époque des combustibles c'est plus difficile. Dans la guerre navale, il y a toujours la volonté à la fois de gagner la bataille et de protéger son commerce. Ceci oblige la marine à disperser ses forces. La concentration de la bataille ne peut pas être vue des deux cotés de la même manière.

Pour reprendre les thèses de monsieur Coutau-Bégarie, " il y a une géostratégie maritime dont l'irréductible spécificité doit être soulignée. La stratégie maritime raisonne en terme de lignes plutôt que de front, à une échelle incomparablement plus grande que la stratégie terrestre, et selon deux modes différents, qui , sur terre, ne sont pas employés simultanément sur le même théâtre. Si les grands principes sont souvent les mêmes, leur application doit s'adapter aux contraintes du milieu ".

Une des illustrations de ces propos, au travers des faits historiques, peut se retrouver dans la bataille de l'Atlantique, qui fut véritablement une guerre au sein de la guerre. Elle fut décisive, comme le fut dans un autre sens la bataille du Pacifique. Cette guerre aurait pu être perdue par les alliés qui recherchaient à tout prix à maintenir les voies de communication avec la Grande-Bretagne. Ce qui constitue une illustration parfaite de l'application des théories stratégiques de l'amiral Mahan et de l'amiral Castex sur l'indispensable contrôle des grandes routes maritimes. En effet les sous-marins de l'amiral Doënitz se sont révélés être une arme extrêmement efficace pour transpercer la notion de maîtrise de la mer et menacer de paralyser de manière décisive le développement de la stratégie de reconquête alliée. Cette guerre, qui constitue en quelque sorte une " bataille décisive " pour la victoire sur terre, n'a été gagnée que par l'utilisation généralisée de moyens techniques de détection nouveaux, associée à la mise en oeuvre d'une stratégie navale du convoi plus efficiente. Néanmoins, on peut aussi prétendre que Doënitz l'a perdue parce qu'il n'a pu disposer suffisamment tôt des sous-marins qu'il réclamait. Ce qu'il ne réussit à obtenir, faute d'une vision stratégique de l'espace maritime de la part de son chef, les américains le réussirent dans le Pacifique en paralysant totalement avec leurs sous-marins les communications japonaises.

Une des leçons de cette guerre pourrait être qu'aujourd'hui l'importance du sous marin est toujours reconnue mais que leur nombre est beaucoup plus réduit. Le conflit des Malouines est le dernier exemple de bataille complète avec tous les ingrédients et préfigure bien ce que l'on doit être en mesure de faire dans une opération de guerre maritime.

Cependant cette démonstration de la justesse de l'analyse stratégique du " sea power " ne saurait avoir pour conséquence de réduire la stratégie maritime au cadre étroit de soutien aux économies et aux forces engagées sur un théâtre d'opérations. Les Etats-Unis, tout au long de la guerre froide, ont développé une version maritime de la politique de " containment " qui consistait à contenir partout l'expansion du communisme, notamment dans ses aspects militaires, en s'appuyant sur une chaîne continue de bases navales et aéronavales et en disposant d'une puissante marine de guerre propre à être déployée en permanence sur tous les océans. Ainsi la marine américaine a participé à près de 250 crises à travers le monde, ce qui l'a consacrée comme l'outil privilégié de gestion des crises. L'action symbole de la participation à la gestion d'une crise, c'est l'engagement d'un porte-avions.

L'effacement de l'URSS a conduit à une révision de cette stratégie de " containment " et à une réorganisation des forces navales. Aujourd'hui la théorie américaine est différente et tout aussi fondamentale, il s'agit de pouvoir projeter de la puissance à terre, en mettant un peu moins l'accent sur la maîtrise de la mer. Il faut une capacité amphibie, une capacité de projection de puissance et de force. Le principe est moins de dominer la mer que de pouvoir agir partout dans le monde et sur tous les océans sur les crises, ce qui se traduit en anglais par la formule " ..forward from the sea... " et non plus par " from the sea ".

Lors des cérémonies du 100ème anniversaire de la création de l'ESGN, un officier du Naval doctrine command a fait un rapprochement entre les théories de Castex et la doctrine " forward from the sea ". Il a proposé un raccourci entre la doctrine de guerre de manoeuvre et la maîtrise des moyens de communication. L'obsession de Castex était de toujours garder la liberté de la manoeuvre dont il donnait la définition suivante: " la manoeuvre, c'est se remuer intelligemment pour créer une situation favorable ". En quelque sorte, c'est reconnaître que ses thèses sont à l'origine de la nouvelle stratégie maritime américaine.

La mer, espace stratégique

" Qui tient la mer, tient la terre " pourrait être complété aujourd'hui par " qui tient l'espace, tient la mer et la terre ". En effet, comme l'ont mis en évidence les analyses sur la dualité des théories stratégiques maritime, navale et terrestre, une des caractéristiques de la mer est que l'on ne peut durablement s'y dissimuler. L'évolution des techniques spatiales et le développement rapide des performances des satellites d'observation et de communication font de la mer, comme de la terre, un espace ouvert. Mais, tout en dévoilant l'espace maritime, les systèmes spatiaux constituent des atouts importants pour le développement des stratégies navales. Ces systèmes ont pour avantage de permettre aux marines de se placer, c'est à dire d'optimiser les positionnements et l'efficacité des armes, mais aussi d'avoir la capacité de surveiller l'environnement, de manière à permettre une mobilité et une détection des mobiles plus efficaces. L'intérêt de ces systèmes s'étend également à la capacité de pouvoir observer en toute discrétion les mouvements des forces ennemies, ou amies, et d'analyser en profondeur les infrastructures littorales. Enfin, même si pour l'instant cet aspect ne fait pas l'objet d'application concrète, les satellites constituent une parade potentielle pour se protéger contre des missiles balistiques.

Les américains après avoir obtenu, ce que personne ne peut contester, le " sea power " ont acquis le " space power ". Ce qui n'est pas sans conséquence sur les développements stratégiques. En effet, la plupart des marines utilisent le système GPS, qui est exclusivement américain, ce qui, en cas de crise ouverte avec les Etats-Unis, pourrait conduire à priver ces forces d'un moyen indispensable à leurs déplacements mais aussi à la précision des armes.

Mais, aussi paradoxale que cela puisse paraître avec les bouleversements introduits par l'utilisation des satellites et l'existence d'un droit de la mer plus contraignant, la mer est devenue selon les termes de l'amiral Lefebvre " une jungle ". Un espace de liberté transformé en jungle, refuge pour les pollueurs, les trafiquants et les pirates. Ces nouvelles menaces, notamment la piraterie et le trafic des stupéfiants, ne sont pas neutres au regard de la stratégie maritime. Le trafic des stupéfiants est une illustration, en négatif, du concept " from the sea " qui fait peser sur la terre, donc les Etats, de graves menaces de déstabilisation par délitement des sociétés. Alors que la piraterie, oeuvre de bandes armées non étatiques, atteint directement la sécurité des routes maritimes et, par voie de conséquence, une des composantes majeures de la maîtrise de la mer. Ces nouvelles menaces justifient plus que jamais l'importance de disposer de marines de guerre pour assurer la sécurité et la défense des Nations.

Ce que l'on constate, en forme de révolution, c'est que ces nouvelles menaces se développent chacune dans des espaces que l'on qualifie de " méditerranées ", espace d'échanges et de tensions qui, sous une forme plus réduite, résumant la réalité des enjeux stratégiques que représente la mer dans son ensemble.

DEUXIEME PARTIE

-

-

Synthèses de séances

-

Compte rendu de la 1ère séance du cycle géopolitique

par le lieutenant-colonel Chancerelle

" LA MER ET LA GEOPOLITIQUE "

"La mer rapproche et protège" ⇒ c'est que l'on peut voir à propos des "3 méditerranées";

mais elle peut aussi être facteur de puissance, comme essaie de le démontrer Mahan ou de conflit latent, comme aux Spratleys.

En tout état de cause, on peut s'apercevoir que la connaissance de la problématique liée à la mer est nécessaire à la conduite des affaires du monde.

LES TROIS MEDITERRANEEES

par le chef de bataillon Sirault

I. 3 méditerranées ?

11. Présentation:

On peut définir la "méditerranée" comme une "mer entre les terres" (à la différence de l'immensité des océans)

* 1° méditerranée = la Méditerranée proprement dite, avec seulement 3 points d'entrée (Gibraltar, Bosphore, Suez);

* 2° méditerranée = le bassin Caraïbe, entouré par les USA, l'Amérique centrale, une partie de l'Amérique du sud et les Antilles; au temps de la marine à voile, ne disposait que d'une porte de sortie, par le large de la Floride;

* 3° méditerranée = la Mer de Chine méridionale

12. Caractéristiques

- nombreux états riverains
- inter-relations: espaces d'échange entre ces pays riverains

II. Zones d'échanges

21. Ce sont des mers incluses dans des espaces plus vastes, ce ne sont pas des mondes isolés. On peut ainsi parler

- d'une méditerranée euro-arabe

- d'une méditerranée américaine

- d'une méditerranée asiatique

Elles ont une influence sur les conflits locaux terrestres.

22. Elles sont toutes situées sur les routes maritimes les plus importantes du globe

III. Zones de fracture

31. Sur la ligne Nord/sud: l'essentiel des échanges N-S s'effectue dans les 2 premières méditerranées

32. Mais ces espaces sont aussi des zones de conflits, qui transforment les conflits régionaux en conflits internationaux.

⇒ Ce sont donc des zones charnières en raison des échanges qui s'y déroulent et des conflits latents qui y existent.

Discussion

- La 3^e méditerranée est moins fermée que les deux autres: peut-on l'appeler une méditerranée?

Oui car c'est un lieu d'échange important et elle n'est pas si ouverte que ça si on considère sa partie occidentale.

- N'y a-t-il pas une tentation de "Mare Nostrum" américaine et asiatique? Le concept de "méditerranée" ne vient pas d'eux. Par exemple la Chine préfère parler de "Mer de Chine", ce qui lui permet d'affirmer ses prétentions sur la zone. De plus, ce sont des zones d'échanges et de transit. Il est cependant vrai que, dans ces deux cas, il y a une forte puissance dominante.

LA PENSÉE DE MAHAN

par le capitaine de frégate Balducci

I. La situation aux USA avant Mahan

Pour comprendre Mahan, il est nécessaire au préalable de connaître la situation particulière des USA à la fin du 19^e siècle.

11. Situation politique

- achèvement de l'avancée vers l'ouest, de la "frontière" en 1890 et des guerres indiennes;
- avec la guerre de sécession, destruction de la flotte de commerce US et fin de l'expansion maritime vers l'Extrême-Orient
- petite puissance sur le plan international: doctrine Monroe.

12. sur le plan militaire

- Méfiance de la société civile US envers les militaires professionnels: dépenses de défense limitées au minimum, effort en cas de problème.; les officiers sont des techniciens à l'écart des questions de défense;
- la première barrière de défense des USA= la géographie du pays;
- la marine US: en 1785, préservée en raison de la menace barbaresque en Méditerranée (attaque des bateaux de commerce US). Elle a longtemps été liée aux activités commerciales de la côte Est: elle est donc remise en question avec la quasi-disparition de la marine de commerce: ce sont les années sombres de la marine américaine qui n'a pratiquement aucune valeur militaire. Organisation cloisonnée en bureaux, sans aucun lien entre eux

13. Les premiers changements

Les crises avec l'Espagne à Cuba, le Chili et les visées européennes à Panama montrent que, sans marine, la doctrine Monroe peut être mise à mal. On assiste donc à une restructuration de la marine, la construction de bâtiments neufs, plus modernes, la création de l'USN Institut (= forum d'idées nouvelles) puis du Naval War College.

2. Les théorie de Mahan

21. C'est un historien qui s'intéresse à la guerre navale; il a donc une analyse historique des faits: il veut replacer l'histoire navale dans l'histoire générale à partir de deux exemples: l'anglais (" Sea power ") et le français (contre-exemple).

Son oeuvre revêt deux aspects:

- puissance maritime: la prospérité et la destinée d'une nation peuvent être cherchées sur la mer;
- principes de la stratégie navale et défense au large aspect spécifiquement naval, à partir des exemples historiques.

22. Les principes

- puissance maritime: les facteurs principaux

* marine de commerce = base de la richesse commerciale + culture navale + 1° justification d'une marine de guerre;

* position géographique et configuration physique (ex: GB)

* situation géopolitique: GB = concentration possible de la flotte, différent pour la F et l'E (empire trop étendu)

* caractère de la nation et du gouvernement

- principes du combat naval

Comme Jomini l'avait fait pour les opérations terrestres à partir des guerres napoléoniennes, il essaye de dégager un certain nombre de principes pour la guerre navale:

* concentration des forces

* nécessité des positions ou lignes centrales, points de contrôle (5 clés: Gibraltar, Douvres, le Cap, Alexandrie, Singapour)

* nécessité de lignes intérieures (offensives)

* nécessité de voies de communication (offensive)

Il faut préférer une marine capable de détruire l'escadre ennemie en s'engageant massivement plutôt qu'une guerre de course: nécessité du contrôle des mers " dès le rivage ennemi ".

3. Champs d'application

31. Problématique des USA à la fin du siècle dernier:

- * puissance continentale
- * pas de marine de commerce ni de colonies
- * classe dirigeante défavorable
- * pas de dimension internationale

32. Les solutions

- * concept de l'île-continent ⇒ tout agresseur doit être recherché en mer
- * circonstances favorables: le développement d'une marine de guerre peut permettre le développement d'une marine de commerce, permet une ouverture en Chine, la protection des voies de communication vers l'Asie; l'USN devient un levier de l'action politique. De plus, l'affrontement avec l'Espagne et l'acquisition des Philippines ouvrent les USA vers des espaces maritimes plus larges.

Effets Mahan =

- * dimension stratégique de l'USN au sein de la politique de défense US et conceptualisation de la théorie de la puissance maritime;
- * sur le plan intérieur, rôle des marins dans la politique d'élaboration de l'outil naval: réforme de la structure de l'USN
- * sur le plan international: justification de la politique expansionniste US.

DISCUSSION

Définition de la puissance politique: surtout volonté politique; il ne faut pas que le pays soit trop installé dans le confort, ⇒ il faut avoir besoin d'aller chercher les richesses à l'extérieur.

Mahan était en faveur de la bataille totale, ce qui n'était pas le point de vue de la " jeune école " en France qui était pour la guerre de course, l'utilisation de la technique... Pour le Congrès US, cela permet de reporter l'action brutale en mer et d'avoir un outil qui permet de dominer le monde.

"La puissance continentale et la mer " : une marine est-elle nécessaire à une puissance continentale? Exemple de l'URSS qui se donne les moyens de couper les routes stratégiques, tente de développer des bases stratégiques (Cuba, Vietnam, Albanie, Yougoslavie). Est-elle parvenue à être une puissance maritime? La taille de sa flotte ne permet pas de le dire et la volonté du gouvernement soviétique était plutôt marquée par la notion de puissance continentale.

LA QUERELLE DES SPRATLEYS

par le lieutenant-colonel Nuyttens

Centaine d'îlots et de récifs inhabitables, sur une zone de 800 x 900 km, au beau milieu de la mer de Chine occidentale.

De nombreux intérêts sont en jeu dans cette affaire:

* sur le plan économique: pêche (zone poissonneuse)

modules polymétalliques

hydrocarbures et gaz

* sur le plan stratégique: point de passage obligé Océan pacifique/Océan Indien

Historique:

1909: revendication par la Chine, mais sans occupation

1933: prise de possession de 2 îles par la France

39/45: occupation japonaise

complexification du problème avec la défaite japonaise et la décolonisation (Vietnam, Chine s'estiment propriétaires des Spalters...)

années 70-80: les prospections pétrolières, qui laissent supposer de grosses ressources en hydrocarbures, et la conférence de Montego Bay, qui délimite des zones économiques exclusives, relancent les prétentions ⇒ arrivée de deux nouveaux prétendants: Brunei et Malaisie et durcissement de la position chinoise.

Les forces en présence

* République populaire de Chine: occupe une dizaine d'îles, invoque des arguments historiques

* Taïwan: mêmes arguments + argument juridique (traité avec le Japon en 1952); occupe la plus grande île avec 600 hommes + piste d'atterrissage

* Philippines: arguments historiques (découverte et habitudes ancestrales) et de proximité; 1000 hommes sur 7 îles;

* Viet-Nam: arguments historiques, géographiques et juridiques (conférence de paix de San Francisco de 1951); vingtaine d'îles et 350 hommes;

* Malaisie: revendique la partie sud de l'Archipel qui se situe dans sa ZEE

* Brunei: ne revendique qu'une seule île dans sa ZEE.

Le rôle-clef de la RPC

1974: bataille contre les vietnamiens; la Chine s'empare des Paracels

1980: forte activité chinoise: patrouilles aériennes et expéditions scientifiques

1988: débarquement sur une île ⇒ accrochage naval chino-vietnamien

1992: loi affirmant la souveraineté de la Chine sur l'Archipel.

Avec le retrait soviétique de la région et le désengagement US, la Chine considère la zone comme un lac chinois (" Mer de Chine ")

Les enjeux pour elle sont de plusieurs ordres:

* économiques

* politiques: conforter les " navalistes " et consolider la nationalisme, volonté de s'affirmer comme puissance régionale;

* mais politique ambiguë: entre domination et coopération ⇒ modernisation des forces de projection et déclarations de bonnes volontés;

* intentions: annexion brutale ou grignotage ? extension la plus grande possible pour négocier en position de force?

La réaction des autres nations riveraines

- opposition à la militarisation chinoise ⇒ modernisation des marines riveraines

- tentatives de règlement pacifique par le biais de l'ASEAN, mais qui n'ont pas encore abouti (pas de résolution concrète)

- raisons d'espérer: entrée du Vietnam et participation de la Chine dans l'ASEAN

COMMENTAIRES

Le droit de Montego Bay n'est pas en mesure de résoudre ce problème.

Les îles Spratleys peuvent être considérées pour le moment comme une soupape dans la zone mais, avec la militarisation croissante de la région, une escalade est toujours possible. Pression de la Chine qui ne semble pas vouloir lâcher les Spratleys.

Dans les 15 prochaines années, cela peut être un théâtre possible d'affrontements.

Face à cette situation, on peut voir la Russie, pour qui la zone constitue une route maritime importante, envisager de rouvrir la route du Nord, malgré tous les problèmes que cela suppose.

Affaire plus économique que stratégique en raison des formidables gisements de gaz qui s'y trouvent, même si l'on n'est pas sûr de la qualité de ce gaz.

-

Compte rendu de la 2ème séance du cycle géopolitique

par le commandant de Ubéda

" LA MER ESPACE GEOECONOMIQUE "

" LA MER NOURRICIERE "

Cette séance a été divisée en trois parties, la première concerne les grandes routes maritimes et l'intérêt de leur contrôle (LCL KOEHL), la seconde, les ressources de la mer (CBA KOUAME) et la troisième les règles du droit de la mer (CRC2 DEZERAUD).

LES ARTERES STRATEGIQUES

par le lieutenant-colonel Koehl

Les routes maritimes.

A l'aube du XXI^e siècle, les océans sont en passe de devenir le 6^e continent de notre planète. En effet la littoralisation grandissante des relations industrielles symbolise parfaitement la relation complémentaire entre le commerce maritime et l'industrie. La

mondialisation des échanges et l'évolution du transport maritime, donnent plus que jamais une importance stratégique aux routes maritimes aux détroits donc à leur contrôle.

Malgré l'intérêt évident que représente le commerce maritime en tant que facteur de puissance, la France et d'une manière générale les pays européens ne montrent pas de volonté affirmée de s'imposer dans ce secteur. En effet si la France est aujourd'hui du point de vue du commerce maritime le 4^e pays du monde mais sa composante marine marchande occupe la 25^e place soit 0,8% de la flotte mondiale, ses chantiers de construction navals sont en déclin et le trafic des ports de commerce diminue au profit des ports du nord de l'Europe.

Le commerce maritime

Le dynamisme des nouveaux pays industrialisés (Corée, Hong Kong, Taiwan, Singapour, Brésil), très largement tournés vers le commerce international, la disparition du bloc soviétique, l'ouverture de la Chine au capitalisme et l'émergence nouveaux marchés, en Asie, en Amérique latine et en Afrique australe tendent à mondialiser le commerce international: 23 pays avaient signé le GATT en 1948; l'Organisation Mondiale du Commerce en regroupait 120 en 1996 et comptait 39 observateurs. La création de L'OMC s'accompagne d'un renforcement de l'intégration régionale autour des trois grands pôles que sont l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie du sud est. Cependant si le commerce intrazone de l'Europe est très important (plus de 70%) les pays de l'ALENA et d'Asie du sud est et ASEAN réalisent encore l'essentiel de leurs échanges en dehors de leur zone l'interdépendance régionale demeure importante et implique un très importants trafic maritime.

Les flux

En matière de trafic maritime il convient d'étudier d'une part les flux, c'est à dire les matières transportées (pétrole, charbon, céréales) d'autre part les routes maritimes et enfin les points de passages obligés que sont les détroits.

Le pétrole est devenu un produit stratégique depuis la dernière guerre mondiale, la consommation de ce produit qui n'avait qu'augmenté s'est considérablement ralentie après le choc pétrolier des années 70. Le prix des hydrocarbures est très sensible aux coûts des transports, donc à la libre circulation des tankers dont la taille est devenue gigantesque (500 000 tonnes). Au vu des routes empruntées par ces tankers, l'Europe et le Japon sont les plus sensibles à cette liberté des routes maritimes utilisées pour les flux pétroliers.

En ce qui concerne le charbon, la hausse des prix du pétrole a, depuis 1973, relancé sa production. Les réserves sont énormes, sans doute 80% de toutes les énergies fossiles. L'apparition de nouvelles techniques et les différents chocs pétroliers ont amené un retour en force du charbon-roi. En effet de nombreuses compagnies pétrolières investissent dans des mines de cette énergie fossile qui semble illimitée. Enfin la carte des gisements montre la mondialisation de la répartition des ressources.

Enfin les flux mondiaux des céréales restent importants pour les Etats Unis et la France qui sont les premiers producteurs mondiaux.

Les routes maritimes

L'étude des principales routes maritimes montrent le basculement des zones d'intérêts et l'émergence des pays du sud-est asiatique et de l'intérêt stratégique des hydrocarbures.

L'océan Atlantique reste l'océan le plus emprunté, carrefour économique entre l'Europe et l'Amérique du Nord, c'est l'océan le plus sûr. La sécurité des routes maritimes et des différents points de passage obligés y est essentielle pour les puissances occidentales.

Avant la seconde guerre mondiale, les grandes puissances ne portaient qu'un intérêt modéré à l'océan Pacifique, l'activité se concentrant essentiellement dans le sud-ouest, seuls les Etats Unis y menaient une politique cohérente. Aujourd'hui sous la pressions des changements politiques survenus depuis 1945 en Chine et en Asie du sud-est, le Pacifique devient un nouveau centre de gravité à l'égal de l'Atlantique. De nombreux conflits cependant ne sont pas réglés (Kouriles).

En raison des flux pétroliers en provenance du golfe et de l'instabilité ou de la fragilité politique de nombreux pays riverains, l'océan Indien, et plus particulièrement le Golfe, est une zone conflictuelle. En effet aucun riverain, ni l'Inde, ni l'Australie n'a encore la capacité navale de peser de façon décisive. Seul les Etats Unis à partir de leur importante base de Diégo Garcia entretiennent une capacité d'intervention rapide. D'autre part les grandes puissances ont, par des déploiements maritimes, joué un rôle stabilisateur lors des crises et conflits. Dans l'océan Indien le Golfe reste d'une importance vitale (guerre du Golfe) pour les approvisionnements pétroliers des grandes puissances.

Les détroits, des passages stratégiques.

Dimension trop souvent négligée par ceux qui ont des visions essentiellement régionales, l'importance de la puissance maritime n'est plus à démontrer. Eléments clés de cette puissance, le contrôle des détroits qui sont de véritables points de passages obligés des

routes maritimes entre les grands ensembles régionaux, est assuré par les Etats Unis ou leurs alliés. De leurs sécurité dépendent les échanges des puissances occidentales.

LES RESSOURCES OCEANIQUES

par le chef de bataillon Kouamé

Les ressources océaniques peuvent se classer en trois catégories possédant chacune des caractéristiques intrinsèques et indépendantes les unes des autres. Les océans qui représentent 70% de la planète procurent à l'homme des ressources halieutiques, des ressources sous formes de gisements en hydrocarbures et des minerais sous la forme des nodules polymétalliques.

Les ressources halieutiques.

Ce sont d'une manière générale les ressources de la pêche, qu'elle soit en haute mer ou côtière. La pêche est pratiquée depuis des temps immémoriaux à travers toute la planète. Pourtant aujourd'hui, si les grandes puissances en retirent une quantité importante de nourriture, elle est essentielle pour les pays pauvres. En effet, pratiquée de manière industrielle par les pays riches (Japon), cette forme de pêche met en péril l'approvisionnement des pays moins développés qui la pratiquent d'une manière plus artisanale. De plus la surexploitation des zones côtières par les navires de pêche industrielle a engendré une prise de conscience collective et pour des raisons écologiques, elle est limitée à des quotas depuis 1996. Ces quotas imposés sont sources de conflit, même entre nations européennes (France-Espagne). Enfin les expériences nombreuses et variées cherchant à effectuer des élevages n'ont pas prouvé leur efficacité.

Les hydrocarbures.

Les besoins très importants en pétrole et gaz naturel ont amené les pays les plus développés à rechercher et exploiter les gisements sous-marins. Les progrès technologiques dans ce domaine ont amené les compagnies pétrolières à exploiter de plus en plus profond et ceci sur toute la planète, y compris dans les endroits les plus inhospitaliers (Arctique). Toutefois seuls les pays les plus riches possèdent aujourd'hui la technologie et les moyens

financiers d'exploiter ces gisements, les pays en voie de développement se contentant de signer des contrats avec les compagnies (Nigeria, Gabon, Caraïbes). Cette ressource en pétrole est souvent située dans des zones où les risques de conflits sont importants (Golfe d'Ormuz, îles Spratleys). Il est à noter le cas de la Mer de Chine où les effets cumulés d'une grande richesse en hydrocarbures et une instabilité politique démultipliée par une absence de puissance maritime crédible en font un lieu où les tensions pourraient s'aggraver très fortement. En effet les réserves estimées sont certainement les plus importantes sur la planète et sont l'objet de convoitises de la part de la Chine et de ses voisins.

Les nodules, une richesse pour l'avenir.

Affaire des pays riches au vu des moyens à mettre en œuvre, l'exploitation des nodules n'est encore qu'à l'état de projet. En effet, malgré les nombreux sites possibles (Arctique, Atlantique, Pacifique) et les richesses potentielles (fer, titane, uranium, métaux précieux) l'exploitation des nodules pose de nombreux et divers problèmes. Si les coûts d'exploitation sont exorbitants et donnent à réfléchir aux compagnies intéressées, l'exploitation elle-même est rendue très complexe pour des raisons techniques (profondeur), écologiques (brassage de l'eau) et juridiques (partage des fonds marins). En fait, actuellement nous pouvons considérer que les nodules représentent une richesse en devenir.

-

-

LE NOUVEAU DROIT DE LA MER

par le commissaire en chef Dézéraud

-

La signature de la convention de Montégo Bay en 1982 a mis fin à trente sept ans de négociation pour fixer ce que l'on appelle le nouveau droit de la mer. Ce droit mérite cependant mal son label de novation car il constitue simplement une photographie assez fidèle des évolutions juridiques des années précédentes. En ce sens il ne fait que " légaliser " des pratiques plus ou moins coutumières.

Ce qui caractérisait le droit de la mer avant la convention de Montégo Bay, c'est le concept de liberté. La mer était un espace de liberté quasi totale ne souffrant guère de limitation que pour la répression de la piraterie, de la traite des esclaves et les navires sans pavillon.

Après Montego Bay, la mer est toujours un espace de liberté.... mais partagée ou plus exactement surveillée.

Ainsi le droit de la mer, longtemps un droit coutumier de la surface et de l'abondance, est devenu un droit conventionnel de l'espace, du partage et de la conservation. Il marque la fin de plus de trois siècles de domination des thèses libérales de Grotius (juriste hollandais du XVIIème siècle), mais c'est aussi un droit qui, malgré la tentation territorialiste, préserve les intérêts des grandes puissances maritimes.

Evolution

Le droit de la mer est né des us et des coutumes des premiers utilisateurs de cet espace. On peut légitimement penser que les phéniciens, les grecs et les romains avaient adopté des règles de comportement sur un espace réduit aux eaux littorales, à l'origine de l'expression mare clausum, mare nostrum. Le droit de la mer n'évoluera qu'à partir du XVIème siècle, encore que le règlement des conflits territoriaux entre l'Espagne et le Portugal par le Pape Alexandre VI s'appuyait principalement sur des règles de droit territorial. C'est en réalité l'évolution du commerce et l'enjeu de la route des Indes qui favorisera l'émergence de nouvelles conceptions théoriques et l'affrontement des thèses de Grotius et de Selden (juriste anglais, favorable à l'appropriation de l'espace par le royaume).

Assez paradoxalement, alors que les thèses de Grotius sur la liberté des mers l'emportent depuis trois siècles, c'est le président Truman qui mettra " le feu aux poudres " de la contestation en 1945 en revendiquant pour les Etats-Unis la " propriété " du plateau continental prolongeant son territoire.

Immédiatement, les pays nouvellement indépendants saisissent cet argument pour essayer d'affirmer sur la scène internationale leur existence.

En ordre dispersé, et guidés par des motivations très diverses et opposées, tous les Etats provoqueront ainsi la plus grande conférence internationale, de par le nombre de participants et la durée de ses travaux. Loin des théories de Bynkershoek sur la portée des armes en 1703, la nouvelle convention confirme la territorialisation de la mer.

Les dimensions de la convention de Montego Bay

Ce qui caractérise le plus ce nouveau droit de la mer, ce sont les dimensions politique, économique et écologique qui sous-tendaient l'ensemble des négociations et qui ont révélé des alliances de circonstances assez extraordinaires en pleine guerre froide.

- dimension politique : Si les espaces maritimes servent à protéger le littoral, ils assurent aussi les communications et le commerce entre les Etats. Il importait donc pour les grandes puissances de préserver la liberté de circulation des forces sur les espaces les plus larges possible. L'autre composante de la dimension politique était de permettre de contourner l'équilibre de la terre, par ce que Gilles Chouraqui appela l'effet de dilatation de puissance d'un pays par l'océan.

- dimension économique : la mer constitue 70 % de la surface du globe et représente un enjeu économique important du fait des richesses qu'elle renferme. Ainsi la production de la pêche est passée de 27 millions de tonnes en 1958 à 64 millions en 1978. Les perspectives d'exploitation des gisements pétrolifères sont immenses, alors que les nodules polymétalliques constituent une " assurance " pour l'avenir.

- dimension écologique : la convention de Montégo Bay a intégré en cours de négociation les préoccupations environnementalistes des Etats, dans le prolongement de la convention de Stockholm de 1972 et en réponse aux nombreuses catastrophes écologiques, notamment " l'Amoco Cadiz " de 1978.

Le droit de la mer, instrument de géopolitique

Ce droit se caractérise aussi par son aspect orbicole, la plupart des Etats membres de l'organisation des Nations Unies y étaient parties prenantes. Ce qui constitue un avantage énorme par le fait que la définition et la délimitation des espaces se fondent sur un très large consensus.

L'apparition de nouveaux concepts, zone économique exclusive, plateau continental, patrimoine commun de l'humanité, a modifié les rapports que les Etats pouvaient entretenir avec la mer et justifié des attitudes nouvelles.

Ce droit est aussi un facteur de sécurité parce qu'il définit des règles et qu'il prévoit des modes de règlement des conflits. Il est aussi protecteur du milieu par le développement des instruments de lutte contre les pollueurs. Il est aussi un activateur du dialogue Nord/Sud, notamment par le biais de l'émergence du concept de patrimoine commun de l'humanité.

Cependant ce droit évolue , sous l'influence de la pratique et des revendications des Etats. Les dimensions géopolitiques de la convention sont toujours pertinentes. La volonté de territorialiser la mer se retrouve au travers des tentatives de limitation du droit de passage inoffensif ou l'interdiction d'utiliser les zones économiques à des fins militaires. Le Chili,

pour ne citer que cet Etat, invente le concept de mer présentielle fondé sur une nouvelle " océanopolitique ". Enfin, loin des constats initiaux, le droit de la mer renferme des facteurs belligères qui ne demandent qu'à être exacerbés. Ainsi, la seule règle de délimitation des eaux territoriales constitue pour la Grèce et la Turquie une source potentielle de conflit et de guerre.

Le droit de la mer évoluera, mais il constituera toujours pour les grandes puissances maritimes un élément fondamental de leur stratégie. Les négociations de Montégo Bay, " le package deal " qui en est résulté, ne pouvaient se concevoir sans la liberté de naviguer des navires de guerre sur tous les espaces. Une remise en cause de cette liberté juridique stratégique ne pourrait que générer des tensions importantes, et il n'est pas certain que LA puissance maritime accepte sans réaction de voir une des composante de sa stratégie " forward...from the sea " remise en cause.

Compte rendu de la 3ème séance du cycle géopolitique

par le commissaire en chef Dézéraud

" LA MER ESPACE STRATEGIQUE, les leçons de l'histoire "

-

-

STRATEGIE MARITIME ET STRATEGIE TERRESTRE

par le chef de bataillon Bailly

Le sujet est vaste par rapport à son objet car il est variable.

PLAN

Une approche globale de la stratégie

La dualité du fondement de la stratégie maritime

Les différences entre les combats maritimes et terrestres

Perspectives contemporaines

Qu'est ce que la stratégie ? Quelle est la frontière avec la tactique ? Dans la stratégie il y a une notion d'ensemble alors que pour la tactique, c'est la dynamique de l'exécution donc du champ de bataille.

Guibert ne parlait jamais de stratégie mais de grande tactique, Napoléon n'a jamais parlé de stratégie mais de haute partie de la guerre. Clausewitz relie la stratégie qui unit les combats entre eux et la fin. Ce qui permettrait de préciser qu'il y a deux niveaux de pensée qui sont le niveau supérieur : la stratégie, et le niveau tactique : la tactique. Ce que confirme l'amiral Castex lorsqu'il avance que la stratégie s'arrête au moment où l'on rencontre les forces ennemies, on passe alors à la tactique.

Ceci peut se réduire à l'affirmation du général Bonaparte: " L'art de concevoir : c'est la stratégie ; l'art de conduire : c'est la tactique ", sans qu'il y ait de volonté de hiérarchisation entre les deux.

La conduite générale des opérations , c'est l'art suprême des chefs, elle prépare les combats et cherche à leur faire produire les plus grands effets: c'est la stratégie.

Elle détient l'inspiration générale, elle intervient en deçà et au delà des combats; c'est la tactique pendant les combats.

Il y a trois classes d'acteurs : le Gouvernement (stratégie)

le directeur de la mise en oeuvre de la stratégie

la tactique

La stratégie est l'art d'employer les moyens militaires pour atteindre les buts de la politique selon Clausewitz.

La stratégie maritime

Il n'y a pas de lignes de dissertation sur la stratégie maritime chez Clausewitz. Il y a une faillite de la pensée stratégique maritime : pourquoi ? en raison d'une existence très brève, qui remonterait seulement au début du XIX^{ème} siècle.

Il faut attendre l'arrivée de deux écoles, une sur la référence de Mahan (qui privilégie l'approche historique), l'autre sur l'inspiration de la jeune école (qui analyse principalement les aspects matériels prépondérants) pour que la pensée navale commence à se conceptualiser.

La pensée navale a toujours eu un niveau théorique très faible, elle a toujours été en retard sur la pratique, la meilleure preuve c'est que l'école triomphante du canon n'accorde aucun crédit au sous-marin, et plus tard au porte-avions.

L'apport décisif viendra de Corbett avec la notion de guerre limitée, c'est la maîtrise de la mer et il voit dans la situation insulaire de la GB un avantage indéniable.

Quelles sont alors les différences entre les deux stratégies:

- la concentration des forces : l'objectif premier de la flotte serait de rechercher et de détruire la flotte ennemi, mais sur mer l'ennemi peut toujours se dérober. Or, même dans le cas de supériorité par rapport à l'ennemi il en ressort que l'ennemi peut se dérober, il faut donc le forcer à s'engager en menaçant son commerce. C'est ce qui constitue un aspect original qui différencie les aspects terrestres des aspects maritimes,

- les voies de communication : sur mer il est impossible de prévoir la route maritime de l'ennemi, au temps de la marine à voile cette approche était limitée, à l'époque des combustibles c'est plus difficile. Dans la guerre navale, il y a toujours la volonté de gagner la bataille et de protéger à la fois son commerce. Ceci oblige la marine à disperser ses forces. La concentration de la bataille ne peut pas être vue des deux cotés de la même manière.

En posant la question : allons nous vers une globalisation de la stratégie ou l'avènement d'une stratégie maritime théorique ?

Pour la deuxième il y a un travail énorme qui n'a pas encore été conduit dans ce domaine, il reste donc un énorme chantier pour théoriser cette stratégie. Il existe aussi un fond élargi avec la découverte d'autres stratégies (Chine, Inde, ...) (par exemple théorie de l'évitement de la mer chez les grands anciens ou relecture de la guerre des galères).

Le deuxième point qui milite pour une théorisation de la stratégie maritime, ce sont les grands bouleversements contemporains : l'arme nucléaire (arme contre forces et non plus contre cités) qui sur mer n'a plus la même portée que sur terre. L'interpénétration considérable des milieux terrestre et maritime, la guerre maritime devient beaucoup plus englobée dans une stratégie globale.

Le troisième point, c'est la fragmentation extrême du monde avec l'augmentation du nombre de foyers de crises.

Enfin, l'idée de projection de puissance est très utilisée mais la conceptualisation demeure embryonnaire, c'est pourquoi une théorisation de la pensée maritime serait nécessaire.

Plaidoyer pour une globalisation de la stratégie:

- à cause des effets de la globalisation (approches horizontales et non plus verticales) il faut fusionner l'ensemble, il faut interarmiser;
- l'interdépendance des champs civils et militaires milite pour une harmonisation de la sectorisation des disciplines.

Débat :

Il y a eu une confusion entre la stratégie navale et la stratégie maritime car, pour certains, la stratégie maritime s'inscrit déjà dans une stratégie globale (citant Mahan), alors que la stratégie navale est plus apparenté à la conduite des forces. (c'est vrai que Corbett passe plus facilement d'un terme à l'autre) (il y a deux aspects chez Mahan , il s'inspire de Jomini pour la stratégie navale, mais il est un théoricien pur pour la stratégie maritime et le Sea Power).

On relève la difficulté d'être visionnaire pour les marins (exemple récents sur les difficultés pour mettre des hélicoptères sur les navires, sur les liaisons de transmissions de données) il est difficile parfois d'avoir une bonne vision de l'utilisation des nouvelles techniques. Le plus grand progrès c'est d'avoir la précision dans les trois dimensions, sauf sous la mer.

LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

par le lieutenant-colonel Olive

L'océan Atlantique est un océan qui sépare l'ancien du nouveau monde et sur lequel, du 3 septembre 1939 au 8 mai 1945 se déroula, non pas une bataille mais une véritable guerre sur un théâtre de plusieurs millions de kilomètres carrés. L'océan Atlantique était devenu un océan stratégique, à la mesure d'un empire et d'une superpuissance en devenir: les Etats-Unis.

Dès juin 1940, la Grande-Bretagne se trouve seule et isolée en Europe pour faire face à la menace allemande. Elle ne doit son salut provisoire qu'à sa situation insulaire favorable, ce que prétendait déjà Corbett quelques années auparavant.

La résistance britannique s'organisa essentiellement grâce au soutien des Etats-Unis. En effet, dès 1941, le président Roosevelt fait adopter la loi " prêt-bail " qui permet de prêter du matériel militaire aux pays dont la défense était utile à celle des Etats-Unis. On peut mesurer ainsi l'importance économique du Royaume-Uni en constatant qu'en 1938, 18% des exportations mondiales vont vers l'Angleterre, 21 vers le Commonwealth et 30 vers la zone livre sterling, alors que les exportations du Royaume-Uni représentent 13% des exportations mondiales. Il faut relever également qu'en 1939 la dette de la Grande Bretagne à l'égard des Etats-Unis est encore de 2 000 millions de dollar, dette issue directement du premier conflit mondial. A la veille de la deuxième guerre mondiale, elle ne vit pas en autarcie, et son commerce dépend d'une activité maritime intense qui s'appuie sur une flotte de navires marchands de près de 3 000 unités.

* les différentes phases de la bataille de l'Atlantique

- de juin 1939 à juin 1940

La " drôle de guerre " terrestre est aussi une phase de relative observation. Les lignes maritimes ne sont pas encore systématiquement protégées et les convois ne sont guère mis en oeuvre qu'à l'est par la France et le Royaume Uni.

- de juin 1940 à mai 1941

L'objectif majeur de l'Allemagne est désormais d'asphyxier la Grande Bretagne pour la contraindre à demander une paix négociée, tout en évitant de provoquer les Etats-Unis. Les voies de communication de l'Atlantique deviennent ainsi une cible privilégiée des sous-marins allemands pour lesquels l'amiral Dönitz a conçu la tactique de l'attaque en meute (rudeltaktik).

- de mai 1941 à décembre 1941

Devant l'augmentation tragique des pertes de navires de commerce, Churchill commence à réagir. Les routes sont aménagées pour essayer d'éviter les attaques de U boot.

- de janvier 1942 à juin 1942

C'est une phase pendant laquelle les U-boote coulèrent autant de navires que pendant les cinq autres années du conflit réunies. C'est aussi à partir de cette période que la Grande Bretagne et les Etats-Unis adoptent le principe d'une coordination pour la mise en oeuvre de convois pour les traversées de l'Atlantique. Il est vrai que les allemands ont ouvert de manière ostensible les hostilités à l'égard des Etats-Unis en lançant l'opération " Pokenschlag ", c'est à dire attaquer les américains dans leurs eaux.

- de juillet 1942 à mai 1943

C'est la phase qui correspond à la " bataille décisive " pour le maintien des lignes de communication de l'Atlantique nord. C'est aussi la période pendant laquelle les progrès techniques commencent à contrer la tactique utilisée par les U-boote (avions à plus long rayon d'action, radar, asdic,...).

- de juin 1943 à août 1943

Les alliés commencent à mener des opérations à longue distance et à lancer des offensives sur les U-boote dans le golfe de Gascogne.

- de septembre 1943 à mai 1944

De plus en plus harcelés, les U-boote tentent de conduire les dernières attaques sur les convois alliés, mais depuis longtemps la guerre de l'Atlantique a été perdue par l'Allemagne.

Cette guerre tactique dans l'Atlantique avait pour objectif de conduire une autre guerre, économique, afin de répondre à la grande stratégie d'isolement voulue par l'Allemagne.

Ainsi, l'amiral Lützwow déclarait: " c'est le fer et non l'or qui gagne la guerre...Nous ne considérons pas comme très important de réduire la puissance financière de l'adversaire, mais nous visons à décimer la flotte qui assure le trafic de l'Angleterre et spécialement à détruire tous les navires de charge porteurs du ravitaillement vital à destination de la Grande Bretagne ".

Avec le recul de l'histoire, on peut véritablement affirmer que la guerre a débuté 5 ans trop tôt pour permettre la victoire sur mer de l'Allemagne. Le plan Z ne prévoyait d'ailleurs la maturité de la marine allemande qu'en 1944. Mais la marine allemande a du composer avec les exigences d'Hitler et lancer très vite dans la bataille un nombre trop restreint de sous-marins qui ne purent tenir " la distance " dans la lutte pour la maîtrise des voies de communication. Il faut reconnaître également que la marine de surface ne permettait pas de lutter contre celle du Royaume Uni et que Goëring, en ne facilitant pas la coopération entre la reconnaissance aérienne et les sous-marins, eut une influence très négative sur le déroulement des opérations. Enfin, Hitler n'était pas un stratège naval, d'ailleurs il était persuadé, comme Napoléon, que la victoire terrestre suffirait à assurer la victoire.

Commentaires :

Les sous marins étaient surtout des submersibles et non de vrais sous-marins.

Il est plus difficile aujourd'hui d'imaginer ce que peut représenter ce type de conflit.

L'objectif des alliés était de maintenir la liberté des communications dans l'Atlantique.

Les conditions de ces missions étaient épouvantables, aussi bien pour les allemands que pour les alliés.

Cette guerre aurait pu ne pas être gagnée, elle démontre l'importance de la menace sous marine (par exemple 9 000 000 tonnes perdus pendant la guerre du Pacifique dont 55 % par les sous-marins)

Aujourd'hui l'importance du sous marin est toujours reconnue mais leur nombre est beaucoup plus réduit. Le conflit des Malouines est le dernier exemple de bataille complète avec tous les ingrédients et préfigure bien ce que l'on doit être en mesure de faire dans une opération de guerre maritime. Aujourd'hui, même les anglais ne seraient plus en mesure de le faire tous seuls.

LA STRATEGIE AMERICAINE PENDANT LA GUERRE FROIDE

-

par le major Mulhman

La stratégie maritime adoptée par les Etats-Unis durant la guerre froide avait pour ambition de concourir à la préservation de l'identité politique américaine, protéger les Etats-Unis et leurs alliés et sauvegarder ses intérêts vitaux.

Cette stratégie générale s'appuyait sur trois piliers, la dissuasion, la défense d'avance et la solidarité d'alliance.

Dans cet ensemble, la stratégie de la " Navy " s'articulait autour de trois fondements essentiels: la présence du temps de paix (peace time presence), la réponse aux crises (crisis response) et le combat naval (warfighting).

L'objectif de la présence du temps de paix consistait à montrer le pavillon sur toutes les mers du globe (show the flag), c'est à dire faire la démonstration de la force de la marine américaine. Mais aussi à maintenir, par un effet de dissuasion préventive, la liberté des mers et la sécurité des voies de communication, notamment des routes pétrolières. Enfin, de

manière subsidiaire, assurer la prospérité du commerce américain. La présence du temps de paix, c'est en quelque sorte assurer la balance régionale des forces.

La réponse aux crises constituait le coeur de la stratégie américaine. Elle visait à s'assurer de la maîtrise de la gestion de la crise en étant en mesure de projeter des forces, partout dans le monde et dans des délais très brefs. C'était un prolongement de la stratégie de " containment ".

La marine américaine a ainsi participé à 250 crises à travers le monde, devenant l'outil privilégié pour gérer les crises. L'action symbole de la participation à la gestion d'une crise; c'est l'engagement d'un porte-avions.

La théorie US est fondamentale, c'est pouvoir projeter de la puissance à terre, en mettant un peu moins l'accent sur la maîtrise de la mer. Il faut une capacité amphibie, une capacité de projection de puissance et de force. Le principe est moins de dominer la mer que de pouvoir agir sur les crises partout dans le monde et sur tous les océans.

Enfin, le concept de warfighting reposait sur la capacité à passer très vite de la posture d'alerte et de vigilance à la guerre, en prenant l'initiative de l'engagement et en portant rapidement la guerre sur le territoire de l'ennemi.

La stratégie maritime américaine, composante majeure de la stratégie globale nationale, se fondait déjà sur une coopération interarmées efficace et se voulait être une stratégie globale pour répondre à une menace globale. Elle offrait donc une large gamme de possibilités d'actions, de la simple présence sur zone à la mise en oeuvre de la dissuasion nucléaire.

La chute du mur de Berlin a entraîné, entre autre chose, une évolution de la stratégie maritime américaine.

Ainsi du concept " ...from the sea ", né en 1992 (...à partir de la mer) et dont la vocation était essentiellement l'action sur les zones littorales, on est passé aujourd'hui à celui de " forward...from the sea " (en avant...à partir de la mer) qui relève l'importance des déploiements de présence et les contributions particulières de la marine.

La stratégie navale américaine se fonde désormais sur des opérations de présence pendant le temps de paix, par des escales, des exercices, des opérations humanitaires, de présence ou par la dissuasion, sur des objectifs de réponse aux crises, par la souplesse d'emploi, la tactique de prévention par déploiement et une gamme de choix de réponse adaptée. Enfin, par la capacité à gérer un conflit régional en maîtrisant le passage entre la crise et le conflit, les points clés et les transports maritimes.

L'évolution majeure de la stratégie américaine est donc de renoncer à une stratégie maritime globale pour lui préférer une stratégie maritime régionale.

Commentaires:

Concept du CEC : améliorer les capacités offensives des navires à proximité de la terre, c'est à dire pouvoir attaquer des objectifs en utilisant la portée d'armes d'autres bâtiments.

Concept de l'arsenal ship : il vient d'être abandonné car il était trop ambitieux.

Ce concept " forward... From the sea ", c'est le moyen d'intégrer les deux composantes que sont le MARINES CORP et la NAVY . C'est une stratégie interne d'intégration. Elle date de 1993.

On a fêté, il y a peu de temps, le 100ème anniversaire de l'ESGN, et au cours des conférences organisées pour la circonstance, un officier du Naval doctrine command a fait un rapprochement entre les théories de Castex et la doctrine " forward from the sea ". Il a fait un raccourci entre la doctrine de guerre de manoeuvre et la maîtrise des moyens de communication. (l'obsession de Castex était de toujours garder la liberté de la manoeuvre).

La manoeuvre : c'est se remuer intelligemment pour créer une situation favorable (Castex)

Le problème avec la théorie, c'est que les autres marines ne puissent plus être interopérables avec la NAVY. (même l'OTAN connaît des difficultés de cet ordre).

-

-

Compte rendu de la 4ème séance du cycle géopolitique

par le chef de bataillon Sirault

" LA MER ESPACE STRATEGIQUE "

ESPACE ET OCEAN

par le chef de bataillon Mellet

Il faut tout d'abord définir la notion d'espace : il s'agit de la dimension atmosphérique c'est à dire le lieu où évoluent les satellites (50000 km d'altitude). SPOT, par exemple, évolue actuellement entre 100 et 700 km.

Les satellites apportent au travail des marins trois améliorations sensibles : une extension des opérations de la mer vers la terre ; des solutions nouvelles à des besoins ; une réponse à un enjeu de qualité.

Les nouveaux besoins sont énormes : le commandant du porte-avions américain CONSTELLATION souhaite, par exemple, pouvoir reprogrammer en vol des missiles TOMAHAWK ce qui nécessite des débits de 3Mbits/s ; les drones envoient des images en direct grâce à l'utilisation des satellites. L'utilisation de l'espace change donc radicalement les données de l'environnement des combats. Il est donc intéressant d'examiner leur influence sur la Marine.

Après avoir envisagé les fonctions essentielles remplies par les satellites, on examinera plus particulièrement leurs deux domaines privilégiés d'application : les télécommunications et l'observation.

1) Les systèmes spatiaux et leurs atouts pour la marine

11) communiquer : ils fournissent des grands débits (1Mbits/s alors que les transmissions classiques ont un débit de 75 bit/s) ; ils permettent d'utiliser des supports multiples (voix, données, images) ; sont permanents et peuvent assurer les liaisons sur toute la planète.

Pour répondre à cette fonction, on utilise actuellement des satellites mixtes civils et militaires (TELECOM2).

12) se placer : ils permettent d' accroître la portée des armes, de préciser les rendez-vous, les distances d'observation, et de gérer un plus grand nombre d'unités à la mer. Seuls les sous-marins échappent encore à la localisation par satellite.

Le système américain GPS (Global Positioning System) permet d'assurer cette fonction. Le problème de ce système est qu'il est national (USA) et donc non neutre, c'est pourquoi on étudie actuellement la possibilité d'utiliser un système russe équivalent.

13) surveiller l'environnement : il s'agit d'observer la météo et les océans. Dans le premier cas ils permettent d'obtenir des renseignements sur la houle, la visibilité, la nébulosité qui représentent des éléments capitaux pour un débarquement ; dans le second cas, il s'agit d'acquérir des renseignements sur la température de l'eau, les courants, la salinité, éléments essentiels pour les sous-marins.

Les satellites METEOSAT, TOPEX POSEIDON (qui a servi à refaire les cartes marines), ERS remplissent cette fonction.

14) pouvoir observer : cette fonction ne concerne que les bâtiments de surface. Les satellites permettent alors de surveiller les côtes, les infrastructures, les systèmes de défense et sont utilisés dans la préparation des plans de frappe pour la dissuasion nucléaire.

Les satellites SPOT et HELIOS remplissent cette fonction. SPOT est un satellite construit en coopération entre la France, l'Italie et l'Espagne. La première version a été lancée en 1986 avec une résolution de 10m ; la deuxième version a été lancée en 1990, une troisième version devrait être lancée en 1998 puis une quatrième en 2001 avec une résolution de 3m.

15) se protéger : il s'agit de fournir une réponse face à une menace de missiles balistiques.

Aucun satellite ne remplit actuellement cette fonction.

Dans une deuxième partie, examinons les deux domaines principaux d'application des satellites aujourd'hui.

21) les télécommunications

Dans ce domaine, l'emploi des satellites permet d'obtenir une plus grande interopérabilité avec les autres forces; il apporte un plus grand débit dans les liaisons et facilite la coordination entre les unités dispersées.

Pour l'instant, on utilise des satellites mixtes civil et militaire qui possèdent un tronc commun et une partie spécifiquement militaire (SYRACUSE 2 et TELECOM 2). Toutefois les intérêts deviennent de plus en plus divergents tant dans la bande passante requise que dans le positionnement et le besoin de confidentialité des informations transmises. C'est pourquoi le satellite militaire futur de télécommunication devra assurer des communications à haut débit, sera multi-support, permettra de relier entre eux des mobiles, augmentera l'interopérabilité avec les alliés et entre les armées et sera protégé contre le brouillage. Le projet tripartite TRIMILSATCOM (France, Grande-Bretagne, Allemagne) doit répondre à ces définitions, il utilisera en outre des fréquences dans les bandes SHF et EHF.

22) l'observation

Le satellite militaire d'observation optique HELIOS lancé en 1995 par la France, l'Italie et l'Espagne, nous fournit des renseignements de documentation de niveau stratégique. Il facilite ainsi d'une part, notre réaction face à des crises et d'autre part, l'examen des résultats des opérations. Son successeur qui devrait être lancé en 1999, nous procurera des informations plus précises (définition 1m), nous conserverons grâce à lui une avance sur les nouveaux pays émergents dans ce domaine. Il possédera les caractéristiques suivantes : doublement de sa capacité de prises de vues, augmentation de la zone couverte, capacité de détection des cibles militaires désignées, prises de vues en infrarouge. La France a décidé de le construire seule ou en coopération.

Ainsi face à un environnement évolutif qui, par l'utilisation des satellites, augmente la portée des armes et la détection des bâtiments de surface, la Marine a dû changer ses façons de travailler. La liaison H24, par exemple est apparue sur tous les bâtiments. Toutefois la transition a été douce car le satellite a été attendu longtemps. De ce fait, les autres moyens de communication avaient été poussés à leur maximum.

Face à une hégémonie américaine, la France reste très bien placée tant au niveau des lanceurs (ARIANE) qu'au niveau des capteurs avec SYRACUSE et HELIOS. Toutefois la coopération semble être indispensable dans ce domaine. Les questions en cours concernent en effet le financement de ces moyens. Certains prônent l'achat d'un " service " sur un satellite civil plutôt que la construction d'un satellite militaire. D'autre envisagent un financement

privé des satellites : les constructeurs emprunteraient l'argent à des banques que l'Etat rembourserait après.

Pour terminer, le satellite ne diminue pas le pouvoir des commandants de navires en les reliant en direct avec leurs supérieurs. Certes il faut rendre compte périodiquement de ses intentions et de ses actions, mais l'exercice du commandement garde toute sa valeur : il faut toujours s'en emparer et vouloir l'exercer. Grâce au satellite, il ne faut pas oublier que la solitude du chef est moins angoissante.

DROGUE, PIRATERIE, TERRORISME

par le chef de bataillon Cambournac

L'amiral LEFEBVRE, chef d'état-major de la Marine, a déclaré en parlant de la mer : " Cet espace de liberté est devenu une jungle ". En effet à côté des navigateurs, des plaisanciers et des commerçants, la mer est devenue le refuge pour les pollueurs, les trafiquants et les pirates. Nous examinerons successivement les nouvelles menaces en mer puis les parades possibles.

1) les menaces

11) la piraterie

En 1996, 300 cas de piraterie ont été dénoncés de part le monde. Ils se situent partout où règnent l'instabilité et le manque de surveillance : en Afrique Occidentale (dans les ports ou au large), en Amérique du sud (dans les passages resserrés comme le canal de Panama), en Asie du sud-est (particulièrement dans le détroit de Malacca). L'île de KEP ANAMBAS est même reconnue comme constituant le repère des pirates opérant en Mer de Chine méridionale. Les modes d'actions des pirates reposent sur une grande habileté, une grande audace et des connaissances nautiques approfondies. De plus ils font preuve d'une violence systématique en recourant aux explosifs, en tuant l'équipage ou en l'abandonnant sur des radeaux de fortune. On compte actuellement 20000 pirates en mer de Chine et en dix ans (de 1980 à 1990) 800 cas de piraterie en haute mer ont été recensés.

12) la drogue

On assiste à un accroissement du trafic de drogue depuis quelques années. La mer constitue un espace propice à ce développement car c'est un espace immense et difficilement contrôlable. Ce fléau constitue la première préoccupation des USA (760 tonnes de cocaïne proviennent annuellement d'Amérique Latine). Les trafiquants utilisent des moyens de plus en plus perfectionnés tels des pétroliers ou des sous-marins.

13) le terrorisme

Il est lié au trafic de drogue qui procure une grande valeur ajoutée au produit et qui permet ainsi d'acheter des armes. Les renseignements sur le terrorisme en mer sont très peu nombreux.

2) les parades

Les USA ont créé le JIATF, Joint inter army task force, qui peut utiliser les services des forces armées américaine. La France a créé le comité interministériel de la mer et le secrétariat général de la mer dont une des fonctions est de s'occuper de ces problèmes. Cependant ces deux organismes sont plus consultatif qu'exécutif.

La principale parade réside dans la coopération internationale. L'article 17 de la convention de VIENNE permet ainsi le contrôle en haute mer des bateaux. La deuxième voie semble être la participation accrue des armées au contrôle. En effet la drogue influe considérablement sur les sociétés et la différence entre les troubles intérieurs et extérieurs est de plus en plus ténue ce qui autoriseraient le recours aux forces armées. Cette coopération existe déjà en Grande-Bretagne pour le combat contre l'IRA et en Espagne pour la lutte contre l'ETA. En France, après de longues années d'obstruction de la part des douanes, la Marine vient d'être autorisée à participer à la lutte contre les trafiquants.

On constate donc à l'issue de cette étude que les trafics en tout genre illustrent le concept des trois méditerranées exposé lors de la première étude. La première (euro-arabe) devient l'endroit propice à l'immigration clandestine, la seconde (américaine) est le lieu privilégié du trafic de drogue, et la troisième (asiatique) est le siège principal des pirates.

Face à une internationalisation des menaces due à la mondialisation des échanges et aux évolutions technologiques, seule une internationalisation des parades pourra endiguer ces

nouvelles menaces. La Marine se doit de participer à ces combats d'un nouveau genre, il ne faut pas oublier qu'elle est vulnérable à la piraterie.

TROISIEME PARTIE

-

-

Supports des exposés

La querelle des Spratleys: Lieutenant-colonel Nuyttens

Les trois méditerranées: Chef de bataillon Sirault

La pensée de Mahan: Capitaine de frégate Balducci

Les voies de communication: Lieutenant-colonel Koehl

Les ressources de la mer: Chef de bataillon Kouamé

Le droit de la mer: Commissaire en chef Dézéraud

Stratégie maritime et terrestre: Chef de bataillon Bailly

La bataille de l'Atlantique: Lieutenant-colonel Olive

La stratégie américaine: Major Mühlman

Drogue, piraterie, terrorisme: Chef de bataillon Cambournac

Mer et espace: Chef de bataillon Mellet