

— ÉTUDES MARINES —

# MER AGITÉE

---

La maritimisation des tensions régionales

**N°3 - Janvier 2013**  
Centre d'études supérieures de la Marine



— ÉTUDES MARINES —

*Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.*

**Directrice de la publication**

Lieutenant de vaisseau Gwennan Le Lidec

Avec la précieuse collaboration de : M. François Blot

Ce numéro a été bouclé en décembre 2012.

Centre d'études supérieures de la Marine (CESM) - Case 08 - 1, place Joffre - 75700 Paris SP 07  
01 44 42 82 13 - [cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr)

— ÉTUDES MARINES —

# MER AGITÉE

---

La maritimisation des tensions régionales

**N°3 - Janvier 2013**  
Centre d'études supérieures de la Marine

# SOMMAIRE

---

## PRÉFACE

Bertrand Badie, professeur des universités à Sciences Po Paris 6

## **LES DÉFIS DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES** 11

### **Les enjeux de la pêche: entre exploitation et protection de la ressource**

Hubert Carré, directeur général du Comité national  
des pêches maritimes et des élevages marins 12

### **L'enjeu de la biodiversité marine**

Cyrille P. Coutensais, bureau droit de la mer, état-major de la marine 22

### **Des ressources minérales stratégiques en eau profonde ?**

Alain Simoneau, journaliste, *Le Marin* 30

### **Désaccords en série autour du gaz en Méditerranée orientale**

Xavier Baron, journaliste, Agence France-Presse 42

### **Géopolitiques arctiques: disputes autour du pétrole et de routes maritimes**

Frédéric Lasserre, professeur à l'université Laval, Québec 52

## **LES ENJEUX DE LA SÉCURISATION DES PASSAGES** 65

### **Le détroit d'Ormuz menacé par l'Iran**

CV (R) Hugues Eudeline, chargé d'études au CESM 66

### **Problématiques de sécurité en mer Noire: la dimension maritime**

Stéphane Delory, Fondation pour la recherche stratégique 76

### **Le détroit de Malacca pris entre deux fronts**

Éric Frécon, enseignant-chercheur à l'École navale 88

---

<b>La sécurisation des approvisionnements par la voie maritime : le point de vue des armateurs</b>	
Éric Banel, délégué général, Armateurs de France	
Cécile Bellord, chef de la mission juridique, Armateurs de France	98
<b><i>LES IMPLICATIONS MARITIMES DES TENSIONS ET CONFLITS TERRESTRES</i></b>	<b>115</b>
<b>La mer dans les conflits terrestres : exemples d'engagements de la Marine dans les opérations ces vingt dernières années</b>	
VAE Xavier Magne, commandant la Force d'action navale	116
<b>Chine et Asie du Sud-Est : une course aux armements à relativiser</b>	
Asp Mehdi Kouar, chargé d'études au CESM	130
<b>Mutations des rapports de puissance et conflits insulaires en Asie de l'Est</b>	
CC Colomban Lebas, responsable de la section académique du CESM	140
<b>Les enjeux juridiques de la délimitation des frontières maritimes</b>	
Alexandre Piquet, direction des affaires juridiques, ministère des Affaires étrangères	158
<b>Géostratégie et vision de la mer dans les conflits terrestres. L'interfaçage entre le lisse et le strié</b>	
Joseph Henrotin, rédacteur en chef de <i>DSI</i>	168
<b>POSTFACE</b>	
CF (R) Pierre Vallaud, historien	178

# PRÉFACE

Bertrand Badie,  
professeur des universités à Sciences Po Paris

**L**a mondialisation est, somme toute, une notion mystérieuse, mais qu'on ne cesse d'utiliser dans la rhétorique politique la plus large. On a cru qu'elle relevait de l'économie, voire qu'elle était synonyme de libéralisme, voire d'ultra-libéralisme, alors qu'elle déborde de ce champ pour inclure toutes les dimensions de l'activité humaine. On a pensé qu'elle pouvait désigner l'occidentalisation du monde et, partant, sceller la fin de l'Histoire, alors qu'elle conduit en fait à la contestation des modes hégémoniques et au retour du particularisme. On l'a imaginée comme unification, alors qu'elle implique de nouvelles fragmentations, jusqu'à consacrer souvent le retour du communautarisme...

Les historiens, de leur côté, parlent volontiers d'une « succession » de mondialisations, rythmant les changements depuis l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle. Que le monde ne cesse de changer est une évidence, qu'il le fasse en s'ouvrant à des *terrae incognitae* en est une autre. Mais il faut pourtant être plus précis: il y a, dans la mondialisation d'aujourd'hui, quelque chose d'irréductible et qui tient d'abord à l'essor de la technologie. Nous sommes entrés dans un monde de la communication immédiate, celle qui s'effectue à l'échelle des individus, c'est-à-dire de 7 milliards d'acteurs, sans délai et presque sans contrôle. Nous sommes entrés dans un monde qui, avec le renfort de nouveaux moyens de transport, a aboli la distance, relativisé les territoires, amolli les frontières et démantelé la part la plus dure des souverainetés.

A-t-on su pour autant modifier en profondeur le regard porté sur l'international, dès lors qu'on a admis que cette mondialisation était bien là? À l'heure où tout change, la politique internationale est frappée comme d'un conservatisme militant. On continue à ignorer superbement tout ce qui a changé sur cette lancée: les sociétés qui pourtant entrent de plain-pied dans le jeu mondial, leurs « pathologies sociales » aggravées et sans cesse plus visibles, leurs inégalités criantes à l'échelle du globe, leur pluralité culturelle, la diversité de leur histoire. On raisonne en termes étroits de souveraineté et d'alliance, d'hégémonie tutélaire sur le monde: la diplomatie du club animée par les puissances occidentales se croit encore au Congrès de Vienne, prompt à décider, autour d'une table, des contours du monde.

Surtout, on continue à miser sur la guerre de Hobbes ou de Clausewitz dans un talentueux exercice d'anachronisme... On a oublié, certes, que, pour la première fois depuis 1648, aube présumée de la modernité internationale, l'Europe n'est plus le champ de bataille du monde et que la guerre ne se déroule plus dans l'espace propre aux hégémonies. Mais l'essentiel n'est peut-être pas là: les conflits de la mondialisation ne répondent plus à la grammaire d'autrefois. Dans ce monde de communication généralisée, de forts déséquilibres sociaux et de contrastes culturels critiques, les conflits impliquent davantage les sociétés et leurs acteurs que les États eux-mêmes. Glissant vers le sud,

tensions sociales obligent, les conflits s'inscrivent dans un champ politique largement désinstitutionnalisé. Intimement liés à la faillite des « États importés », ils sont activés par des milices et des seigneurs de la guerre, davantage que par des armées et leurs princes. Puisant leur énergie dans les pathologies sociales, ils ressemblent davantage à des « guerres civiles » qu'à des conflagnations internationales; ils affectionnent les emblèmes sociaux, religieux, communautaires, ethniques, tribaux ou claniques.

Que peut faire l'instrument militaire face à ce nouveau paysage? Son impuissance n'est-elle pas même proportionnelle à sa sophistication? Comment ne pas noter que la superpuissance américaine ne gagne plus les guerres et qu'on peut même en dire autant des puissances moyennes? Comment ne pas constater que les conflits d'aujourd'hui tendent à devenir insolubles, pérennes, comme pour exprimer des crises qui viennent de la profondeur des sociétés qui les portent, et non plus du choix stratégique de monstres froids? Si l'idée de « nouveau conflit international » fait aujourd'hui son chemin, c'est bien sûr parce que la nouvelle configuration des conflits ne s'inscrit plus dans la logique des traités stratégiques d'hier.

Trois ruptures au moins doivent être prises en compte. D'abord, l'État a perdu le monopole de la conduite de la guerre au profit d'un grand nombre d'acteurs sociaux qui ne constituent plus ces partenaires visibles et décriptables qu'on connaissait jadis. D'où la profusion de conflits intra-étatiques qui l'emportent, et de loin, sur le nombre de conflits inter-étatiques. D'où aussi la péremption des modes classiques de négociation, l'inanité des armistices et des traités de paix.

En second lieu, la rationalité décrite par Clausewitz s'en trouve ébranlée. Au lieu de s'inscrire dans une stratégie politique claire, la guerre – redevenue simple conflit – résulte d'un agrégat de choix micro-sociaux (communautaires, tribaux, voire individuels...) qui échappe à tout contrôle. Souvent même, le conflit devient auto-finalisé, comme pour exprimer la douloureuse logique de la société guerrière: les enfants-soldats répondent à la mobilisation ne serait-ce que pour avoir une existence sociale, se nourrir, se vêtir, être respectés. Il ne s'agit plus, comme le pensait le stratège prussien, de « terrasser l'ennemi », mais de nuire à l'autre, de saisir un avantage, de s'affirmer, d'être dans son rôle...

C'est donc bien toute la notion schmittienne d'ennemi<sup>(1)</sup> qui vient s'effriter. L'ennemi était cet autre absolu dont l'opposition frontale, structurelle, organisée et visible contribuait à la construction et la pérennisation de chaque nation. Mais aujourd'hui, peut-on être l'ennemi d'un réseau social, d'une bande ou, à l'autre bout de l'échelle, d'une civilisation ou d'une religion?

Si on n'y prend garde, cette conflictualité diffuse et post-étatique a toute chance de s'étendre, du moins si on se fie à l'aggravation des contrastes sociaux qui marque le

devenir de la mondialisation. Non seulement on ne progresse pas dans la définition des nouveaux modes requis de régulation, mais on se cabre dans le recyclage de vieilles recettes périmées, laissant le jeu classique de puissance couvrir en vain les nouveaux conflits internationaux.

La mer, en tout cela, gagne en importance. Pour au moins trois raisons. D'abord, parce que ces conflits s'inscrivent franchement dans la mondialisation dont ils épousent les vertus de fluidité et de mobilité: les voies de passage, les jeux de réseau, la circulation des biens et des personnes s'en trouvent rehaussés dans la hiérarchie des formes et des cibles de conflictualité. Ensuite, la bataille terrestre perd de son importance, au moment où les combattants agissent de manière plus disséminée, plus délocalisée, jusqu'à ces formes courantes aujourd'hui que sont les actes de piraterie. Enfin, les conflits ne sont plus qu'exceptionnellement sur le sol des puissances, mais davantage dans les espaces géostratégiques des plus faibles: cet éloignement a pu, un temps, réhabiliter naïvement la diplomatie de la canonnière. Si nous avons dépassé ce temps et que Drago-Porter remonte déjà à plus de cent ans, la projection de puissance, l'aide aux victimes ou la prise en charge des réfugiés appellent encore les services des instruments de la Marine.

Si personne ne peut présentement parier sur l'extinction de la violence internationale, on peut penser que ce temps de guerre que Hobbes tenait autrefois pour l'accomplissement banal du jeu des États-gladiateurs est en train de se reformer. En faisant obstinément comme si de rien n'était, on risque de ne pas voir les formes nouvelles d'affrontement auxquelles il convient maintenant de se préparer.

---

1. Note de la rédaction: chez Carl Schmitt (juriste allemand, 1888-1985), le clivage ami/ennemi est constitutif de la notion de politique. La stigmatisation de la figure de l'ennemi permet le rassemblement de la communauté sous l'autorité du chef politique.



---

# LES DÉFIS DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES

---

# LES ENJEUX DE LA PÊCHE : ENTRE EXPLOITATION ET PROTECTION DE LA RESSOURCE

Hubert Carré,  
directeur général du Comité national des pêches maritimes  
et des élevages marins

**L**a mer théâtre de conflit... Elle le fut toujours et le sera encore. Pour les pêcheurs, les enjeux restent identiques : l'accès aux zones de pêche et l'appropriation de la ressource. À mesure de l'évolution du droit, notamment dans sa dimension internationale, à mesure que le tissu juridique s'étend et se densifie du littoral vers la haute mer – dans un contexte d'accroissement de la consommation mondiale des produits de la mer – les enjeux sont plus intenses, les conflits plus exacerbés pour l'appropriation de la ressource mais désormais aussi pour sa protection comme celle d'espaces marins réputés en raison de leurs habitats.

Ainsi, récemment une conférence, organisée par une de ces ONG environnementales qui veulent sanctuariser la mer, invitait son futur auditoire à « *mieux comprendre, aimer et protéger les océans* »... Le verbe « exploiter » a été omis. Un oubli ? Non une tendance... Paradoxal, alors que 3 milliards d'individus sur la planète dépendent de la pêche pour 15% de leur apport en protéines animales et qu'environ 44 millions de personnes vivent plus ou moins de la pêche.

Il y a donc bien un actuel double mouvement en ce qui concerne la pêche, exploitation d'un côté, protection de l'autre et bien sûr source de conflits.

## **L'EXTENSION DES SOUVERAINETÉS OU L'APPROPRIATION DES RESSOURCES**

### **L'évolution mondiale des politiques des pêches**

Il est assez intéressant de noter que les premières réactions internationales pour réglementer la pêche découlent du souci d'éviter, d'une part, la surpêche et, d'autre part, une pénurie alimentaire. Ainsi, la première convention internationale concerne la gestion du flétan du Pacifique en 1924. Les conventions internationales suivantes découlent plus de cette crainte d'une pénurie alimentaire mondiale que d'une nécessité de maintenir les stocks à niveau, en témoigne la convention de Genève du 29 avril 1958 relative à « *la pêche et à la conservation des ressources biologiques de la mer* », qui définit dans son article 2 la notion de conservation comme « *l'ensemble de mesures rendant possible le rendement optimum constant de ces ressources de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres* ».

Les années 50 sont celles du constat qu'au-delà du maintien du principe que la ressource reste *Res nullius* et n'appartient qu'à celui qui la capture, il y a toutefois, avec le développement des technologies, un risque que certains pays se l'approprient plus vite et confisquent cette dernière à des états côtiers moins performants. À partir de cette prise de conscience à la fois politique et économique, le droit de la mer connaît une rapide évolution, alors que les ressources maritimes, jusqu'à

présent réputées inépuisables, commencent à montrer des signes de fragilité. Dès 1952, le Pérou, le Chili et l'Équateur ont le réflexe face à des flottilles étrangères performantes, notamment américaines, de remplacer la notion d'«eaux territoriales», jadis basée sur la portée des canons d'un navire de guerre, par le concept de «zone économique exclusive» (ZEE), zone qui englobe aussi les plateaux continentaux riches en ressources halieutiques. Ce nouveau concept ouvre des zones de souveraineté jusqu'à 200 milles (environ 370 km). En 1958, la convention de Genève reconnaît aux États riverains le droit «*au maintien de la productivité dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale*». Le 1<sup>er</sup> janvier 1977, le Canada porte également sa ZEE à 200 milles. Ainsi, en un peu plus d'une décennie, 90% environ des ressources halieutiques passent sous le contrôle des pays côtiers.

### **Les conventions internationales**

La Convention de Montego Bay de 1982 (CMB) proclame tout à la fois les mers et océans comme «*patrimoine commun de l'humanité*», mais entérine aussi le nouveau concept. C'est la première manifestation de l'appropriation des mers par les États. En réaction à cette appropriation de la ressource par les États côtiers, apparaissent les premières revendications écologistes pour réclamer une diminution de la pêche et une protection des ressources halieutiques et du milieu. Cette pression se manifeste alors à travers toutes les conférences internationales où les problèmes halieutiques sont évoqués.

Ainsi, lors de la conférence de Cancún en juin 1992, un nouveau concept apparaît, celui de «la pêche responsable», qui englobe l'utilisation des ressources halieutiques dans le respect de l'environnement et le recours à des méthodes de pêche et d'aquaculture sans effets nocifs sur les écosystèmes, les ressources et leur qualité. La conférence de Rio de Janeiro, en juillet 1992, met en exergue le concept du «développement durable» des ressources naturelles, dont celles de la pêche. Le consensus de Rome (FAO - *Food and agriculture organization*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture) et la conférence de Kyoto reprennent les principes de pêche responsable et de développement durable tout en ajoutant le concept de participation de la pêche à la «sécurité alimentaire mondiale».

Ces concepts d'exploitation et de protection de la ressource dépassent rapidement le simple cadre des ZEE, puisque la conférence de l'ONU sur les stocks chevauchants et les espèces hautement migratoires (1993-1995) développe de nouvelles mesures pour la conservation et la gestion des ressources, complétant celles de Montego Bay. Deux lignes de forces sont sous-jacentes dans ce texte, les conditions d'encadrement des captures et le souci écologiste de protection, *via* l'apparition du principe de précaution. Ce double souci antagoniste se retrouve au cœur de la Politique commune de la pêche (PCP).

## **La mise en place de la Politique commune de la pêche**

Le traité instituant la Communauté économique européenne prévoit une Politique commune de la pêche dans la mesure où les produits de la pêche étaient considérés comme produits agricoles. En 1970, les objectifs de la Politique agricole commune (PAC) – à savoir accroissement de la productivité, stabilisation des marchés, sécurité des approvisionnements, prix raisonnables aux consommateurs – s’appliquent aussi à la pêche. Toutefois, les premières mesures communes dans le secteur de la pêche datent de 1970. Elles fixent les règles concernant l’accès aux zones de pêche, aux marchés et aux mesures d’accompagnement structurelles. Il est convenu que, en principe, les pêcheurs de l’Union européenne doivent tous pouvoir accéder également aux eaux des États membres. Toutefois, afin que les bateaux de taille modeste puissent continuer à pêcher à proximité de leur port d’attache, une bande côtière est réservée aux pêcheurs locaux qui y exercent traditionnellement leurs activités.

Toutes ces mesures prennent davantage d’importance en 1976 lorsque les États membres, suivant en cela un mouvement international, s’accordent pour étendre de 12 à 200 milles des côtes leurs droits d’exploitation des ressources marines. Parallèlement, les États membres reconnaissent que l’Union européenne est la mieux placée pour d’une part, gérer la pêche dans les eaux relevant de leur juridiction et d’autre part, défendre leurs intérêts dans les négociations internationales.

Ainsi, le 30 octobre 1978, la résolution de La Haye instaure une zone de pêche communautaire qui s’étend jusqu’à 200 milles des côtes des États membres. Dans cette zone de pêche communautaire, les États s’accordent un libre accès dans le respect de règles établies en vue de la conservation de la ressource. Il est toutefois prévu que certains pays extérieurs à la Communauté, tels que la Norvège, les îles Féroé ou l’Islande, pourront y avoir accès sous certaines conditions. On retiendra que la pêche a été un enjeu majeur lors de l’adhésion du Royaume-Uni, de l’Irlande et du Danemark à la Communauté européenne et reste un sujet d’achoppement actuel pour ce qui concerne le projet d’adhésion de l’Islande.

L’accès aux eaux côtières situées dans la limite des 12 milles des côtes (environ 22 km) est réservé aux pêcheurs locaux et aux petits bateaux de pêche des autres. Les États membres ayant traditionnellement fréquenté les eaux côtières des autres pays membres bénéficient d’un droit d’antériorité, dits droits historiques. Jusqu’à un règlement du Conseil du 20 décembre 2002, les États côtiers membres de l’Union européenne avaient une compétence unique pour la conservation et l’exploitation durable des ressources halieutiques dans la bande des 12 milles. Désormais, bien que les États membres aient conservé la possibilité d’y adopter des mesures de conservation, la Communauté

européenne peut prendre des mesures portant spécifiquement sur la conservation et la gestion de cette zone. Il convient de noter que le maintien des droits historiques est un élément important de la PCP. D'ailleurs, le projet de la PCP 2012 ne le remet pas en cause.

### **Les accords avec pays tiers**

La contrepartie de l'aménagement du principe du libre accès aux ressources hauturières avec la mise en place des ZEE, à partir du milieu des années 70, a été la mise en place d'accords de pêche. En effet, dans la mesure où les pays côtiers ont décidé d'étendre leur ZEE pour, entre autres, mieux contrôler les ressources halieutiques, il apparaît vital pour les États pêcheurs de passer des accords pour assurer l'accès de leurs flottilles à ces zones. Pour ce qui concerne l'Union européenne, la Commission européenne dès la mise en place des ZEE dans les zones où traditionnellement les flottilles des États membres allaient pêcher, notamment la France et l'Espagne, s'est efforcée de conclure des accords de pêche avec des pays tiers, permettant ainsi aux flottes des États membres de poursuivre leurs activités antérieures. Ces accords de pêches sont vitaux pour certaines pêcheries. Malheureusement, un certain nombre d'États côtiers, n'ayant pas de moyens nautiques efficaces pour contrôler, sont victimes d'un vrai pillage de la part de pays n'appartenant pas à l'Union européenne. C'est ce pillage ou la monétarisation de la ressource par des gouvernements peu scrupuleux qui ont entraîné des réactions au plan international.

## **LA PROTECTION PROGRESSIVE DE LA RESSOURCE**

La notion de «pêche responsable» est apparue pour la première fois lors de la conférence de Cancún de 1992, «*pour un principe d'utilisation durable des ressources vivantes marines*». Cette notion est reprise dans le code de bonne conduite de la FAO de 1993. Adopté à l'unanimité par la conférence de la FAO, cet instrument volontaire est maintenant largement reconnu comme référence pour les gestionnaires de pêche partout dans le monde. Le code fournit un cadre de principes et de normes applicables à la conservation, à la gestion et au développement des pêches dans le monde. Il demande aux États membres d'assurer la mise en place d'un cadre administratif, légal et efficace aux niveaux local et national pour la conservation des ressources halieutiques et la gestion des pêches.

### **L'apparition de l'approche de précaution**

La Convention de Montego Bay de 1982 prévoit l'obligation pour les États côtiers et pêcheurs, tant dans leurs ZEE que pour la haute mer, d'assurer la conservation des ressources biologiques marines (art. 61 et suivants - 117 et suivants) en adoptant «*les mesures appropriées de conservation et de gestion pour éviter (...) une surexploitation*»,

tout en visant à «maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement maximum constant». La convention prône la notion de durabilité dans la gestion des ressources halieutiques, principe confirmé lors du Sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg en 2002.

Mais avant ce sommet, c'est l'accord sur les stocks chevauchants de l'ONU (1993-1995) qui invite les États à appliquer l'approche de précaution. L'article 6 prévoit en effet que: «*Les États appliquent largement l'approche de précaution à la conservation, à la gestion et à l'exploitation des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs afin de protéger les ressources biologiques marines et de préserver le milieu marin.*»

La PCP en 2002 retient une approche de précaution et déclare que: «*Compte tenu de la diminution persistante de nombreux stocks halieutiques, il convient d'améliorer la politique commune de la pêche afin de garantir la viabilité à long terme du secteur de la pêche par une exploitation durable des ressources aquatiques vivantes reposant sur des avis scientifiques sérieux et sur l'approche de précaution, qui est fondée sur les mêmes considérations que le principe de précaution visé à l'article 174 du traité.*»

Ce principe de précaution sera réaffirmé *via* la politique environnementale de l'Union européenne. L'article 191, paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en 2009, prévoit en effet que: «*La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union. Elle est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur.*»

## **L'approche écosystémique des pêches**

La PCP prévoit une gestion des pêches fondée sur les écosystèmes en permettant la conservation des stocks halieutiques par leur exploitation durable et la préservation des écosystèmes marins, condition pour le maintien d'une pêche européenne. Cette approche écosystémique des pêches vise à «*assurer la fourniture de biens et de services à partir des ressources aquatiques vivantes pour les générations actuelles et futures dans des limites écologiques valables [...] [et à] faire en sorte que les ressources marines vivantes procurent d'importants avantages mais que, en revanche, les effets directs et indirects des opérations de pêche sur les écosystèmes marins soient faibles et ne portent pas préjudice au fonctionnement, à la diversité et à l'intégrité futurs de ces écosystèmes*». La gestion des pêches doit tenir compte de l'ensemble des écosystèmes dans lesquels cette activité s'inscrit et de leurs interactions, plutôt qu'une gestion stock par stock ou espèce par espèce.

Cette approche sous-entend l'exploitation durable des ressources halieutiques en tenant compte des aspects environnementaux, économiques et sociaux de manière équilibrée. Nous sommes donc bien passés, à mesure des différentes réformes de la PCP, du partage de la ressource entre les États membres à la protection des espèces et des habitats.

## **LA REMISE EN CAUSE DES ÉQUILIBRES JURIDIQUES AYANT PERMIS L'EXPLOITATION DE LA RESSOURCE**

Ce mouvement se traduit par une volonté de réduction drastique de l'effort de pêche. Certes, certains stocks méritent une protection particulière. En 2004, 94 % des stocks faisant l'objet d'un suivi scientifique sont surexploités. En 2011, ce pourcentage est passé à 47 %. Une amélioration qu'il convient de mettre en parallèle avec l'accroissement considérable de la consommation des produits de la mer depuis ces dernières années. La ressource halieutique devient l'or bleu de la planète d'autant qu'il faudra, en ce milieu de siècle, nourrir plus de 9 milliards d'individus... Nécessité là encore de trouver un équilibre. Mais à titre d'exemple et pour terminer cet exposé, deux items montrent toute l'ambiguïté des choix.

### **La remise en cause des droits historiques**

En 1992, au sommet de la Terre de Rio de Janeiro, en réponse aux inquiétudes croissantes concernant la diminution du patrimoine naturel, l'Union européenne s'engage à enrayer la perte de la biodiversité sur ses territoires en créant un réseau de sites écologiques nommé Natura 2000. La mise en place de ce réseau au niveau marin est une des facettes de cet ambitieux programme. Ainsi, le réseau Natura 2000 se compose de sites que les États membres ont désignés pour répondre à leurs obligations communautaires. Ces obligations sont prévues par deux directives, l'une du 21 mai 1992 concernant les habitats naturels, ainsi que la faune et flore sauvages et l'autre du 30 novembre 2009 concernant les oiseaux. En ce qui concerne les eaux situées dans les 12 milles, les États membres « *[peuvent] adopter des mesures non discriminatoires [...] pour autant qu'aucune mesure de conservation et de gestion n'ait été adoptée par la Communauté spécifiquement pour cette zone [et que les mesures soient] compatibles avec les objectifs visés et au moins aussi rigoureuses que la réglementation communautaire existante* ». Toutefois, lorsqu'il existe des droits historiques sur la zone concernée pour des navires de pêche d'autres États membres, ces mesures doivent faire l'objet des consultations de la Commission, des États membres concernés et des conseils consultatifs régionaux.

Au-delà des 12 milles, seule la Commission peut être à l'initiative de mesures. Toutefois, un État membre peut adopter des mesures au moins aussi rigoureuses que la réglementation

communautaire existante et applicables uniquement à ces propres navires. Mais ce type de mesure ne peut être pris qu'« en vue de la conservation et la gestion des stocks », ce qui n'est pas le cas de l'objectif de conservation des sites Natura 2000.

Les Anglais et les Hollandais, de même que les Français essayent de répondre aux obligations qui incombent à tous les États membres disposant d'eaux territoriales. Ces États sont actuellement confrontés à la difficile articulation des objectifs de la politique commune de la pêche avec ceux de la gestion des sites Natura 2000. Cette difficulté concerne notamment :

- l'accès à des fins de gestion à la donnée relative à la pêche concernant les navires étrangers fréquentant le site;
- la concertation multilatérale à organiser;
- la proportionnalité et la cohérence des méthodes d'analyse, ainsi que des mesures de gestion entre zones;
- la prise en compte des impacts sociaux et économiques directs dus à d'éventuelles restrictions et indirects dus à une charge administrative supplémentaire (système de licence), ou à un report d'effort sur d'autres zones déjà exploitées.

À titre d'indication sur les superficies concernées, la France a notifié environ 40% de ses eaux territoriales en site Natura 2000 au titre des directives précitées.

La question de la bonne articulation entre la PCP et la gestion des aires marines protégées nécessite une réponse appropriée. Ainsi, les autorités françaises ont rappelé leur attachement à la définition d'une approche juridique commune relative à la prise en compte des activités de pêche maritime dans les sites Natura 2000 valable dans l'ensemble des eaux de l'Union européenne, y compris les eaux sous souveraineté. L'objectif est de garantir non seulement l'équité de traitement entre les navires sur une même zone quel que soit leur pavillon, mais aussi l'équité de traitement, l'équilibre, la juste proportionnalité et la cohérence des mesures entre zones.

Outre, la définition des zones, les États côtiers européens sont enclins à prendre des mesures de gestion des pêches sur les sites Natura 2000 pour atteindre les objectifs de conservation des sites. Ces mesures peuvent affecter les activités de pêche de manière significative. Le retour du principe de précaution est ici sous-jacent et la mise en place progressive du dispositif Natura 2000 peut être une excellente opportunité pour certains États côtiers de « renationaliser » leurs eaux en arguant que les pratiques de pêche de certaines flottilles bénéficiant de droits historiques sont désormais incompatibles avec les objectifs de protection. S'il est actuellement trop tôt pour avoir la preuve de cette hypothèse, les chantiers ouverts, notamment par le Royaume-Uni, ne sont pas de nature à rassurer les pêcheurs français.

Face à un souci démesuré de protection des espaces marins qui va jusqu'à la revendication par certains thuriféraires de l'environnement de mise en place d'immenses aires marines protégées en haute mer, il faut mettre en parallèle les besoins alimentaires croissant de la population mondiale. En conséquence, à mesure que les interdictions se généraliseront et que les moyens de contrôle en mer des pays resteront limités, la pêche illégale deviendra de plus en plus rémunératrice.

### **La montée en puissance de la pêche illégale**

Comme d'autres secteurs économiques, la pêche n'échappe en effet pas aux convoitises. Ainsi, on estime que le chiffre d'affaires de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée («INN») approcherait les 10 milliards d'euros. Pour illustrer l'ampleur du phénomène, on peut dire que la pêche illégale est le «deuxième producteur» mondial de poissons en terme de valeur, derrière la Chine et devant l'Union européenne!

Le problème de la pêche INN est identifié comme étant un fléau car, outre que cette pêche opère des ponctions illégales sur les stocks halieutiques, elle dévalorise les pêcheurs en permettant à certaines ONG qui dénoncent la surpêche de faire un amalgame facile entre eux et la pêche illégale. La lutte contre la pêche INN est un combat mondial contre une filière clandestine dans son ensemble: du producteur aux importateurs/exportateurs, en passant par les acheteurs et transformateurs, ainsi que les États qui cautionnent ces pratiques. Deux exemples illustrent cette problématique qu'il ne faut pas sous-estimer.

Dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), la pêche de la légine australe a débuté dans les années 90. Au niveau mondial, les pêcheries lointaines et profondes ont permis de compenser un appauvrissement des stocks des lieux de pêche. Les pêches profondes relèvent à la fois du droit international, communautaire et national. Ainsi, la pêche profonde en Atlantique Nord-Est s'effectue pour partie dans les eaux communautaires, qui correspondent aux zones économiques exclusives (ZEE) des États membres de l'Union européenne, mais aussi et surtout en haute mer. La compétence des décisions revient donc à la France pour sa partie eaux territoriales et pour la gestion de la pêche dans les TAAF. En revanche, dans les eaux communautaires et pour les navires communautaires, l'Union européenne est compétente. Mais au-delà des 200 milles, en haute mer, la gestion des pêches est essentiellement issue du droit international et s'effectue conformément au droit international de la mer et aux conventions et accords internationaux (accords de pêche bi- ou multilatéraux). Des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) ont été créées dans certaines zones afin d'assurer la gestion internationale des ressources en haute mer – par exemple, la Commission des pêches

pour l'Atlantique Nord-Est (NEAFC), l'Organisation des pêches pour l'Atlantique Nord-Ouest (NAFO) ou la Convention pour la conservation de la faune et de la flore marine de l'Antarctique (CCAMLR) pour les eaux australes.

Il a donc fallu une coopération internationale pour éradiquer la pêche de cette espèce par des navires non autorisés dans les ZEE des différents États possédant une partie de l'Antarctique, *via* des moyens navals importants et la mise en place d'un satellite de surveillance.

L'autre exemple concerne la pêche au large de la Guyane. En effet, la pêche illégale dans les eaux guyanaises est un problème lié à l'encadrement géographique de ce DOM par le Brésil et le Surinam. Ainsi, on estime que la pêche illégale annuelle serait de l'ordre de 2 000 tonnes de poissons, soit l'équivalent de la pêche des navires français.

La démonstration par les chiffres révèle les enjeux économiques réels de la pêche au niveau mondial. D'autres exemples de conflits entre flottilles étrangères pourraient être exposés: celui de la guerre du merlu entre Français et Espagnols dans les années 90, ou le récent conflit entre pêcheurs bas-normands et navires anglais qui pêchent la coquille Saint-Jacques à la limite des eaux territoriales françaises sur un gisement dont l'importance et la pérennité n'ont été possibles qu'en raison d'une gestion rigoureuse par les pêcheurs français, ou les conflits de métiers entre les flottilles françaises de la Manche et les Hollandais qui utilisent des technologies plus performantes pour une meilleure rentabilité de leurs engins de pêche...

Ces conflits risquent d'être plus fréquents à mesure que l'accès aux zones de pêche sera de plus en plus contraint par des engagements environnementalistes internationaux ou communautaires, ou par la nouvelle planification spatiale en mer liée au développement de nouveaux usages, tels que les éoliennes en mer ou l'activité d'extraction de granulats marins. Apparaît alors l'évidence que l'équilibre entre l'exploitation des ressources halieutiques et leur protection réside dans une gestion responsable et partagée au titre d'un développement durable.

# L'ENJEU DE LA BIODIVERSITÉ MARINE

Cyrille P. Coutansais<sup>(1)</sup>,  
bureau droit de la mer et événement de mer,  
état-major de la marine

L'exploitation de la faune et de la flore marine à des fins alimentaires ou thérapeutiques n'est pas nouvelle: la pêche existe depuis des temps immémoriaux tandis que l'empire du Milieu utilisait des algues pour soigner les ulcères il y a plus de cinq mille ans. Reste que ces pratiques demeuraient artisanales. Le passage à une pêche industrielle au cours du XX<sup>e</sup> siècle a bouleversé ce cadre séculaire: en débouchant sur une surexploitation des ressources halieutiques à même de provoquer la disparition de certaines espèces, ce type de pratique fait peser une hypothèque sur l'ensemble de l'écosystème marin en menaçant d'une rupture la chaîne alimentaire. À cette problématique s'ajoute la pression démographique: 9 milliards d'êtres humains à l'horizon 2050 contre 7 milliards de nos jours. Cette dynamique ne pousse pas à ralentir le mouvement, mais attise au contraire les crispations entre des États soucieux de nourrir leur population tout en achetant la paix sociale, de nombreuses cellules familiales d'Asie ou d'Afrique vivant exclusivement du secteur de la pêche. Une partie du remède, les aires marines protégées (AMP), est connu mais peine à s'imposer dans un tel contexte.

En parallèle, une autre thématique émerge, celle des biotechnologies. La faune et la flore marine constituent un trésor biologique encore peu inventorié mais d'ores et déjà susceptible de nombreuses applications, du domaine pharmaceutique à celui des cosmétiques. Ce domaine des ressources génétiques marines pose cependant la question de la brevetabilité du vivant et de la biopiraterie, autant de problématiques à l'origine de tensions croissantes si des mécanismes de redistribution ne sont pas mis en place. Le protocole de Nagoya s'efforce de régler la question dans le cadre de la Convention pour la diversité biologique (CDB), mais ne s'intéresse qu'aux eaux sous juridiction en laissant de côté la haute mer.

## LA SUREXPLOITATION DES RESSOURCES HALIEUTIQUES

L'industrialisation de la pêche, le doublement du nombre de pêcheurs et d'aquaculteurs dans le monde depuis 1970 ont eu pour conséquence logique une croissance vertigineuse des prises. Si en 1850 la totalité des prises mondiales ne dépassait pas 2 millions de tonnes, elle est aujourd'hui de 90 millions, explication de la multiplication par six de notre consommation des produits de la mer depuis les années 50. Au final, les ressources halieutiques sont à la source d'au moins 20% de la ration de protéines de plus de 2,6 milliards d'êtres humains, et à l'origine de l'emploi direct de 38 millions de personnes, paramètres causant certaines crispations.

Crispations d'autant plus fortes que les années 90 ont été marquées par la prise de conscience d'une stagnation des captures à l'échelle mondiale et d'un effondrement de certains stocks (morues, homards...). On estime aujourd'hui la moitié des stocks

exploitée au maximum, un quart surexploité, seul le quart restant pouvant l'être davantage. La situation des pêches profondes est notamment de plus en plus préoccupante, aussi bien du point de vue des stocks que de l'impact des méthodes de pêche sur l'environnement (chalutage sur les récifs de coraux et les jardins d'éponges...).

À cette raréfaction de la ressource, qui présage de nouvelles guerres de la morue, vient s'ajouter une dimension sociale, dont témoigne le cas sénégalais. La profusion de licences de pêche accordées à des navires étrangers par l'ancien Président Abdoulaye Wade a ainsi produit de nouvelles recettes, mais aussi provoqué des difficultés croissantes pour les pêcheurs autochtones et donc la société dans son ensemble. Les 600 000 emplois induits par un secteur constituant le premier poste d'exportation du pays ont été fragilisés, tandis que les captures de petits poissons pélagiques ont contribué aux révoltes contre le pouvoir en place du fait de l'augmentation vertigineuse des prix de cette base de l'alimentation sénégalaise.

Cette lutte pour une ressource anémiée fait déjà sentir ses effets avec l'expansion d'une pêche illégale qui touche particulièrement les DOM-COM. Si la pêche française couvre 80 % de nos besoins, elle se caractérise dans nos terres ultra-marines par un tropisme côtier avec de petites embarcations opérant dans les 12 milles au cours de la journée, une pêche lagunaire en Polynésie, ainsi qu'une activité de « crevetticulture » en Nouvelle-Calédonie qui représente le deuxième poste d'exportation. C'est dire si ce type de ressource a son importance dans ces territoires, aussi bien d'un point de vue économique que social.

La pêche illégale subie dans les DOM-COM, à l'exemple de la Guyane confrontée aux pêcheurs en provenance du Brésil et du Surinam, risque de croître dans un contexte de raréfaction de la ressource halieutique et de création d'aires marines protégées (AMP). Car ces dernières – comme le démontre l'étude menée autour de l'île de Keppel, en Australie – loin d'être un frein à la pêche, contribuent à la reconstitution de la ressource. L'objectif de 20 % d'AMP dans nos eaux sous juridiction, dont 90 % dans les DOM-COM, en contribuant à les rendre plus poissonneuses, risque aussi de les rendre beaucoup plus attractives. Reste que les AMP n'ont pas pour but unique de protéger la faune mais visent au contraire à préserver une biodiversité qui, passée au tamis des biotechnologies, se révèle un véritable trésor.

## **LE TRÉSOR DE LA BIODIVERSITÉ MARINE ET LES BIOTECHNOLOGIES**

Les abysses sont demeurés pendant des siècles un trou noir, vu comme impropre à toute vie. Le développement des submersibles habités dès les années 50 marque une rupture majeure en ouvrant la voie à la découverte, en 1977, d'un foisonnement de

vie sous-marine autour de sources chaudes. Surnommé de façon symptomatique « le jardin d'Éden », ce peuplement mis à jour au large des Galápagos, à près de 2 500 mètres de profondeur, se révèle très vite loin d'être unique : les dorsales océaniques et autres marges continentales dévoilent tout autant d'écosystèmes inconnus.

Reste que ces découvertes ne constituent qu'une goutte d'eau au regard des inconnus restant à mettre au jour. La cartographie des océans, avec les moyens dont nous disposons, prendra encore plusieurs siècles, la surface des grands fonds – 307 millions de km<sup>2</sup>, soit plus de quatre cents fois celle de la France métropolitaine – n'ayant été explorée *de visu* que sur la surface d'une ville comme Paris. L'inventaire de leur richesse biologique reste à faire, tandis que notre connaissance de la vie « entre deux eaux », dans les profondeurs intermédiaires, dans les zones marines crépusculaires et aphotiques demeure, pour l'heure, parcellaire.

Cette connaissance parcellaire n'empêche pas l'intérêt de milieux économiques qui voient dans les mers la « nouvelle frontière » du génie génétique. Plusieurs milliers de substances ont ainsi été répertoriées, dont la moitié destinées au traitement du cancer. Si la majorité des brevets visent des dérivés biomédicaux (55 %), le champ des investissements couvre un spectre beaucoup plus large : agriculture et aquaculture (26 %), sans oublier l'industrie cosmétique (7 %). Plus de 18 000 produits d'origine naturelle sont d'ores et déjà identifiés et près de 5 000 brevets associés à des gènes d'origine marine ont vu le jour, le nombre d'espèces marines associées à des brevets augmentant de 12 % par an selon l'étude conjointe de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et du Consejo Superior de Investigaciones Científicas<sup>(2)</sup>. Signe d'un intérêt certain des industriels : l'augmentation du nombre de brevets est dix fois plus rapide que la description de nouvelles espèces marines, 220 000 de ces dernières ayant été identifiées sur un total estimé à 1,8 million. Au rythme actuel, 250 à 1 000 ans seront nécessaires pour compléter l'inventaire d'une biodiversité marine beaucoup plus variée sur le plan génomique du fait d'un environnement constitué de milieux très contrastés.

Si la biodiversité marine est variée, son exploitation est au contraire concentrée entre les mains de quelques nations. Les brevets déposés font en effet apparaître un petit club de trente et un pays engagés dans cette aventure. Le détail montre que dix États détiennent 90 % des brevets, au premier rang desquels les États-Unis, le Japon arrivant en troisième position. Les huit autres places sont occupées par le continent européen : Allemagne (deuxième position), France, Grande-Bretagne, Danemark, Belgique, Pays-Bas, Suisse et Norvège.

Si l'utilisation des ressources génétiques marines ne fait donc que commencer, elle représente d'ores et déjà un enjeu financier et stratégique d'une importance telle qu'il se retrouve confronté à la concurrence entre les nations et, logiquement, à la biopiraterie.

## LA BIOPIRATERIE

Si le cadre juridique de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) s'est retrouvé inopérant pour les ressources génétiques marines, la raison n'est pas à chercher dans un droit de la mer prétendument anémique sur le sujet, mais dans un détournement de l'esprit du droit de la propriété intellectuelle et de sa création emblématique, le brevet. Conférant à son titulaire un monopole d'exploitation pendant un délai de vingt ans, il interdit *ipso facto* à tout tiers non autorisé la reproduction de sa création pour peu que celle-ci remplisse trois conditions: reposer sur une activité inventive, avoir un caractère novateur et être susceptible d'une application industrielle. Imaginé dans le cadre d'une économie matérielle, ce droit s'est retrouvé bousculé par le basculement dans une économie immatérielle et a ouvert la voie à une brevetabilité du vivant. Dès 1973, la Convention de Munich sur les brevets européens étend ainsi ce mécanisme à une technique de microbiologie permettant d'obtenir des organismes génétiquement modifiés, première étape d'une adaptation continue et parfois trop rapide de ce cadre juridique aux évolutions du génie génétique. La décision de l'office américain des brevets du 12 avril 1988 qui admet le dépôt d'un brevet sur une souris génétiquement modifiée, reprise par son homologue européen le 12 novembre 1991, est de ce point de vue emblématique. L'accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle relatifs au commerce de 1994 s'est cependant efforcé d'élaborer un cadre général: la brevetabilité des races animales, des espèces végétales et les procédés essentiellement biologiques d'obtention des animaux et des végétaux sont désormais proscrits, le reste du vivant pouvant y être soumis<sup>(3)</sup>.

Le recul nous permet d'apprécier aujourd'hui un certain nombre d'effets pervers, au premier rang desquels une certaine forme de confiscation du savoir *via* la restriction du libre accès aux ressources sous brevet et par là même un frein à l'innovation et au partage des connaissances. Conséquences d'autant plus dommageables quand on sait qu'un brevet ne débouche pas nécessairement sur une exploitation commerciale<sup>(4)</sup>, mais de manière certaine sur un gel des recherches sur leur objet. Si l'exigence d'exclusivité de la part des inventeurs s'explique par des marchés médicamenteux ou cosmétiques brassant des milliards et nécessitant des investissements du même ordre, la brevetabilité croissante du vivant ne peut pour autant déboucher sur une privatisation généralisée, manière de s'approprier la nature en excluant l'utilisation libre et gratuite des ressources génétiques. Cette problématique prend une acuité toute particulière dans l'univers de ressources génétiques marines qui se trouvent majoritairement au Sud, tandis que les capacités techniques et financières sont au Nord. La question de l'appropriation, *via* le système des brevets, d'un certain nombre d'organismes marins se situant dans les zones sous juridiction d'un autre État et par voie de conséquence la possibilité de lui en verrouiller l'accès est ouverte. Pour pallier ces imperfections, le jeune droit de l'environnement a été mis à contribution

sous forme de la Convention sur la diversité biologique (CDB), signée en 1992, qui pose le principe d'un partage des avantages lié à l'exploitation des ressources. Reste que l'objectif des pays en développement d'obtenir des contreparties financières et un transfert de technologies se heurte à un détournement de l'esprit du droit, la course à la bioprospection ayant montré que des chercheurs pouvaient s'attribuer des gènes trouvés à l'étranger.

La raison ? Les contrats de bioprospection, contrats bilatéraux négociés selon les jeux de l'échange dans le but de collecter, de rechercher et d'utiliser des échantillons d'organismes marins à des fins médicales, avec des retombées monétaires et non monétaires non négligeables, se sont retrouvés viciés dès l'origine du fait d'un recours exclusif au droit de la propriété intellectuelle. Le régime protecteur est en apparence imparable : la conservation de la diversité biologique est assurée *in situ*<sup>(5)</sup>, son utilisation reposant sur les normes juridiques élaborées par les États propriétaires tandis que le partage juste et équitable des profits tirés de l'utilisation des ressources génétiques se fonde sur les contrats de bioprospection. Ce beau modèle vole en éclat du fait des articles 2 et 9 qui envisagent la conservation *ex situ* comme complément de reconstitution de la ressource, c'est-à-dire en laboratoire, à l'aide de banque de gènes, ouvrant la voie de ce fait à la biopiraterie. C'est pour contrer ce phénomène et apaiser les tensions entre pays développés et en voie de développement que le protocole de Nagoya a été négocié.

## LE PROTOCOLE DE NAGOYA ET SES LIMITES

Le protocole de Nagoya (2010) concrétise enfin le troisième objectif de la CDB : « *le partage juste et équitable des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques, notamment grâce à un accès satisfaisant aux ressources génétiques et à un transfert approprié des techniques pertinentes, compte tenu de tous les droits sur ces ressources et techniques, et grâce à un financement adéquat* ».

Si le chemin fut si jalonné d'épines, si ardu, cela tient principalement à la difficulté de mettre au point un outil juridique efficace et acceptable par tous. Le compromis s'est au final élaboré autour d'autochtones trouvant avantage à protéger une biodiversité qui, au-delà de simples cultures traditionnelles, souvent destructrices si l'on songe aux brûlis ou à la chasse à diverses espèces menacées, peut devenir une source de revenus grâce au savoir technique des pays développés, ces derniers bénéficiant de leur côté d'un cadre juridique sécurisant.

Dans la pratique, une entreprise désireuse de mener des recherches dans un pays sur une variété biologique particulière et développant à l'issue un médicament ou un cosmétique commercialisé sur son marché national devra désormais, pour échapper au soupçon de biopiraterie, passer par trois étapes. Demander en premier lieu au pays cible la permission d'effectuer des recherches et d'utiliser d'éventuelles ressources

génétiques qui découleraient de cette prospection. Une deuxième étape consistera dans la définition d'un accord avec le fournisseur des ressources génétiques sur les conditions d'accès à ces ressources et le partage éventuel des bénéfices découlant de leur commercialisation. Dernier stade enfin, le partage équitable avec le pays hôte des avantages obtenus. Trois possibilités sont ouvertes : le pays d'où la société est originaire peut communiquer les connaissances scientifiques et technologiques développées à partir de la variété biologique ; partager une partie des profits à la suite de la vente du médicament ou cosmétique mis au point ; ou grever le brevet d'une redevance.

Si certaines ONG regrettent la définition trop vague des points de vérification dans les pays exploitant les ressources, craignant qu'un contrôle trop lâche n'incite à une violation de l'esprit de la CDB, elles sont unanimes à se féliciter de l'obligation faite aux pays utilisateurs de lutter contre la biopiraterie et plus encore du fait que les droits des communautés indigènes soient confortés. Reste cependant à ratifier ce protocole : cinquante États sont nécessaires à son entrée en vigueur, et seuls six sont passés à l'acte<sup>(6)</sup>. Si les approches sont couvertes par cette convention, la question de la haute mer reste cependant entière et concentre les clivages.

## L'ENJEU DE LA HAUTE MER

Les ressources génétiques marines sont placées, à l'intérieur de la juridiction nationale, sous le principe de la souveraineté de l'État sur ses ressources naturelles. En haute mer à l'inverse, il n'existe pas de titulaire de souveraineté ou de droits souverains : les ressources génétiques marines, particulièrement abondantes, peuvent y être prélevées en toute liberté. Les groupes informels successifs réunis par les Nations unies pour tenter d'élaborer un cadre juridique applicable à la biodiversité en haute mer ont vu, malgré un consensus autour de la nécessité de protéger la biodiversité, s'exprimer de profondes divergences entre deux courants. Un groupe de pays, incluant les pays en développement mais aussi l'Union européenne, souhaite l'établissement d'un cadre juridique pour la protection de la biodiversité et l'exploitation des ressources génétiques, tandis qu'un autre, dont les États-Unis et le Japon, principaux détenteurs de brevets dans le domaine des ressources génétiques marines, s'oppose à la discussion d'un autre cadre en soutenant le principe actuel de la liberté de la haute mer et *ipso facto* de la règle du « premier arrivé premier servi ». Différentes approches sont pourtant possibles. La plus évidente, mais sans doute la plus complexe à faire aboutir, réside dans la négociation d'un accord de mise en œuvre de la CNUDM qui couvrirait aussi bien la question des ressources génétiques marines que celle des AMP en haute mer ou des études d'impact environnementales (EIE). Offrant l'avantage d'un cadre universel, cette perspective réunit les pays membres de l'Union européenne ainsi que les membres du groupe des 77<sup>(7)</sup>, mais se heurte à l'opposition des

États-Unis, de la Russie ou du Japon et offre de ce fait peu de perspectives à court terme. L'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) pourrait offrir une solution pour la Zone<sup>(8)</sup> du fait d'un mandat beaucoup plus large qu'on ne l'imagine généralement. Loin de se limiter à la gestion des ressources minérales, elle est en effet investie de multiples responsabilités et singulièrement dans le domaine de la protection du milieu marin avec une obligation de prévenir les dommages à la faune et à la flore<sup>(9)</sup>. Cette obligation est si bien prise en compte qu'elle est une des conditions du refus d'octroyer un permis d'exploration dans le règlement « sulfures », c'est-à-dire avant même l'activité. L'article 82 de la CNUDM offre en outre la description de ce qui pourrait inspirer un partage des avantages *via* l'instauration du paiement de royalties.

Pour le reste de la haute mer, soit à l'exclusion de la Zone, le principe d'un régime de l'accès aux ressources génétiques marines placé sous la responsabilité des États de nationalité ou de contrôle pourrait s'envisager. Des précédents existent: France, Allemagne et Royaume-Uni ont, dans les années 80, adoptés des lois nationales pour imposer à leurs entités le principe d'une autorisation d'accès aux ressources minérales dans les fonds marins au-delà de la juridiction nationale. Ce contrôle fut même renforcé *via* un accord international reconnaissant la réciprocité de leurs actes et incluant les États-Unis. Dans cet esprit, l'État pourrait exiger de ses entités qu'elles indiquent les coordonnées du lieu du prélèvement de ressources génétiques maritimes, leur nature, exiger une étude d'impact environnemental ou encore le signalement de la collaboration avec des organisations scientifiques.

Ces diverses solutions, destinées à protéger comme à encadrer l'exploitation de la biodiversité marine, témoignent, dans la difficulté de leur concrétisation, de l'enjeu que représentent les ressources naturelles des océans. Vues comme l'avenir, les ressources terrestres tendant à se raréfier, elles concentrent l'attention des nations et constituent à coup sûr une des clés de notre futur.

---

1. Auteur de « Géopolitique des océans », *Ellipses*, mars 2012.

2. Jesús M. Arrieta, Sophie Arnaud-Haond, Carlos M. Duarte, *What lies underneath: Conserving the oceans' genetic resources*. PNAS. DOI 0911897107 <http://www.pnas.org/content/early/2010/09/09/0911897107>.

3. Article 27 3.b.

4. Sur les 300 brevets déposés entre 1969 et 1999 sur les organismes marins, moins d'une dizaine de molécules ont conduit à des médicaments commercialisés.

5. Article 8.

6. Mexique, Gabon, Jordanie, Laos, Rwanda, Seychelles.

7. Le groupe des 77 est une coalition de pays en développement, constituée aux Nations unies dans le but de promouvoir les intérêts économiques collectifs de ses membres. Fondé le 15 juin 1964, ce groupe compte aujourd'hui 132 membres.

8. Article 1<sup>er</sup>, §1 de la CNUDM: On entend par « Zone » les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale.

9. Article 145 de la CNUDM.

# DES RESSOURCES MINÉRALES STRATÉGIQUES EN EAU PROFONDE ?

Alain Simoneau,  
journaliste, *Le Marin*

**E**n septembre 2010, dans la zone marine contestée des îles Senkaku, un solide chalutier chinois aborde deux garde-côtes japonais. Provocation volontaire, incident garanti. La Marine japonaise arraisonne le navire et emprisonne son commandant. S'ensuit une crise diplomatique, que la Chine mène sur le terrain économique. Elle met l'embargo sur les « terres rares », dont sont friandes les industries japonaises, au point de menacer de bloquer certaines d'entre elles. Le Japon cède, libère navire et commandant. La Chine détient à court terme plus de 90 % du potentiel mondial d'exportation du marché, pourtant très exigü, des terres rares.

Pour le monde entier, en particulier pour les grands pays industriels, c'est une révélation. Une révélation qui accompagne un constat clair depuis le milieu de la première décennie du siècle. La tension sur les marchés de matières premières croît de manière endémique, du fait du décollage des pays émergents, Chine en tête.

### **TERRES RARES : UN CAS D'ÉCOLE ATYPIQUE**

Le clash sino-japonais a attiré l'attention sur les terres rares. Il est vrai que la Chine en est pratiquement le seul exportateur. On parle de dix-sept substances, selon la définition de l'Union internationale de chimie. Ce sont, pour les amateurs, le scandium (Sc), l'yttrium (Y), le lanthane (La) et quatorze lanthanides (Cérium Ce, Praséodyme Pr...) énumérés dans le tableau de Mendeleïev. Ces éléments sont particulièrement intéressants pour obtenir des effets lasers ou magnétiques. Parmi les applications, Paul Caro, membre de l'Académie des Technologies, cite les lasers à état solide et les lasers de puissance, les applications de la luminescence (lampes TV, couleur) ou la fabrication de puissants aimants permanents. On retrouve les terres rares en particulier dans l'automobile et les communications, dans les nouvelles technologies, la confection des billets de banque.

Ces industries sont donc critiques, bien que très peu pondéreuses. Sont-elles un enjeu stratégique ? Oui. Pour la recherche sous-marine, comme le laisse entendre un article publié dans la revue *Nature* en 2011 ? Non. Non, parce que de nombreux gisements inexploités existent à terre. Ceux-ci sont plus riches que les meilleurs indices de gisements observés par plus de 3000 mètres de profondeur dans le Pacifique. Plus de 400 projets pour terres rares sont en cours de développement hors Chine, « à des stades d'avancement très divers », précise Patrice Christmann, du Bureau de recherche géologique et minière (BRGM), y compris en Suède et au Groenland. Cependant, il est probable que « moins d'une demi-douzaine entreront en production au cours de cette décennie ». Il faut plus de dix ans, en moyenne, entre la découverte d'un gisement et sa mise en production. Le marché des terres rares est complexe et devrait être, au cours

des prochaines années, marqué par un déficit de production de terres rares lourdes (dysprosium, europium, terbium notamment), vitales pour nombre de filières industrielles de haute technologie. Par contre, un excès d'offre en terres rares légères est probable, ce qui devrait peser sur leurs prix. Les terres rares ne sont donc sûrement pas le premier objectif des futurs mineurs des grands fonds sous-marins.

Le danger d'une rupture d'approvisionnement en fer, cuivre, zinc, nickel ou alumine n'est pas immédiat. Les terres rares ne le sont pas tant que cela. Elles ont plutôt été négligées ailleurs qu'en Chine. Mais l'idée de rechercher de nouvelles ressources en mer pour le long terme s'impose. La France y déploie ses atouts. L'État est volontaire. Mi-mai 2012, l'*Atalante*<sup>(1)</sup>, navire de l'Ifremer, a appareillé en direction des eaux sous juridiction française de Wallis-et-Futuna, au nord des îles Fidji, pour une troisième mission de recherche dans le cadre d'une mission en partenariat inédit public-privé. Objectif: identifier une zone pertinente dans les eaux françaises pour explorer ce qui pourrait devenir une ou des concessions minières par plus de 1 500 mètres de profondeur au cœur du Pacifique.

Le navire a travaillé pour le compte du groupement public-privé constitué par l'Ifremer, le bras de l'État pour la recherche scientifique marine; le BRGM pour son expérience minière; l'Agence des aires marines protégées, car toute activité minière affecte la biodiversité; Technip<sup>(2)</sup>, l'un des tous premiers parapétroliers mondiaux, fort de son expérience offshore; Areva et Eramet, qui représentent le monde minier. Le groupement est suivi et appuyé par l'État, en particulier par le Comité interministériel pour les métaux stratégiques. À bord, l'équipe pluridisciplinaire est dirigée par Yves Fouquet, responsable du laboratoire de géochimie et de métallogénie de l'Ifremer.

L'*Atalante* reprend la piste des sulfures hydrothermaux chargés en métaux, avec pour objectif de sérier cette fois une région marine d'étendue raisonnable, où les chances soient réelles de découvrir des indices de présence d'un ou plusieurs gisements de métaux un jour économiquement exploitables. Après cette troisième campagne suivra une évaluation des résultats, une analyse approfondie des données cartographiques et des échantillons recueillis.

## POUR LE LONG TERME

*« Nous allons mener le travail à son terme. Nous ne savons pas aujourd'hui quelle décision sera prise à l'issue de la phase d'évaluation »,* commente Vincent Trelut, directeur du développement du groupe minier privé français Eramet, entre autres connu pour ses activités dans le nickel ou le manganèse. À ce stade, *« nous espérons avoir acquis quelques connaissances précieuses sur les opportunités à long terme en milieu marin »,*

indique-t-il. L'industriel se place là dans une vision de long terme qui lui convient. Dans cette industrie, il se passe fréquemment bien plus de dix ans entre levée d'indices de présence de gisement, découverte avérée, décision d'investissement et mise en exploitation. Ici, sans aucune certitude, Eramet et Areva ont investi dans la connaissance, avec peut-être l'espoir d'aboutir autour de 2050... Ou avant. «*Nous espérons identifier une cible d'exploration*», glisse tout de même l'industriel. Mais encore une fois sans certitude.

D'autant que les conditions posées à l'intérêt d'un gisement sous-marin sont restrictives. Le gisement ne doit pas se situer «*dans une mer trop profonde*», énumère Vincent Trelut. Il doit rester compatible avec les technologies connues de la robotique hyperbare. En tout cas, il ne peut se situer par 4 000 mètres de profondeur. On sait que l'offshore pétrolier et gazier approche les 3 000 mètres actuellement. Dans les années 70, une découverte dans les abysses du bassin de Clarion-Clipperton, entre Hawaï et la côte Pacifique du Mexique, est ainsi restée sans suite. Deuxième condition, le terrain, le fond de l'océan, ne peut pas être trop accidenté. Troisième point, le gisement doit pratiquement affleurer au fond de l'océan, «*avec pas, ou très peu de recouvrement*». Enfin, il doit présenter «*une très forte teneur en métal*». C'est-à-dire celle que connaissaient les mineurs aux débuts de la révolution industrielle, supérieure à 5%, parfois proche de 15%, alors que les grandes mines de cuivre d'aujourd'hui, peut-être le métal à l'avenir le plus critique, extraient des minerais contenant moins de 1% de métal.

Pourquoi cet intérêt de la part d'une entreprise qui doit en permanence rendre compte à des actionnaires exigeants ?

«*La demande mondiale de matières premières augmente. Les pays émergents font appel pour leur développement à toujours plus de métaux*, explique Vincent Trelut. *Nous pensons long terme*», résumant ainsi l'état d'esprit du monde minier.

## **PAS DE PROBLÉMATIQUE DE RESSOURCE DÉMONTRÉE**

Le sujet a été longtemps négligé, notamment par les Français pendant près de vingt ans, entre 1990 et 2010. La ressource était si abondante et bon marché! Ne parlait-on pas, en langage universitaire, de «*détérioration des termes de l'échange*», pour nommer ce que d'autres appelaient le pillage à vil prix des ressources minérales du tiers-monde? La seconde mondialisation, celle qui supplante aujourd'hui la première, c'est-à-dire la colonisation et le partage du monde entre très peu de puissances, bouleverse cet état ancien. La recherche systématique de la ressource reprend, en compétition avec une Chine insatiable. Aujourd'hui, les puissances occidentales se réveillent en sursaut.

François Bersani, ingénieur général du corps des Mines, est secrétaire général du Comité pour les métaux stratégiques (COMES), créé le 24 janvier 2011. La création de ce comité est en soi révélatrice. « *La hausse des cours, leur volatilité, des ruptures très ponctuelles ou des difficultés d'approvisionnement à l'occasion d'un incident industriel chez un grand fournisseur, d'un mouvement social ont attiré l'attention. Les industriels s'en sortent, mais peuvent se trouver à certains moments dans une situation inquiétante* », observe François Bersani. Quelques pays occupent des positions dominantes sur tel marché. Le risque d'abus n'est pas loin. On note déjà quelques plaintes à l'encontre de désordres d'origine politique. C'est le cas des terres rares.

Peut-on parler pour autant d'une situation globalement critique ? Pas encore. « *Il n'y a pas de problématique démontrée de la ressource* », diagnostique Patrice Christmann, directeur adjoint de la stratégie au BRGM. Pour lui, la transposition de la théorie du *peak oil* à d'autres ressources minières nécessite pour le moins des précautions. Une courbe en cloche de la production et de l'utilisation d'un métal manifeste souvent une baisse de la demande, plutôt qu'un goulet de l'offre. C'est typiquement le cas du plomb, du mercure, du cadmium, de moins en moins utilisés pour raisons de santé publique, d'environnement et de politique de recyclage.

« *Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas développer une politique de gestion de la ressource en bon père de famille* », tempère Patrice Christmann.

## L'ACCESSIBILITÉ

Car si la ressource est encore là, le vrai problème est son accessibilité. Quel accès et à quel prix, dans quel délai, voilà les questions. Presque chaque gisement pose une problématique géopolitique et suscite souvent une opposition locale. Il entraîne un investissement important. La moyenne pour le développement d'un gisement métallifère se situe à environ 350 millions de dollars, « *avec une grande dispersion* », précise-t-il. Le projet le plus coûteux identifié concerne le gisement canadien de fer du lac Otneluk, dans la région de Nunavik, dans le grand nord de la province du Québec. Le devis s'élève à 13 milliards de dollars. Le gisement pourrait produire 50 millions de tonnes sur un siècle, assure Adriana Resources inc, qui porte le projet. Pour le porter, Adriana a fait rentrer à 60 % un actionnaire chinois, Wisco, filiale du groupe tentaculaire Wuhan Iron & Steel Corp, du nom de la mégapole industrielle au centre du bassin du Yangtze. Wisco prendrait 70 % du budget à sa charge, pendant que le presque local Adriana, basé à Toronto, tentera de tenir en respect les opposants. Enfin, une mine est une entreprise à cycle long, porteuse d'une certaine dose de risque, pas toujours évalué à son juste niveau dans les premiers pas du projet. Dans tous les cas, il faut passer le stade des indices, identifier et confirmer, évaluer le

gissement, démontrer sa faisabilité technologique, industrielle et économique, calculer le montant des réserves réellement récupérables à un coût soutenable, logistique comprise. « *Cette accessibilité doit se comprendre dans une éthique de développement durable. Sinon, nous courons à notre perte* », ajoute le géologue.

En Europe, un ensemble de facteurs comprenant « *la faible acceptabilité de l'industrie minérale dans les zones densément peuplées et à niveau de vie élevé, la faible compréhension des risques liés à la dépendance par rapport aux importations, l'absence de politiques industrielles dans le domaine des matières premières minérales après la chute du mur de Berlin* », poursuit Patrice Christmann, font que l'industrie minérale se limite essentiellement aux régions les moins peuplées de pays comme la Suède, la Finlande, l'Irlande, l'Espagne, la Grèce ou le Portugal. Aujourd'hui, la Finlande et la Suède font partie des pays les plus attractifs au monde pour le développement de nouveaux projets miniers, selon un classement annuel publié par le Fraser Institute canadien. Cela démontre que « *directives européennes, règles environnementales contraignantes et salaires élevés ne sont pas antinomiques avec le développement de cette industrie* », affirme le stratège du BRGM.

## LA FRANCE FAIT MOUVEMENT EN MER

Pour qui la recherche de ressources stratégiques en mer peut-elle être pertinente? Tout dépend de qui pose la question. « *Chaque entreprise, chaque industrie, chaque région ou État construit son propre profil de choix stratégique* », analyse Patrice Christmann. Pour le secrétaire général du COMES, François Bersani, s'il n'est « *pas facile de hiérarchiser* » les besoins critiques, « *les évolutions ont commencé* ». L'Union européenne et les USA ont saisi l'OMC du cas de la Chine à propos des terres rares. « *Nous surveillons l'ensemble des substances, certaines attentivement* », résume-t-il. Pour certains métaux, comme l'aluminium, c'est plutôt l'état de la filière intermédiaire, dans ce cas l'extraction par électrolyse en France, qui est attentivement regardé.

S'agissant des ressources minérales des grands fonds marins, la France a pris position et agit. Le Comité interministériel de la mer (CIM) du 10 juin 2011 a décidé « *d'élaborer une stratégie nationale sur les ressources minérales profondes en mer* » et de « *déposer dès que possible auprès de l'AIFM<sup>(3)</sup> une première demande de permis d'exploration relatif aux amas sulfurés* ». Cette double décision s'inspirait directement des propositions du COMES et de la mission en cours dans les eaux françaises du Pacifique à l'initiative de l'Ifremer. Le CIM constate que « *la possibilité d'exploiter les amas sulfurés situés sur les dorsales océaniques semble de plus en plus crédible* ». Il observe que certains ont pris les devants, au large de la Papouasie-Nouvelle-Guinée.

Pour préparer les réflexions du CIM, le COMES a avancé quatre familles d'arguments. Primo, la France exerce des droits souverains sur une vaste zone marine. Secundo,

ce domaine minier très nouveau propose une voie à des compétences scientifiques et techniques très présentes en France. Tertio, ces milieux sont encore peu connus. On ne peut y faire n'importe quoi. Il faut donc chercher, étudier. Enfin, quatrième argument, en zone internationale, le gouvernement français se devait d'agir, alors que Russie et Chine sont déjà au travail.

## IFREMER EN ÉCLAIREUR

Étudier et explorer: les deux termes ont précédé le CIM de 2011. L'Ifremer a pris la barre dès 2009 en lançant l'idée d'un point zéro, un rapport de départ sur le sujet. Travail exécuté, l'institut a remis en mars 2012 le rapport Remina, Ressources minières marines, élaboré sur initiative de son PDG Jean-Yves Perrot. Une vingtaine de parties prenantes ont travaillé au rapport, à l'issue d'un comité de pilotage tenu le 6 juillet 2010. L'étude a envisagé successivement les enjeux transversaux par type de métal, les enjeux environnementaux, et s'est livrée au jeu des scénarios. Remina a ensuite classé les enjeux d'innovations technologiques, avant de développer les résultats et recommandations.

Cette étude n'apporte pas de révolution en la matière, mais réalise une somme synthétique de ce qui est connu et en tire des conclusions relativement pratiques, des bases de politique opérationnelle.

L'étude écarte les ressources très proches des rivages, dont l'exploitation s'apparente plus à du dragage. Elle s'intéresse à trois familles de gisements potentiels: les nodules métalliques, les encroûtements et les sulfures hydrothermaux ou amas sulfurés. Les nodules, des blocs très chargés en métaux, situés le plus souvent autour de 4000 mètres de profondeur sont connus depuis longtemps et ont déclenché une certaine fièvre dans les années 70. Vite retombée, dans le bassin de Clarion-Clipperton: trop de profondeur, gisements épars et coût d'exploitation trop élevé par rapport aux cours des métaux de l'époque. Les encroûtements, une couche d'oxydes ferro-manganésifères couvrent 1,7% du fond des océans, entre 800 et 4000 mètres de profondeur. Ils peuvent être riches en cobalt et platine, notamment dans les eaux de Polynésie. Mais au total «*beaucoup reste à faire*», commente la synthèse de l'étude Remina, pour cartographier les gisements, évaluer ces dépôts, «*déterminer les zones les plus riches et les plus favorables à une exploitation*».

L'attention se porte aujourd'hui davantage sur les amas sulfurés. L'activité hydrothermale résulte du mouvement des plaques tectoniques et de l'activité volcanique sous-marine. On la trouve donc sur les lignes de fracture de l'écorce terrestre, sur les 60000 km de ce que l'on nomme les «dorsales océaniques». Des fluides très chauds se trouvent brutalement en contact avec l'eau froide du fond des océans, couramment entre 1000 et 3000 mètres de profondeur. La précipitation provoque la formation d'amas à base de sulfures, très divers de faciès et de teneurs en minéraux. L'inventaire est «*très incomplet*»,

mais sur 75 sites étudiés, on note, dit l'étude Remina, «*de forts enrichissements en métaux de base par rapport aux nodules et encroûtements*», cuivre et zinc en particulier, avec un taux supérieur à 10% dans 65% des dépôts identifiés.

Les technologies minières sont à développer. Les impératifs environnementaux sont significatifs. Mais plus on s'éloigne de l'activité hydrothermale actuelle, qui provoque une incroyable luxuriance de la vie, et moins grand est le risque. Le mineur préoccupé de l'environnement voit donc dans ces panaches un signal, mais non un gisement. Conclusion de l'étude: les sulfures hydrothermaux seront «*au centre de tous les enjeux*». Car ils détiennent des métaux de base recherchés et présentent l'équation la plus probable quant à la faisabilité économique, technologique et environnementale. Il convient donc de «*conforter et de fédérer les intérêts industriels, technologiques et scientifiques de la France, qui a été pionnière pour la technologie et la connaissance des grands fonds depuis 1970*».

## CAP SUR WALLIS-ET-FUTUNA

*«Nous ne sommes pas des mineurs. Mais nous menons une activité de recherche sur la géologie des grands fonds, sur la croûte océanique et les phénomènes d'hydrothermalisme, à notre avis le gisement de ressources minérales le plus évident et le plus intéressant, mais pas forcément*

### **L'exemple de Nautilus Minerals**

Tous les acteurs de l'exploration minière ont les yeux sur la concession de la compagnie cotée à Londres et Toronto Nautilus Minerals, dans les eaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée. Le projet Solwara 1, au nord-ouest de Rabaul, consiste à explorer le fond de la mer de Bismarck pour y découvrir un gisement commercialement exploitable d'amas sulfureux massifs riches en minerais de cuivre, zinc, or et argent, sur quelque 59 km<sup>2</sup> par environ 1500 mètres de profondeur. Le Français Technip est prestataire d'ingénierie, pour adapter ses compétences issues de l'offshore pétrolier à cette toute nouvelle activité.

La cartographie, l'échantillonnage par carottage, le concept d'exploitation et l'ingénierie de détail sont terminés. Les équipements sont en cours de fabrication dès cette année 2012. Le cuivre et l'or sont les deux principaux métaux identifiés à des teneurs élevés, selon le rapport du mineur.

Il ne s'agit pas d'un pilote à l'échelle 1/100<sup>e</sup>, mais déjà d'une usine prototype à taille réelle. Les premiers actionnaires de Nautilus Minerals se nomment Metalloinvest holding Ltd (21%), Anglo American plc (11,1%), Mawarid Mining LLC (9,98%).

Si ce premier essai est concluant, Nautilus Minerals envisage de suivre les dorsales situées dans les eaux, outre de Papouasie-Nouvelle-Guinée, des Fidji, des Tongas, de Vanuatu et de Nouvelle-Zélande.

*le plus accessible.*» Pierre Cochonat, directeur scientifique adjoint de l'Ifremer, justifie l'intervention de l'institut au service d'une politique décidée par l'État. Le 27 avril 2010, le grand ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer alors tenu par Jean-Louis Borloo donne sa bénédiction au groupement public-privé rassemblé autour de l'Ifremer. Objectif à terme non précisé: détecter un premier gisement prometteur en eaux françaises, mettre en place un pilote industriel minier sous-marin, replacer la technologie française à la pointe de ce nouveau métier. À ce moment, le projet de Nautilus Minerals est déjà connu et interpelle les autorités françaises.

L'Agence des aires marines protégées, le BRGM, Technip, Areva et Eramet ont ainsi signé un protocole d'accord en juillet 2010. La première mission à bord de l'*Atalante* de l'Ifremer a lieu du 3 août au 23 septembre 2010 dans la ZEE de Wallis-et-Futuna. Une zone que l'Ifremer qualifie de relativement petite à l'échelle du Pacifique. Une dorsale volcanique a été identifiée en 2010 à l'ouest de Futuna par la campagne Alaufi. L'*Atalante* a pour premier objectif de cartographier cette zone avec précision et de partir à la recherche de phénomènes hydrothermaux dans les massifs volcaniques. Une équipe de trois biologistes est à bord pour étudier la vie marine en surface et au fond, en particulier à proximité des panaches hydrothermaux. Yves Fouquet, responsable du laboratoire de géochimie et métallogénie de l'Ifremer, ancien du BRGM et du Cnexo, dirige cette mission, et les deux suivantes, en 2010, 2011 et en mai-juin 2012.

En réalité sur ce qu'il appelle « *une petite ride* » au fond de l'océan à l'ouest de Futuna, la mission part de presque zéro. Il faut explorer une zone qui représente 150 000 à 200 000 km<sup>2</sup>, le tiers du territoire français métropolitain, une toute petite partie des 11 millions de km<sup>2</sup> de la ZEE française, la deuxième au monde.

## **SUR LA PISTE DES PANACHES**

Il pourrait se passer de dix à quinze ans entre la première exploration et le premier coup de pelle commercial au fond d'une mine de l'océan. On se trouve là dans les prémices. Dans l'ordre, les missions ont d'abord cartographié, ratissé cette « *ride* » volcanique. Cartes bathymétriques et images acoustiques sont les deux produits de cette recherche, grâce au sondeur multifaisceaux EM 122 de l'*Atalante*. Les missions ont aussi échantillonné de manière sélective le fond de l'océan, à l'aide de dragages et carottages à faible profondeur, au plus quelques dizaines de mètres dans le cas d'une roche tendre.

Une chaîne volcanique sous-marine très récente offre de fortes probabilités de présence de panaches hydrothermaux. Pour les trouver, le meilleur moyen est de prélever l'eau et d'identifier les zones où elle est fortement chargée en particules

minérales. Oxydes de fer, méthane, manganèse sont souvent des indices. Mais on peut trouver ces indices jusqu'à 50 km de la source. Il faut alors chercher de quel côté l'eau se charge et à l'approche, utiliser les moyens sous-marins le *Nautil*, le ROV (Remote autonomous vehicle) Victor, ou l'AUV (autonomous underwater véhicule) sans pilote *Aster x*. Une source hydrothermale se présente comme une colonne d'eau noire, noire en raison du précipité provoqué par le refroidissement brutal. La colonne se mélange ensuite à l'eau ambiante et se disperse au gré des courants.

Les deux premières campagnes ont permis deux découvertes d'ampleur. La dorsale est bien active. Et un volcan de grande taille, en activité, de 20 km de diamètre, a été baptisé Kulolasi. «*Il comporte le premier site hydrothermal profond et de haute température connu dans la zone économique exclusive française*», souligne l'Ifremer. Des indices de présence de plusieurs métaux ont été trouvés dans ces sites géologiques très jeunes, comportant des traces de cuivre, zinc, fer, argent, peu d'or. Mais on reste encore loin du gisement exploitable. Pour en venir – peut-être – là, il faut passer au peigne fin une zone beaucoup plus réduite.

### TROISIÈME CAMPAGNE POUR CONCLURE

Plus de 35 000 km<sup>2</sup> ont été cartographiés. En mai-juin dernier, l'*Atalante* est reparti cette fois à la pêche de l'oiseau rare. L'indice d'un vrai gisement, sur une zone plus ancienne à proximité de la cordillère sous-marine, mais non au cœur d'un système volcanique en pleine activité. C'est là que se trouvent les amas qui peuvent intéresser les mineurs. «*En croisant à 10 nœuds, on ne voit pas tout*», note Yves Fouquet. Il faut donc ralentir à 1 nœud, quand on croit brûler. Mais le temps est compté. Pour savoir où ralentir et observer au plus près, la mission ne pouvait qu'optimiser ses chances : utiliser les données des campagnes précédentes, croiser les résultats avec des études analogues dans d'autres zones connues...

En comparaison, dans une concession sur une dorsale en zone internationale, des équipes russes réalisent des campagnes de quatre à cinq mois par une exploration suivie d'une analyse lente et systématique des régions de taille nécessairement limitée. Un travail de bénédictins qui n'est pas encore à la portée des Français. Dans les eaux canadiennes, de nombreuses régions sont encore peu explorées. L'État prend les devants, explore, sort des indices et les met à disposition des industriels.

Le groupe privé-public de Futuna est entré dans une période d'analyse fine et lente des données. Il était bien trop tôt, au moment où nous écrivions, pour risquer un pronostic sur les suites de cette mission. Pour Yves Fouquet, les moyens technologiques et scientifiques existent. La volonté commune, avec l'État à la baguette de chef d'orchestre, montre qu'un financement est possible. Le vrai goulot d'étranglement

pourrait être « *le manque d'hommes et de femmes bien formés* », note-t-il. Pendant une trop longue période, l'espace d'une génération, la recherche minière, en particulier dans le sous-sol européen, *a fortiori* en mer, a été négligée. Il faut donc reconstruire une génération de compétences et lui montrer un chemin, une perspective motivante. La recherche pétrolière et gazière, malgré des moyens financiers et technologiques gigantesques à l'échelle planétaire, connaît ce même problème de manque de ressources humaines. Ce sera un chantier essentiel.

---

1. L'*Atalante* est un navire de recherche scientifique pluridisciplinaire de 84 mètres, en service depuis octobre 1990. Il a été modifié en 2009 à Concarneau, pour porter ses capacités au niveau de service international souhaité jusqu'au début des années 2020. Géré par le GIE Genavir, l'*Atalante* est destiné aux géosciences marines, à l'océanographie physique et à la biologie marine. Il peut embarquer les deux systèmes sous-marins de l'Ifremer, le sous-marin habité *Nautilus* et le ROV (engin téléopéré) Victor 6000.

2. Des outils pour les grands fonds. Outre la mission Futina, la compagnie parapétrolière Technip est prestataire d'ingénierie pour le projet Solwara 1 de Nautilus Minerals, pour Neptune Minerals ou encore Tasman Resources. Ses clients et associés ont recours depuis les années 2005-2006 à son expertise acquise dans l'offshore profond pétrolier et gazier. « *Nous ne partons pas d'une feuille blanche* », commente Julien Denègre, chargé du dossier mines et métaux pour Technip. Ces projets soulèvent trois familles de questions : l'indispensable support flottant, une liaison fond-surface, et au fond, les outils d'excavation.

Le support flottant sera extrapolé des navires de l'offshore et équipé d'outils miniers. La liaison fond-surface, de type flexible ou rigide, partant elle aussi des techniques de l'offshore, doit remonter des solides et non des fluides. Les liaisons et les outils de pompage doivent résister à l'abrasion, traiter un flux dense et hétérogène, rester fiables, robustes, durer, le tout à un coût admissible.

Le morceau de bravoure des ingénieurs sera surtout la confection d'outils sous-marins d'excavation. Ils devront « *maximiser les qualités des engins d'excavation terrestres les plus efficaces en terrains accidentés* », prévoit Julien Denègre. Ce seront là encore des engins robustes, avec aussi peu de maintenance que possible.

Les outils existants sont étrangers, britanniques ou néerlandais en particulier. « *Mais on ne s'interdit pas d'agréger des compétences françaises* », observe encore Julien Denègre.

3. L'Autorité internationale des fonds marins ou ISA (International Seabed Authority) est une agence des Nations unies, basée à Kingston, Jamaïque, créée en application de la convention internationale de Montego Bay. Elle est chargée d'administrer les ressources minérales marines hors des eaux sous contrôle des États riverains. C'est donc cette agence qui délivre les concessions d'exploration hors des zones économiques exclusives des États.



# DÉSACCORDS EN SÉRIE AUTOUR DU GAZ EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE

Xavier Baron,  
journaliste, Agence France-Presse

**A**u cours des dernières années, un nouvel élément s'est ajouté aux innombrables motifs de discordance existant en Méditerranée orientale : la découverte d'immenses gisements sous-marins de gaz naturel, qui devraient faire la fortune des pays riverains. Ces réserves s'étendent sur une zone maritime appelée le Bassin du Levant, qui intéresse Chypre, le Liban, Israël, les Palestiniens et la Syrie. Elles s'établiraient à 3 500 milliards de m<sup>3</sup> de gaz et sans doute du pétrole, selon une étude de l'US Geological Survey de 2010. La malchance veut que des conflits, parmi les plus insolubles au monde, opposent ces acteurs régionaux et perturbent la mise en valeur globale de ces richesses qui seraient pourtant bienvenues dans cette zone dépourvue de ressources énergétiques propres. Avec la découverte du gaz, la bataille autour de la délimitation des zones maritimes s'est ajoutée aux disputes traditionnelles.

Bien qu'Israël ait commencé à produire de petites quantités de gaz depuis une cinquantaine d'années, c'est au tournant du siècle que les premières découvertes importantes ont été faites au large d'Ashkelon (Noa et Mari-B). Puis dans les années suivantes, des gisements beaucoup plus prometteurs ont été découverts au large d'Haïfa (Dalit, Tamar et Leviathan). Ce dernier, qui doit entrer en exploitation en 2017, est le plus important avec des réserves estimées à 450 milliards de m<sup>3</sup>, mais aussi le plus éloigné, à quelque 130 kilomètres à l'ouest du port israélien. Toutes ces découvertes sont évaluées à plus de 700 milliards de m<sup>3</sup>, soit une cinquantaine d'années de consommation israélienne au niveau actuel. En 2000, des gisements gaziers (Gaza Marine) ont également été découverts dans les eaux palestiniennes au large de Gaza.

Dans le même temps, un gisement gazier de 140 à 220 milliards de m<sup>3</sup>, baptisé Aphrodite, a été découvert à 180 km au sud de Limassol, dans les eaux chypriotes, de quoi satisfaire les besoins de l'île pendant des décennies. Sa valeur a été estimée par le gouvernement chypriote à 100 milliards d'euros. Au large du Liban, la prospection en est à ses débuts et la révolte en Syrie a entraîné l'ajournement des recherches syriennes. Ces découvertes récentes constituent la promesse de jours meilleurs inespérés pour les pays de la région, qui peuvent prétendre parvenir à l'indépendance énergétique. Mais leur mise en valeur dépend de la solution de conflits anciens et inextricables qui rendent hasardeuses les prévisions d'exploitation. L'étude de l'US Geological Survey a soudain fait réaliser aux pays de la région l'étendue des richesses se trouvant sur leur rivage mais il a aussi ravivé les rivalités.

La Turquie ne reconnaît pas la République de Chypre et considère que l'exploitation du gaz par Nicosie est une provocation ; le Liban et Israël, qui sont techniquement en état de guerre, sont en désaccord sur le tracé de leur frontière maritime commune ; Israël refuse de laisser les Palestiniens exploiter leur gaz ; et l'Égypte surveille attentivement les agissements israéliens de peur d'être lésée tout en mettant fin à

ses livraisons de gaz à Israël. Si un conflit armé entre certains de ces acteurs n'est pas d'actualité, Israël a cependant pris des mesures de surveillance renforcée, et la Turquie a déjà effectué des démonstrations de force au large de Chypre.

## CHYPRE ET LA TURQUIE SONT EN DÉSACCORD SUR TOUT

Le premier conflit concerne Chypre, pays membre de l'Union européenne, mais divisé depuis 1974 en deux secteurs à la suite d'un coup d'État de nationalistes chypriotes-grecs qui a entraîné l'envoi d'un corps expéditionnaire turc : au sud la République de Chypre, seule reconnue internationalement, et au nord la République autoproclamée de Chypre du Nord (RTCN) qui n'est reconnue que par la Turquie.

En décembre 2010, Israël et Chypre ont signé un accord sur la délimitation de leur frontière maritime commune, étape importante car cela permettait aux deux pays de mener, sans conflit d'intérêt, les travaux de recherches sur les champs Aphrodite et Leviathan, proches l'un de l'autre.

En septembre 2011, Nicosie a annoncé que la compagnie américaine de Houston, Noble Energy, qui exploite également des gisements israéliens, a entamé des opérations d'exploration de gaz sur la plate-forme Aphrodite située dans le « bloc 12 » de la zone économique exclusive (ZEE) de la République de Chypre. Ankara a immédiatement affirmé que ces travaux se déroulaient « *dans des zones contestées* » et le Premier ministre turc, Recep Tayyip Erdogan, a annoncé que son pays plaçait ces zones « *sous la surveillance constante* » de l'aviation et de la Marine turques. L'argument d'Ankara, qui sera sans cesse repris, est que la République de Chypre est dirigée par des autorités chypriotes-grecques qui contrôlent seulement le Sud de l'île et ne peuvent pas exploiter les ressources naturelles du pays avant qu'il ne soit réuni, car ces richesses appartiennent à tous les Chypriotes, au sud comme au nord.

Ankara conteste en conséquence l'accord israélo-chypriote, en considérant que le gouvernement de Nicosie peut disposer de sa mer territoriale (12 milles marins au large des côtes), mais pas de la ZEE qui accorde à l'État côtier des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, jusqu'à 200 milles marins, selon la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) adoptée à Montego Bay (Jamaïque) en 1982 et entrée en vigueur en 1994. De fait, quelques jours seulement après l'annonce du début des opérations sur la plate-forme Aphrodite en septembre 2011, la Turquie et la RTCN ont signé un accord délimitant leur plateau continental, évidemment sans que le gouvernement chypriote soit consulté. Cette entente accorde aux Chypriotes turcs des droits de forage sur toute une zone continue qui entoure l'île au nord, à l'est et au sud, à l'exception d'une étroite bande maritime le long des côtes méridionales. L'accord autorise

également la Turquie à entreprendre des missions d'exploration au large de Chypre, par l'intermédiaire de sa compagnie nationale *Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı* (TPAO). Sans attendre, le gouvernement turc a envoyé un vieux navire de recherches d'hydrocarbures, le *Piri Reis*, dans la zone d'Aphrodite, sous la protection de la Marine et de l'aviation turques. Pour le Président de la RTCN, la seule façon de faire tomber la pression est que le gouvernement chypriote interrompe ses recherches. Un mois plus tard, deux autres navires de prospection turcs ont été envoyés au large de Chypre.

En toile de fond de ces démonstrations de force se profile la crise des relations israélo-turques provoquée par l'attaque israélienne contre une flottille humanitaire dans les eaux internationales, en mai 2010. Au cours de l'attaque des commandos israéliens, neuf militants turcs ont été tués à bord du navire *Mavi Marmara* qui, avec la flottille, voulait briser le blocus israélien de Gaza. Depuis, le gouvernement turc n'a cessé de demander des excuses qu'Israël refuse. Il en est résulté une grave détérioration des relations entre les deux pays qui avaient signé en 1996 une série d'accords, notamment militaires.

La nouvelle orientation stratégique israélienne vers Chypre a été confirmée, en février 2012, par la première visite sur l'île d'un Premier ministre israélien, Benyamin Netanyahu. Ainsi, Chypre, qui a longtemps sévèrement critiqué les gouvernements israéliens sur la question palestinienne comme sur d'autres questions régionales, et n'a ouvert une ambassade à Tel Aviv qu'en 1994, après les accords israélo-palestiniens d'Oslo, est devenu un partenaire d'Israël avec la découverte du gaz. Au cours de sa visite consacrée à la coopération énergétique, le Premier ministre israélien a signé une convention bilatérale présentée comme un accord dans le domaine des recherches et du secours, mais qui en fait mettrait les plates-formes de recherches chypriotes sous protection israélienne face à une éventuelle menace turque, et permettrait l'utilisation de l'aéroport de Paphos, à l'ouest de l'île, par les chasseurs israéliens en cas de besoin. D'autres projets communs de coopération, comme la construction d'un gazoduc vers l'Europe ou d'une usine de liquéfaction du gaz naturel (GNL) ont été abordés lors de la visite. La coopération israélo-chypriote s'inscrit dans le long terme ainsi que l'indique un nouvel accord signé en mars 2012 pour la construction d'un câble électrique sous-marin reliant les deux pays, l'objectif final étant le raccordement au réseau électrique européen. Ce projet, baptisé Euro-Asia Interconnect, permettra aux deux pays de se fournir de l'électricité en cas de besoin, mais aussi d'alimenter ultérieurement l'Europe continentale avec de l'électricité produite à partir des ressources gazières.

Cependant, l'épreuve de force se poursuit entre la République de Chypre et la Turquie, alimentée par l'enlisement des négociations sous l'égide des Nations unies pour la réunification de l'île. En mai dernier, Chypre a annoncé que quinze sociétés, dont la compagnie française Total, ont déposé des offres pour les douze blocs d'exploitation

gazière et pétrolière au large des côtes sud de l'île ce qui, selon le ministre chypriote du Commerce Neoclis Sylikiotis, a «*dépassé les attentes*». Dans la foulée, le gouvernement turc a appelé ces compagnies candidates à se retirer si elles ne veulent pas être exclues de tout projet en Turquie. Il a ajouté que ces compagnies seront tenues pour responsables si elles entament une coopération avec le gouvernement chypriote «*au mépris des droits des Chypriotes-Turcs*». Ankara a affirmé, en outre, que certains blocs concernés par les offres se trouvent sur le plateau continental turc à l'ouest de Chypre, ce qui conduira la Turquie à prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger ses droits et ses intérêts.

En dépit de la fermeté du vocabulaire employé à Ankara, les réactions turques ont été jusqu'à présent essentiellement diplomatiques et le gouvernement de Recep Tayyip Erdogan a indiqué à plusieurs reprises que la présence périodique de navires turcs à proximité des installations gazières chypriotes ne signifiait pas qu'ils allaient engager une action militaire.

La solution de fond du conflit concernant l'exploitation des ressources gazières paraît liée étroitement au règlement de la question chypriote et à la réunification de l'île divisée géographiquement et politiquement depuis 1963, et dont la partie nord, représentant le tiers du territoire, est occupée par l'armée turque depuis 1974. Toutefois, il est peu probable que des progrès dans les négociations soient réalisés au cours des prochains mois, en raison de la présidence chypriote de l'Union européenne pendant le second semestre 2012, et des élections présidentielles chypriotes-grecques prévues au début de l'année 2013. La crise économique qui secoue la République de Chypre, pressée d'adopter un plan de réduction des dépenses publiques alors que son déficit public est très supérieur aux 3% admis par l'UE, ne plaide pas en faveur d'un ralentissement du programme d'exploitation gazière qui est considéré comme une planche de salut inespérée par les Chypriotes-Grecs. Cela rendra inévitablement encore plus difficile la recherche d'un accord avec les Chypriotes-Turcs.

Dans la querelle sur le gaz, chaque partie est tenue de ne pas franchir certaines limites. Si la Turquie met à exécution sa menace de venir elle aussi explorer ce qui est reconnu internationalement comme la ZEE chypriote, elle ne pourra pas espérer vendre une partie de sa production dans l'Union européenne ou aux États-Unis. Elle ne pourra pas non plus compter sur la coopération technique des grandes sociétés pétrolières occidentales. Le fait que la compagnie Noble Energy, choisie par Chypre, soit américaine, ne peut l'inciter qu'à plus de retenue. La République de Chypre, qui redoute constamment que le monde musulman reconnaisse la RTCN, doit également faire attention à ne pas paraître trop liée à Israël. L'UE, qui a des relations difficiles avec Ankara, ne désire pas non plus s'aliéner un peu plus la Turquie avec un conflit ouvert impliquant un État membre de l'Union. Pour l'UE comme pour les États-

Unis, la République de Chypre a le droit d'exploiter les ressources de sa ZEE, mais toutes les communautés chypriotes devraient en profiter ce qui rend plus nécessaire la reprise des négociations sur la réunification de l'île. Chaque partie est ainsi tenue à ne pas radicaliser la situation et à éviter tout faux pas qui se retournerait contre elle.

## **LE CONFLIT FRONTALIER LIBANO-ISRAËLIEN SE DÉPLACE EN MER**

Un litige tout aussi complexe sur la délimitation des frontières maritimes et la répartition des ressources gazières oppose Israël et le Liban. Il concerne deux pays qui sont techniquement en état de guerre, ne se reconnaissent pas mutuellement et n'ont donc pas de relations diplomatiques. Non seulement le tracé des frontières maritimes oppose les deux États, mais des désaccords subsistent à propos de leurs frontières terrestres, Beyrouth considérant qu'Israël continue d'occuper le secteur stratégique libanais de 25 km<sup>2</sup>, dit des « Fermes de Chebaa », sur les flancs du mont Hermon, alors que le gouvernement israélien affirme que cette zone fait partie du Golan syrien occupé et ne concerne donc pas le Liban.

Accaparé par ses problèmes politiques internes, le Liban a été lent à prendre conscience de la richesse qui se trouve dans sa zone maritime et n'a pas encore commencé ses premiers forages alors qu'Israël exploite déjà certains de ses gisements gaziers. Bien que des études sismiques aient révélé, dès les années 2000-2002, la présence potentielle de gaz dans les eaux libanaises, les gouvernements successifs ont traîné pour définir une politique dans ce domaine. En janvier 2007, Beyrouth et Nicosie ont signé un accord délimitant leur frontière maritime commune, mais cet accord n'a pas encore été ratifié par le Liban. En mai 2009, le conseil des ministres libanais a approuvé la carte de sa ZEE qui a été notifiée pendant l'été 2010 au secrétariat général de l'ONU.

Toutefois, en juillet 2011, Israël a déterminé à son tour le tracé de sa ZEE qui entre en conflit avec celui notifié un an plus tôt par le Liban. Si les deux tracés partent de la côte à Ras Nakoura, ils ne rencontrent pas au même point, mais en deux points différents, la ZEE chypriote. Pour le Liban, le « point tripartite », où se rencontrent les frontières chypriote, libanaise et israélienne, est le « point 23 » à 133 km de la côte, alors que pour Israël ce « point tripartite » est le « point 1 », situé à 17 km plus au nord. La dispute porte sur un triangle de 850 km<sup>2</sup> que les deux pays affirment relever de leur ZEE. La zone litigieuse représente une faible partie de la ZEE libanaise de 25 500 km<sup>2</sup> ou de la ZEE israélienne d'une superficie comparable, mais elle est sans aucun doute riche en gaz, ce qui explique d'ailleurs pourquoi les deux pays se sont soudain préoccupés de délimiter leur ZEE alors que la question aurait pu être traitée des années auparavant.

Le Liban se trouve dans une position gênante car le Premier ministre israélien a soutenu que le tracé de son gouvernement respecte l'accord libano-chypriote de 2007. Effectivement, le « point 1 » figure dans l'accord libano-chypriote à l'extrémité sud de la frontière commune, mais les responsables libanais soutiennent que Nicosie savait qu'il s'agissait d'un point provisoire devant être confirmé lors des négociations avec Israël et que, de toute façon, le gouvernement chypriote ne pouvait pas déterminer seul avec Israël les coordonnées d'un « point tripartite » sans l'accord des trois parties concernées. Certains experts ont cependant estimé que la rédaction du texte de l'accord peut prêter à confusion quant à la nature exacte du « point 1 », ce qu'Israël n'a pas manqué d'exploiter. Autre explication, Chypre pouvait considérer que compte tenu de l'importance économique considérable d'un accord avec Israël, ses intérêts passaient avant les désaccords sur les frontières maritimes entre deux pays voisins.

De nombreux litiges frontaliers existent dans le monde et sont transmis aux juridictions internationales, mais cette voie n'est pas applicable car Israël et le Liban n'ont pas de relations, et le Liban ne reconnaît pas Israël. D'autre part, le Liban a signé en 1995 la CNUDM et affirme avoir suivi ses règles pour délimiter sa frontière maritime, alors qu'Israël n'a pas signé la convention et n'est donc pas tenu de respecter ses règles.

Le Liban a protesté auprès de Chypre en mai 2011 contre l'accord israélo-chypriote, puis a adressé, en juin, une lettre au secrétaire général de l'ONU confirmant le tracé communiqué par Beyrouth à l'organisation internationale en 2010, et affirmant que l'accord entre Israël et Chypre empiète sur sa ZEE. Le gouvernement libanais a également demandé l'aide de l'ONU pour déterminer sa frontière maritime, mais celle-ci a souligné qu'elle n'avait pas de compétence pour ce type de problème. Pour sortir de l'impasse et éviter qu'Israël tente de lier ce litige à l'ensemble du contentieux libano-israélien dont la solution n'est pas proche, le Liban doit trouver un mode d'arbitrage ou examiner la possibilité de négociations indirectes avec Israël par l'intermédiaire d'une tierce partie. Dans l'attente, il est hautement improbable que des investisseurs étrangers ou des compagnies pétrolières viendront s'aventurer dans la zone disputée.

Face à Israël qui dispose de plusieurs années d'avance dans l'exploitation des ressources gazières et de la principale puissance militaire de la région, le Président libanais, Michel Sleimane, a averti qu'une décision israélienne unilatérale concernant la frontière maritime constituerait une violation du droit international « *comme Israël en a l'habitude* ». Le chef du Hezbollah, Hassan Nasrallah, a mis en garde Israël contre « *le vol des ressources se trouvant dans les eaux libanaises. Les installations de celui qui touchera à nos richesses seront un objectif* », a-t-il dit.

Israël a pris des dispositions et, depuis décembre 2010, sa Marine exerce une surveillance permanente des installations en mer. Des drones de type Heron ont été

déployés dans les zones de recherches, selon le *Jerusalem Post*. La Marine, dont la zone opérationnelle a été considérablement étendue, a demandé quatre nouveaux bâtiments de guerre disposant de puissants radars, d'hélicoptères et d'un système antimissile mer-mer pour faire face à toute menace contre les plates-formes gazières. Le Liban poursuit cependant la création d'une administration chargée de l'exploitation en mer, ce qui permettra de lancer des appels d'offres pour des contrats de prospection puis d'exploitation. Toutefois, le calendrier n'est pas respecté. Le gouvernement a créé en janvier dernier une Autorité du secteur pétrolier, mais ses membres n'ont toujours pas été nommés et les premiers appels d'offres prévus pour le printemps dernier n'ont pas encore été lancés.

## **LE GAZ PALESTINIEN INEXPLOITÉ**

Depuis sa création après les accords d'Oslo, l'Autorité palestinienne ne doit sa survie économique qu'à l'aide internationale, en particulier aux centaines de millions d'euros versés par l'Union européenne. Or, au moins 40 milliards de m<sup>3</sup> de gaz, selon les estimations techniques, se trouvent au fond de la mer, dans les eaux territoriales palestiniennes de Gaza, attendant de pouvoir être exploitées. Pour les Palestiniens qui subissent constamment des coupures d'électricité et ne parviennent pas à trouver du gaz pour l'usage domestique, les gisements découverts représentent quinze années de consommation de Gaza et de la Cisjordanie au niveau actuel.

En 2000, le gouvernement israélien a autorisé l'Autorité palestinienne à rechercher du gaz et du pétrole au large de Gaza. Au bout de quelques mois de recherches, la compagnie British Gas a découvert les gisements Gaza Marine-1 et Gaza Marine-2, à une trentaine de kilomètres au large de Gaza, et en a estimé les réserves à quelque 40 milliards de m<sup>3</sup> au moins. Il a d'abord été envisagé de vendre le gaz à l'Égypte mais, alors que se déroulait la seconde Intifada, le gouvernement israélien d'Ariel Sharon a exclu que Yasser Arafat puisse tirer des revenus du gaz. Après la mort du dirigeant palestinien, il a été prévu de vendre le gaz à Israël, dont les petits gisements en exploitation n'avaient plus que quelques années de vie. Le projet n'a cependant pas abouti, Israël craignant que ce soit le Hamas qui tire un profit financier du gaz, alors que Gaza était soumis à un blocus israélien. Les prix d'achat proposés par Israël étaient en outre très en dessous des prix du marché. Un fonds d'investissement palestinien dépendant du Président de l'Autorité palestinienne, Mahmoud Abbas, et destiné à recevoir les revenus du gaz, a alors été créé, sans que cela fasse progresser le projet. Par la suite, Israël n'a plus eu besoin d'envisager d'acheter du gaz, compte tenu des immenses découvertes faites dans ses eaux territoriales.

Aussi, la situation paradoxale du gaz palestinien demeure en l'état. La communauté internationale assure que son objectif est de créer une économie palestinienne

solide, et les pays donateurs continuent à financer le fonctionnement de l'Autorité palestinienne, alors que des gisements de gaz représentant plusieurs milliards d'euros demeurent inexploités au large des côtes palestiniennes au lieu d'alimenter des centrales électriques ou des usines de désalinisation dont le besoin est pressant.

## **ISRAËL PRIVÉ DU GAZ ÉGYPTIEN APRÈS LA CHUTE DE MOUBARAK**

La chute d'Hosni Moubarak, en février 2011, n'a pas manqué d'avoir des répercussions sur les relations économiques entre l'Égypte et Israël, d'autant que le sujet suscitait déjà des critiques avant même le Printemps arabe. L'un des acquis les plus évidents du traité de paix signé en 1979 a été la vente de gaz égyptien à Israël, symbole du rapprochement entre les deux pays fortement encouragé par les États-Unis. L'Égypte et Israël ont conclu en 2005 un accord pour la fourniture de gaz naturel à Israël, et les livraisons ont commencé en 2008 au milieu des critiques de l'opposition égyptienne, et notamment des islamistes, estimant que le prix de vente était sous-évalué. Grâce à un gazoduc traversant le Sinaï, l'Égypte livrait annuellement 1,7 milliard de m<sup>3</sup> à Israël, ce qui représentait 40 % du gaz consommé dans ce pays. Le même gazoduc fournissait également à la Jordanie 80 % de l'alimentation des centrales électriques du royaume.

Dès avril 2011, les premiers sabotages du gazoduc ont été observés, provoquant des arrêts dans l'acheminement du gaz. L'état d'insécurité ne cessant de s'étendre dans le Sinaï, les sabotages se sont multipliés et le quinzième a été commis en juillet dernier.

Le gouvernement égyptien a pour sa part annoncé en avril dernier que la compagnie nationale égyptienne de gaz EGAS mettait fin à son accord pour la fourniture de gaz à Israël, en avançant des désaccords commerciaux et non pas politiques. Il était reproché à Israël de n'avoir pas payé le gaz depuis quatre mois, ce que le gouvernement israélien a démenti. L'annulation du contrat devenu impopulaire est intervenue dans le contexte de la campagne contre la corruption, des proches de l'ancien Président égyptien étant soupçonnés d'avoir tiré d'importants bénéfices personnels de l'accord gazier. En juin, un ancien ministre du Pétrole, Sameh Fahmi, a été condamné à quinze ans de prison pour avoir exporté du gaz vers Israël « *à un prix inférieur à celui du marché international, au détriment des fonds publics* ». Cinq hauts responsables de l'organisme égyptien du pétrole ont également été condamnés à des peines de prison.

La fin du contrat va faire perdre 2,5 milliards de dollars à l'Égypte, mais la Jordanie a exprimé également son inquiétude, estimant que cela risque de coûter 2 milliards de dollars au royaume en 2012.

Quant à Israël, abondamment pourvu en ressources gazières, l'arrêt de l'approvisionnement égyptien a été compensé par la mise en service du petit gisement de Noa, en attendant l'entrée en service du grand gisement de Tamar en avril prochain.

Il reste à connaître l'attitude du nouveau gouvernement égyptien sur l'ensemble du dossier gazier et sur la question des frontières maritimes. Au moment du changement de régime, des responsables égyptiens avaient indiqué que les termes de l'accord israélo-chypriote déterminant les frontières maritimes entre ces deux pays, seraient examinés de près pour déterminer si les intérêts économiques de l'Égypte ont été respectés, et s'il n'y a pas eu d'empiètement sur le territoire maritime égyptien. Un nouveau litige pourrait surgir autour des frontières maritimes égypto-israéliennes.

Les multiples désaccords qui entourent l'exploitation du gaz en Méditerranée orientale sont l'expression nouvelle de conflits plus anciens et non résolus qui ont déjà donné lieu à des tensions ou des affrontements au cours des décennies passées: Chypre et la Turquie, Israël et le Liban, Israël et les Palestiniens. La découverte d'importants gisements a ravivé de vieilles suspicions entre des pays qui nourrissent des contentieux non résolus. Pour autant, chacun a voulu montrer jusqu'à présent qu'il garde la tête froide. La Turquie entend régler ses différends par la diplomatie, Israël et le Liban n'ont pas entrepris de recherches dans leur zone contestée. En outre, les prospections ont montré qu'il y a d'immenses ressources dans les régions qui ne sont pas contestées ce qui laisse du temps pour commencer à mettre en valeur ces gisements et pour régler ensuite par la négociation les litiges concernant les petites zones disputées. Les énormes investissements nécessaires pour l'exploitation du bassin et la présence de nombreuses compagnies étrangères invitent certainement à la prudence les pays riverains.

Cependant, les recherches en cours peuvent révéler l'existence de champs gaziers qui s'étendent de part et d'autre d'une frontière maritime contestée, ce qui rendrait la situation beaucoup plus périlleuse avec des risques d'affrontement direct. Un dérapage est aussi toujours possible dans cette région du monde. Un attentat ou un sabotage pourraient provoquer des réactions en chaîne et perturber l'exploitation des richesses enfouies sous la mer qui devraient offrir aux États riverains une embellie économique que personne n'envisageait il y a quelques années encore.

# GÉOPOLITIQUES ARCTIQUES : DISPUTES AUTOUR DU PÉTROLE ET DE ROUTES MARITIMES

Frédéric Lasserre,  
professeur au département de géographie,  
Université Laval, Québec  
Directeur de projet, ArcticNet  
Institut québécois des hautes études internationales  
Institut Environnement, Développement et Sociétés

**L**a fonte rapide de la banquise dans l'Arctique en été laisse entrevoir la possibilité de sa disparition estivale d'ici quinze à soixante ans, et de l'ouverture de passages maritimes relativement libres de glace sur des périodes de plusieurs mois. Les glaces fondent de plus en plus tôt, se reforment de plus en plus tard, prolongeant déjà la saison relativement navigable pour tous les navires de deux mois et demi à désormais trois à cinq mois. Cette fonte relance ainsi les mythiques Passages du Nord-Est (au nord de la Sibérie) et du Nord-Ouest (à travers l'archipel arctique canadien), routes maritimes plus courtes de plus de 7 000 km entre l'Europe et l'Asie que par Panama ou Suez. Ces perspectives de mers arctiques libres de glace sur de plus longues périodes relancent aussi les projets d'exploration minière et d'hydrocarbures, tant du côté russe que du côté canadien, avec des perspectives intéressantes en matière de pétrole, de gaz, d'or, de diamant, de nickel. Les médias rapportent régulièrement les jeux de pouvoir qui se dessinent dans l'Arctique actuellement. Certains parlent même d'une « bataille pour l'Arctique », d'une nouvelle « guerre froide » pour les ressources de la région, voire d'une possible guerre entre pays riverains de l'océan Arctique pour le partage de ses richesses. De tels scénarios catastrophes sont peu crédibles compte tenu des enjeux dans cette région, importants mais pas stratégiques, et certainement pas insolubles grâce à des négociations.

Deux grands types de disputes, bien différentes, opposent actuellement les pays de l'Arctique. Tout d'abord, se pose la question du statut des routes maritimes potentielles des Passages du Nord-Ouest et du Nord-Est, alors que des scénarios y prévoient un accroissement de la navigation : s'agit-il de détroits internationaux ou ces passages sont-ils sous la souveraineté complète du Canada et de la Russie ? Ensuite, se pose la question de l'extension de la souveraineté économique sur les plateaux continentaux, au-delà de la ligne des 200 milles marins. Ces deux disputes diffèrent, tant par les enjeux que du fait de jeux d'alliances changeants. Mais quels événements, quels enjeux sont à l'origine de ces conflits ? Quels développements économiques peut-on entrevoir pour la région, avec quelle gouvernance pour tenter de réduire le risque ?

## **L'OUVERTURE POTENTIELLE DE ROUTES MARITIMES ARCTIQUES**

Une première dispute oppose les États-Unis et dans une moindre mesure l'Union européenne, au Canada et à la Russie. Ce différend porte sur le statut des eaux des archipels arctiques, archipel canadien et des petits archipels russes au nord de la Sibérie.

Ottawa et Moscou estiment que ces eaux sont sous leur souveraineté absolue, car elles sont revendiquées comme faisant partie des eaux intérieures du Canada et de la Russie. Washington affirme que les Passages du Nord-Ouest et du Nord-Est demeurent des détroits internationaux, donc ouverts à la navigation internationale sans possibilité d'interrompre le trafic. Les enjeux politiques ici relèvent tout autant du contrôle stratégique de routes

maritimes potentiellement importantes à moyen terme, mais aussi (en particulier au Canada) du souci de protéger un écosystème fragile que menaceraient sérieusement les risques inhérents à toute navigation accrue, en particulier en cas de marée noire.

Les Européens ont cherché, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, un passage permettant de rallier directement l'Asie depuis l'Europe, afin de contourner l'Amérique. La quête du Passage du Nord-Ouest et la quête parallèle du Passage du Nord-Est, au nord de la Sibérie, font parties des épopées occidentales de l'exploration du globe. Elles se sont soldées par un constat d'échec: trop de glace obstruait ces itinéraires pour la navigation.

En 1969, le pétrolier américain *Manhattan*, parti tester la faisabilité d'une route maritime pour acheminer le pétrole récemment découvert en Alaska, s'est retrouvé coincé dans les glaces, sonnait le glas des espoirs d'ouvrir une route maritime par le Passage du Nord-Ouest. À la suite de cette expérience ratée de navigation commerciale dans l'Arctique, Ottawa a cherché à affirmer sa souveraineté sur les eaux de l'archipel, tentatives dénoncées par Washington pour qui la liberté de navigation demeure fondamentale. Pourtant, les deux pays ont convenu de rester en désaccord jusqu'à récemment, car si le différend entre le Canada et les États-Unis n'a pas évolué depuis cette époque, c'est que les enjeux stratégiques, tant que le Passage demeurait inaccessible, ne justifiaient pas une confrontation ouverte entre les deux pays, malgré l'épisode très médiatisé du transit du brise-glace américain *Polar Sea* par le Passage du Nord-Ouest en 1985, qui a beaucoup choqué l'opinion publique canadienne.

Depuis l'arrivée au pouvoir au Canada du Parti conservateur, en janvier 2006, la question de la défense de la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel arctique a été à nouveau projetée sur le devant de la scène. Le Premier ministre, Stephen Harper, a promis d'établir un port militaire dans l'Arctique (à Nanisivik), de construire un nouveau brise-glace polaire et six à huit frégates à capacité arctique pour patrouiller ces eaux. L'armée canadienne multiplie les manœuvres dans la région depuis 2002, après l'avoir longtemps oubliée.

La frénésie de déclarations et d'initiatives portant sur l'Arctique a pour origine les changements climatiques et la rapide fonte des glaces. C'est bien parce que les glaces fondent et que la navigation devient potentiellement envisageable à moyen terme, que la question de la souveraineté sur le Passage du Nord-Ouest refait aujourd'hui surface.

Il est important de souligner que ce différend ne porte pas sur la souveraineté sur les îles: celles-ci sont canadiennes – et russes dans les archipels sibériens – et personne ne les conteste. Personne ne conteste non plus que les eaux autour de ces îles font parties de la mer territoriale et de la zone économique exclusive du Canada ou de la Russie, et que donc ces pays disposent des droits souverains pour leur exploitation économique en deçà de la limite des 200 milles marins. Le litige porte uniquement sur le statut juridique des

eaux des passages à travers l'archipel arctique canadien. Un litige semblable oppose les États-Unis à la Russie au sujet du statut des eaux des différents archipels proches des côtes sibériennes, Nouvelle-Zemble, Terre du Nord, Nouvelle-Sibérie.

Selon le gouvernement canadien, les eaux de l'archipel arctique sont des eaux intérieures, c'est-à-dire qu'elles relèvent de la souveraineté pleine et entière du Canada. En 1986, Ottawa a proclamé une ligne de base qui enserme l'ensemble de l'archipel arctique, en vertu de la Convention du droit de la mer de 1982. Les eaux territoriales sont calculées à partir de cette ligne, tandis que tout ce qui se trouve à l'intérieur serait entièrement sous la souveraineté canadienne: Ottawa pourrait ainsi interdire le transit aux navires qui menaceraient sa sécurité. Pour le gouvernement américain, au contraire, la ligne de base du Canada, tout comme la revendication russe, n'a aucune validité. Les Passages du Nord-Ouest et du Nord-Est seraient des détroits internationaux, selon les termes de la même Convention du droit de la mer: tout navire a donc le droit d'y passer, en fonction du droit de transit, même si ce faisant il passe dans les eaux territoriales du Canada ou de la Russie, selon la procédure du droit de transit prévue dans le droit de la mer.

C'est donc sur cette question du statut des eaux arctiques que le Canada et les États-Unis, qui pendant longtemps avaient choisi de demeurer poliment en désaccord, s'opposent à l'heure actuelle. Non pas, d'ailleurs, que Washington exerce des pressions croissantes: c'est surtout Ottawa qui s'inquiète d'une possible contestation plus marquée de sa revendication, alors que Washington se contente de réitérer sa position à la suite de chaque déclaration gouvernementale canadienne. Et les pressions américaines sur la Russie sont encore plus faibles, car la Sibérie est plus lointaine et la Russie plus puissante sans doute. C'est pour marquer sa volonté de défendre une souveraineté que ni les États-Unis ni l'Union européenne ne reconnaissent que le Canada affiche une détermination qui contraste avec un manque criant de moyens civils et militaires dans la région. Au reste, la position américaine ne se préoccupe guère d'une bien incertaine dimension stratégique de la navigation commerciale: des documents du gouvernement américain soulignent que, pour Washington, les navires marchands battant pavillon des États-Unis doivent respecter la législation canadienne sur le Passage du Nord-Ouest<sup>(1)</sup>. En fait, c'est surtout à cause de la crainte du possible précédent pour d'autres détroits, réellement stratégiques ceux-là, que Washington refuse de reconnaître la revendication canadienne<sup>(2)</sup>.

## **QUELLE NAVIGATION ?**

### **LES ROUTES ARCTIQUES NE CONCURRENCERONT PAS SUEZ ET PANAMA**

Cette dispute au sujet des routes maritimes, et qui alimente bon nombre de spéculations sur un accroissement des tensions régionales, voire de l'irruption prochaine de la Chine

sur la scène régionale, repose sur l'idée que les routes arctiques, plus courtes entre Asie et Europe que les classiques itinéraires par Suez et Malacca ou par Panama, vont susciter un fort trafic de transit. Or, il n'en est rien. Une enquête, menée en 2009 et 2010 par l'équipe de recherche de l'auteur, a consisté à contacter 142 transporteurs maritimes. Les entreprises étaient invitées à répondre aux deux questions suivantes: Envisagez-vous de développer des activités dans les régions arctiques ? Pourquoi ? Au total, 98 réponses ont été reçues et exploitées.

Les entreprises répondantes ont été ventilées selon leur région d'attache (Europe, Amérique du Nord ou Asie) et selon leur segment d'activité: conteneur, roulier, vrac (sec et liquide), marchandises générales, projets spéciaux. Bien entendu, plusieurs entreprises affichent des flottes composites: en ce cas, c'est le segment dominant qui a été considéré pour classer la réponse de l'entreprise. Pour le cas des flottes affichant de nombreux porte-conteneurs et cargos de vrac, une catégorie à part a été créée.

**Tableau 1.** Envisagez-vous de développer des activités dans les régions arctiques ?

Réponses selon la région d'attache de l'entreprise.

Région d'origine				
Europe	Asie	Amérique du Nord	Total	
Oui	10	0	7	17
Non	32	25	14	71
Peut-être	5	3	2	10
Total	47	28	23	98

**Tableau 2.** Envisagez-vous de développer des activités dans les régions arctiques ?

Réponses selon le segment principal d'activité de l'entreprise.

Segment d'activité							
	Conteneurs	Roulier	Conteneurs et vrac	Vrac	Marchandises générales	Projets spéciaux	Total
Oui	0	0	2	9	5	1	17
Non	35	2	5	25	4	0	71
Peut-être	3	0	1	6	0	0	10
Total	38	2	8	40	9	1	98

Source: Frédéric Lasserre et Sébastien Pelletier, «Polar super seaways? Maritime transport in the Arctic: an analysis of shipowners' intentions», *Journal of Transport Geography*, 19 (2011) 1465-1473.

Tous segments confondus, une grande majorité de répondants souligne l'absence d'intérêt de leur entreprise pour les routes arctiques. Parmi les entreprises qui entrevoient un accroissement des occasions d'affaires dans l'Arctique, la plupart envisagent non pas le développement du transit, mais de la desserte locale, qu'il s'agisse des communautés locales ou de l'exploitation des ressources naturelles. Compte tenu de la permanence des risques à la navigation, même dans un contexte de fonte estivale de la banquise; de l'extrême isolement de la région, qui complique beaucoup l'organisation d'opération de recherche et sauvetage en cas d'accident; de l'absence de marché local; de l'appréhension des assureurs; de la structure du transport maritime, qui à la distance plus courte préfère la régularité, la fiabilité et la desserte de marchés intermédiaires, il est peu probable que le trafic de transit connaisse une forte expansion sur les routes arctiques. Ce sont bien davantage des navires qui vont aller dans l'Arctique que l'on verra y naviguer, un trafic de destination plus que de transit, et en nombre sans commune mesure avec les trafics de Suez, Malacca ou Panama.

**Tableau 3.** Trafic de transit à travers le Passage du Nord-Ouest, 2005-2011.

Type de bâtiment2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Brise-glace	2	2	2	1	2	2	2
Navire de croisière ou brise-glace touristique	2	2	3	2	3	4	2
Navire de croisière ou brise-glace touristique, transit partiel						2	2
Navire de plaisance			2	7	10	12	13
Remorqueur		1			2	1	
Navire commercial				1			1
Navire commercial, transit partiel (desserte locale)				2	1	4	6
Navire de recherche	3	1		1			1 (partiel)
<b>Total transit complet</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>18</b>
<b>Total transit partiel</b>				<b>2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>9</b>

Source: Données Nordreg, Garde-côtière du Canada, Iqaluit, compilées par l'auteur.

Cependant, même réduite, cette navigation représente un risque environnemental non négligeable, précisément parce que les cargaisons risquent d'être polluantes (exploitation des hydrocarbures) et que les bases logistiques pour organiser des opérations de sauvetage et de réduction des impacts se trouvent souvent fort loin. C'est cet argument de protection environnementale qui a conduit l'URSS et le Canada à défendre l'inclusion de l'article 234 dans la Convention du droit de la mer de Montego Bay (1982), article qui prévoit que les États côtiers peuvent prendre des mesures non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive. Conscient que cet article pourrait être contesté, plusieurs pays tentent aussi de rendre les directives pour les navires exploités dans des eaux arctiques couvertes par des glaces, promulguées en 2002 par l'Organisation maritime internationale (OMI), contraignantes et obligatoires – le Code polaire – malgré l'opposition de pays attachés à la liberté de navigation comme les États-Unis. Le Canada souligne l'importance de maintenir sa souveraineté sur les eaux du Passage du Nord-Ouest, et la Russie développe les mêmes arguments pour le Passage du Nord-Est, afin de protéger ces zones maritimes contre tout accident dont les conséquences environnementales pourraient être dévastatrices. Bien entendu, le souci canadien de faire prévaloir ses revendications sur le Passage du Nord-Ouest ne procède pas que d'un souci écologiste. Ottawa a beau jeu de dénoncer la position de l'Union européenne, qui préconise l'aboutissement des négociations sur le Code polaire mais en même temps dénonce les revendications russes et canadiennes sur ce que Bruxelles considère comme des détroits internationaux<sup>(3)</sup>.

## **LES PLATEAUX CONTINENTAUX ARCTIQUES, UNE ZONE DE RUÉE SAUVAGE VERS LE PÉTROLE ?**

Cette dispute au sujet du contrôle des routes maritimes arctiques est bien différente de la course à l'appropriation des fonds marins arctiques. Lorsqu'en août 2007, un sous-marin a planté un drapeau russe au fond de l'océan Arctique, au pôle Nord, il s'agissait d'appuyer la revendication de Moscou sur son espace économique dans la région. Pourtant, le geste n'a aucune portée légale, car la Convention du droit de la mer a déjà établi les procédures pour affirmer sa souveraineté économique sur les plateaux continentaux.

De quoi s'agit-il ? La Convention attribue à chaque pays une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins (360 km) à partir de ses côtes. Dans cette zone, un navire étranger peut circuler librement, mais l'État conserve sa souveraineté sur toute activité économique, dans la mer (pêche) comme sur les fonds marins (extraction minière). De fait, une bonne partie de l'océan Arctique est déjà passée sous le contrôle économique

exclusif des pays riverains, car personne ne conteste le principe des ZEE.

Au-delà de la limite des 200 milles marins, l'État côtier peut revendiquer une souveraineté économique sur les ressources du sous-sol marin (pas de la colonne d'eau) jusqu'à 350 milles marins (620 km), à condition que cet espace soit constitué par le prolongement physique de la plate-forme continentale en mer. Autrement dit, il existe un critère géologique pour qu'un État puisse se prévaloir de ce droit. Et c'est justement ce à quoi s'affairent les États côtiers: ils multiplient les missions océanographiques dans le bassin arctique pour pouvoir prouver, auprès de la Commission des limites du plateau continental (CLPC), que la géologie des fonds marins leur ouvre la porte à des revendications au-delà des 200 milles marins. Le feu vert de la Commission ne signifie pas que l'ONU avalise les revendications, mais qu'elles sont légitimes d'un point de vue géologique: il reste à négocier avec les pays voisins les frontières communes...

En 2001, la Russie avait déposé un premier dossier. La Commission avait demandé à Moscou en 2002 de reprendre sa copie, car les éléments invoqués ne justifiaient pas la revendication russe, en particulier au sujet de la dorsale de Lomonosov, chaîne de montagne sous-marine, que les Russes estiment être un prolongement du plateau continental russe et relevant donc de leur plateau continental. Au contraire, les Danois estiment que ladite dorsale fait géologiquement partie du Groenland, et le Canada estime qu'elle prolonge l'archipel arctique canadien... Le Danemark et le Canada, qui ont déjà défini leur frontière maritime économique commune entre Groenland et archipel arctique canadien en 1973, ont décidé de s'associer pour mener des missions océanographiques conjointes en 2007 et 2008. Et les États-Unis se trouvent dépourvus, car, n'ayant pas ratifié la Convention du droit de la mer, ils ne peuvent s'en prévaloir pour déposer une demande auprès de la CLPC... d'où les pressions, tant démocrates que républicaines, pour que le Congrès ratifie le traité. La Norvège a déposé sa demande officielle le 27 novembre 2006, acceptée le 27 novembre 2009.

Pourquoi un tel empressement ? La réponse n'est que très partiellement à chercher du côté des changements climatiques, mais plutôt du côté de la mondialisation et du droit international.

Cette hâte, qui donne la fausse image d'une ruée sauvage vers les espaces maritimes, procède en bonne part d'une contrainte légale: les États disposent de dix ans après la date de leur ratification de la convention pour déposer leur revendication sur des plateaux continentaux étendus. Le Canada a ratifié ce traité en 2003, il a jusqu'en 2013 pour monter son dossier. Le Danemark a ratifié en 2004, sa date limite est 2014. Ces délais sont imprescriptibles et l'ordre dans lequel les revendications sont déposées n'a pas d'impact: ce n'est donc pas premier à revendiquer, premier en droit. Or, pour pouvoir revendiquer, il faut documenter son dossier, d'où l'empressement à monter de nombreuses missions géologiques pour appuyer les points de vue.

La mondialisation du marché des ressources joue aussi un rôle. On sait depuis fort longtemps qu'il y a des ressources naturelles dans la région arctique, charbon au Svalbard, pétrole en mer de Beaufort, fer, zinc, plomb, uranium dans l'archipel canadien et au Groenland... Tant que les cours des matières premières étaient bas et que la banquise rendait toute exploitation fort coûteuse, faire reconnaître sa souveraineté économique sur des espaces maritimes contestés ne comportait pas beaucoup de sens politique. Désormais, les ressources valent fort cher, du fait de la croissance soutenue des pays en émergence, et cette tendance devrait s'accroître : si la banquise recule rapidement, libérant ces espaces terrestres et surtout maritimes pour l'exploration et, potentiellement, l'exploitation de réserves importantes, elle ne fait que faciliter un mouvement qui se préciserait de toute façon. L'US Geological Survey estimait en 2008 que 29 % des réserves de gaz et 10 % des réserves de pétrole encore à découvrir se trouvaient dans l'Arctique. On a sans doute assisté à un excès d'enthousiasme quant aux réserves exploitables de la région : plusieurs compagnies d'exploration font valoir que les gisements découverts à ce jour sont souvent difficiles à exploiter et contiennent beaucoup de gaz et moins de pétrole que prévu. Il est néanmoins certain que d'importants gisements d'hydrocarbures restent à inventorier au nord-ouest de l'archipel canadien, à l'est du Groenland, dans les mers arctiques sibériennes. Les gisements miniers sont sans doute aussi prometteurs.

## **UN CADRE LÉGAL : LA CONVENTION DU DROIT DE LA MER**

C'est pour s'assurer la propriété de ces réserves à découvrir que les cinq pays arctiques s'empressent de fourbir leurs arguments géologiques, avant d'aborder la phase des négociations politiques pour déterminer les frontières des plateaux continentaux et des ZEE. Certes, ce ne sera pas forcément facile, et les divergences s'accompagnent parfois de rhétorique verbale, souvent destinée aux électeurs d'ailleurs. Depuis 1967, le Canada et les États-Unis sont en désaccord sur la frontière de leurs espaces maritimes respectifs en mer de Beaufort ; en 2007, la Russie a semé un certain émoi en plantant un drapeau au pôle Nord, un geste pourtant totalement dépourvu de portée juridique. Mais il faut aussi souligner que bon nombre de frontières maritimes ont été l'objet de négociations et ne sont plus litigieuses. Même le complexe conflit opposant la Norvège et la Russie en mer de Barents a été réglé avec la signature du traité du 15 septembre 2010. Les États-Unis et le Canada discutent sur leur litige de la mer de Beaufort. Quant à la dispute territoriale opposant le Danemark et le Canada pour le contrôle de la minuscule île de Hans, dans le détroit de Nares, il semble que les deux pays, dans un pied de nez à tous les Cassandre de la région, opteraient pour la définition d'une frontière terrestre coupant l'île en deux. De fait, il est difficile de comprendre les nombreux commentaires qui se sont élevés après 2007, selon lesquels le droit international ne fonctionnait pas et qu'une solution

politique nouvelle devait être trouvée dans l'Arctique, par exemple avec la négociation d'un traité spécifique sur le modèle du traité de l'Antarctique. Tout d'abord, toute cette fièvre médiatique concerne essentiellement des ressources potentielles, encore à découvrir et dont nous n'avons que des estimations. Aussi bien, ces promesses ne se concrétiseront pas. Par ailleurs, seulement 5% de ces ressources à découvrir se trouveraient à l'extérieur des ZEE, déjà acquises par les États côtiers: on se livre à des disputes rhétoriques pour des espaces maritimes, les plateaux continentaux étendus au-delà de la limite des 200 milles marins, dont le potentiel en ressources est de toute façon assez maigre.

En 2008, lors d'un sommet à Ilulissat au Groenland, les pays riverains de l'Arctique membres du Conseil de l'Arctique ont souligné le principe de négociations dans le cadre du droit de la mer: aucun conflit ne saurait se justifier pour des ressources à découvrir, déjà acquises et très chères à exploiter... pas de guerre en vue dans l'Arctique donc.

## **QUEL ENCADREMENT DE CETTE EXPLOITATION ? VERS UN TRAITÉ DE L'ARCTIQUE ?**

Ceci dit, comment l'exploration et surtout l'exploitation des ressources naturelles de l'Arctique pourraient-elles se faire ? Des hydrocarbures et des minerais y sont exploités depuis fort longtemps: mines de charbon du Svalbard norvégien depuis les années 1910; pétrole de Norman Wells au Canada depuis 1925; nickel de Norilsk en Russie depuis 1935... ce qui a permis de prendre la mesure des coûts très élevés de l'exploitation arctique. Des petites mines de zinc (Polaris, Nanisivik) et un gisement de pétrole dans l'Arctique canadien (île Cameron) ont été exploités jusqu'en 2002 dans l'Arctique canadien, mais, compte tenu des coûts, ont fermé dès que les cours ont chuté.

Le contexte des changements climatiques, qui donne un accès maritime un peu plus long, et la tendance de long terme à la hausse du prix des matières premières, sont les deux principaux moteurs de cet intérêt pour les ressources arctiques. Cependant, les gouvernements observent que la mise en valeur de ces ressources se met en place très progressivement: l'image d'une ruée vers les ressources est donc complètement fautive. Les entreprises ont conscience des coûts énormes de l'exploration et de l'exploitation et demeurent prudentes. Cette lenteur dans la mise en valeur des ressources est une chance pour les gouvernements, qui, s'ils encouragent l'exploitation, souhaitent cependant faire respecter un certain nombre de règles de protection environnementale et sociale. En particulier dans l'Arctique européen (nord de la Norvège, Svalbard); au Groenland, dans l'Arctique canadien, les gouvernements central et locaux tiennent à garder le contrôle sur la forme de l'exploitation. Au Nunavut, les règles de l'exploitation minière sont beaucoup plus sévères que voici vingt ans: normes strictes pour le respect des migrations animales, pour le contrôle des déchets; dépôt dans un compte bloqué d'une somme forfaitaire pour le nettoyage du site à sa fermeture;

obligation d'embauche d'autochtones... Cependant, on ne sait pas grand-chose de la volonté du gouvernement russe quant à l'encadrement de l'exploitation en Sibérie. Ces efforts visant une exploitation plus propre et plus respectueuse de l'environnement ne rassurent pas tous les observateurs. Plusieurs d'entre eux, Européens notamment, demeurent inquiets des impacts à long terme, compte tenu de la fragilité du milieu arctique: l'exploitation du pétrole pourra-t-elle éviter une marée noire, aux impacts désastreux? Plus fondamentalement, pourquoi exploiter des hydrocarbures dont l'emploi est à l'origine des changements climatiques qui affectent tant l'Arctique?

De fait, plusieurs politiciens européens militent pour l'adoption d'un traité, semblable à celui de l'Antarctique, qui transformerait l'océan Arctique en patrimoine de l'humanité dans lequel l'exploitation des ressources serait interdite, à tout le moins très contrôlée. Cette idée, en apparence pertinente, se heurte à plusieurs obstacles:

- l'Antarctique est un continent que la communauté internationale a accepté de laisser vierge par traité alors que l'Arctique est un océan...;
- un océan dont un autre traité international, la Convention du droit de la mer, encadre la gestion et l'exploitation des ressources, avec certains articles spécifiques comme l'article 234. Il serait difficile de faire accepter par les États riverains de l'Arctique l'idée qu'il faille respecter le traité de l'Antarctique et non plus celui de la Convention du droit de la mer...;
- surtout que cette Convention a été négociée par l'ensemble de la communauté internationale, et que le Canada et la Russie y ont fait inclure l'article 234 qui prévoit expressément le droit de protéger les espaces maritimes arctiques;
- enfin, les populations locales elles-mêmes ne sont pas favorables au gel de l'exploitation des ressources. Qu'il s'agisse des populations du Nunavut, au Canada, ou du Groenland, ces dernières entendent bien profiter de leurs ressources. Que l'on respecte les règles qu'elles imposeront certes, mais que l'on exploite ces ressources afin qu'elles aussi aient accès à un niveau de vie décent.

Dans le contexte actuel de changements climatiques rapides et de croissance économique à long terme, il apparaît probable que les efforts de mise en valeur des ressources potentielles de l'Arctique se maintiennent. Tant les gouvernements que les populations locales souhaitent cette exploitation, et les pays riverains, lors du sommet d'Ilulissat de 2008, ont clairement exprimé leur refus de voir la communauté internationale changer les règles du droit international. De plus, le monde paraît trop accoutumé au pétrole pour laisser dormir les éventuels gisements arctiques. Mais au moins peut-on espérer que cette exploitation se fera de façon ordonnée, contrôlée et soucieuse de ne pas souiller l'environnement local...

## CONCLUSION

Avec les changements climatiques en cours, il semble que la banquise arctique ait entamé un processus de fonte accélérée en été – personne ne pense que l'Arctique sera libre de glace en hiver. L'ouverture potentielle de cet espace maritime induit deux ordres de disputes.

Le premier concerne la souveraineté sur les routes maritimes des Passages du Nord-Ouest et du Nord-Est ; mais le maintien de la tendance à la fonte de la banquise pourrait rendre caduc ce différend, car les navires pourraient passer directement par l'océan Arctique pour aller de l'Europe à l'Asie. . .

Le second concerne le partage des fonds océaniques, selon le principe de la souveraineté économique sur les plateaux continentaux. Les pays riverains de l'océan Arctique s'empressent d'étayer leurs arguments afin de maximiser leur part, en pensant aux gisements d'hydrocarbures et de ressources minérales à découvrir dans les fonds marins. Si certains pays, dont la Russie, posent des gestes symboliques, comme le drapeau russe planté au pôle Nord, gestes dénoncés par le Canada notamment comme archaïques, il importe de souligner que ces actions symboliques sont avant tout destinées aux électeurs de chaque pays, afin de démontrer la volonté du gouvernement de défendre les intérêts du pays. Aucune chancellerie n'est dupe de l'absence de valeur juridique de tels gestes. En mai 2008, lors du sommet d'Ilulissat au Groenland, les pays de l'Arctique ont convenu de la nécessité de procéder au tracé des frontières maritimes selon les principes de la Convention du droit de la mer, qui n'accorde aucune valeur aux gestes d'éclat, et les développements subséquents montrent qu'ils s'attachent à cette promesse.

Il est à souligner que cette fièvre arctique repose sur des scénarios potentiels, et non pas encore réels : l'exploitation des gisements arctiques est en cours, mais pour le moment, elle ne concerne que les terres et les ZEE, qui ne sont pas contestées. Il n'est pas certain que des gisements soient découverts au-delà de la limite des 200 milles marins. De même, si un certain trafic maritime se déploiera dans les Passages arctiques pour assurer la desserte des mines et des gisements d'hydrocarbures, il est peu probable que le trafic de transit s'y développera : les routes polaires demeureront longtemps potentiellement trop risquées et trop complexes pour la plupart des armateurs. Bref, toute la rhétorique qui oppose les pays riverains repose, non sur la réalité, mais sur des scénarios futurs.

---

1. Office of the Geographer, Bureau of Intelligence and Research, State Department, « United States Responses to Excessive National Maritime Claims », *Limits in the Seas* n°112, Washington, DC, 9 mars 1992, p.73.

2. Suzanne Lalonde et Frédéric Lasserre, « The position of the United States on the Northwest Passage: is the fear of creating a precedent warranted? », *Ocean Development & International Law*, à paraître, 2012.

3. Commission européenne, *L'Union européenne et la région Arctique. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen*, Bruxelles, 20 novembre 2008, COM (2008) 763.



---

# LES ENJEUX DE LA SÉCURISATION DES PASSAGES

---

# LE DÉTROIT D'ORMUZ MENACÉ PAR L'IRAN<sup>(1)</sup>

Capitaine de vaisseau (R) Hugues Eudeline,  
chargé d'études au Centre d'études supérieures  
de la Marine

**D**epuis quelques années, les responsables iraniens menacent régulièrement de fermer le détroit d'Ormuz au trafic maritime. Ils prétendent pouvoir ainsi perturber le marché des hydrocarbures de façon à faire plier leurs adversaires sous la pression mondiale. Le critère d'efficacité d'une telle stratégie n'est donc pas exclusivement militaire; il est avant tout économique, s'agissant de la capacité de maintien de l'adéquation de l'offre à la demande.

Principal point de passage stratégique du monde, Ormuz voit passer chaque jour des navires transportant plus de 17 millions de barils de pétrole brut (soit 20% de l'ensemble du marché pétrolier mondial et 35% du trafic maritime pétrolier) et plus du quart des exportations de gaz naturel<sup>(2)</sup>. Une offensive iranienne dans le détroit conduirait à une altération du trafic maritime dont l'importance et la durée dépendraient de la qualité de la planification opérationnelle, du niveau de surprise et de l'efficacité des moyens – essentiellement navals – mis en œuvre pour la contrer.

Compte tenu des réserves stratégiques existantes et des possibilités d'augmentation de la production ailleurs dans le monde, la diminution des flux énergétiques qui en résulterait ne saurait être suffisamment longue pour créer une pénurie dommageable. Le risque d'une guerre totale, comprenant la destruction systématique des infrastructures maritimes et terrestres de production et de transport des hydrocarbures, est peu probable, car suicidaire. Son impact sur l'économie mondiale serait dévastateur. Les intérêts vitaux de toutes les grandes nations du monde étant attaqués, l'Iran s'exposerait alors à des rétorsions inestimables.

## CONSIDÉRATIONS GÉOPOLITIQUES

Un regain de tension s'est produit depuis le mois de décembre 2011 en raison de l'aggravation de la crise entre l'Iran et la communauté internationale qui lui demande d'abandonner son programme nucléaire. Le Président iranien Mahmoud Ahmadinejad maintient que son programme reste à but strictement énergétique, alors que les Occidentaux soupçonnent Téhéran de poursuivre un programme nucléaire militaire pour se doter de l'arme atomique. Ils s'appuient pour cela sur un rapport récent du directeur général de l'AIEA<sup>(3)</sup>. Bien qu'accordant une certaine forme de légitimité au souhait de l'Iran de se doter de l'arme nucléaire pour un besoin de dissuasion (quatre de ses voisins proches en disposent: Russie, Chine, Inde, Pakistan, sans compter Israël), à Jérusalem, le ministre de la Défense Ehud Barak<sup>(4)</sup> n'a pas oublié la volonté exprimée par les Iraniens de rayer leur pays de la carte. Sentant son pays particulièrement menacé, il tente par tous les moyens de ralentir le programme iranien sans pour autant parvenir à y mettre un terme. Son analyse de la menace le conduit à la certitude que l'Iran pourrait disposer de plusieurs armes nucléaires quinze

mois après en avoir pris la décision. Elles seraient suffisamment miniaturisées pour être embarquées sur le missile Shahab-3, dont la portée est suffisante pour atteindre Israël<sup>(5)</sup>. Bien que les Israéliens n'auraient pu convaincre le Président Obama de l'urgence d'agir, la tentation d'une frappe préventive est forte. Ils savent que le temps joue contre eux, leurs alliés potentiels occidentaux se désengageant progressivement pour diverses raisons. La crise économique pousse les pays européens à diminuer rapidement les budgets militaires au point de devoir sacrifier certaines capacités d'action; les États-Unis achèvent difficilement deux guerres qui auront laissé un profond ressentiment dans les pays musulmans, une remise en cause de leur puissance aux yeux des Américains et le retour probable du sentiment isolationniste qui succède toujours chez eux aux conflits longs et coûteux.

De leur côté, quoique les Iraniens nient toute volonté de vouloir devenir une puissance nucléaire, les avantages du statut qu'ils en tireraient apparaissent tellement intéressants qu'il est difficile de les croire. Au plan national, les dirigeants peuvent espérer un sursaut d'orgueil qui redonnerait une légitimité à un régime en difficulté. Ils acquerraient au plan régional une stature de champion de la cause musulmane et pourraient prendre l'ascendant sur la Turquie sunnite, l'actuel homme fort de l'Oumma<sup>(6)</sup>. Une alliance des deux pays transcendant la différence de confessions serait même alors envisageable en raison de la communauté d'intérêts. Au plan international, l'effet de la dissuasion les protégerait de toute attaque majeure contre leurs intérêts vitaux, comme le leur démontre l'exemple de la guerre froide qui a assuré la paix nucléaire pendant des décennies.

Toutes ces raisons sont dans la logique de la réalisation d'un programme d'armes nucléaires. Le facteur temps a une importance capitale: les circonstances font qu'il doit être mené rapidement à son terme. Vite avant que l'économie du pays soit exsangue faute d'exportations: 62% des recettes proviennent des exportations de pétrole. Vite avant que les luttes intestines et l'agitation sociale attisées par les difficultés économiques ne deviennent impossibles à juguler. Vite aussi avant que la Syrie, son principal allié ne s'effondre, privant l'Iran de son arbre de transmission avec le Hezbollah qui tient Israël en respect depuis 2006.

À titre de rétorsion, l'Europe et les États-Unis durcissent leur position en adoptant des mesures visant la Banque centrale iranienne et un arrêt des importations de brut en provenance de la République islamique. La Chine et le Japon réduisent également leurs achats de pétrole, limitant d'autant les revenus de l'Iran et privant le pays d'une source essentielle de devises étrangères.

Ces mesures lancent une escalade verbale de la part des dirigeants iraniens. Elle est entamée par le vice-président Ali Rahimi qui déclare le 28 décembre 2011: «*Si on devait adopter des sanctions contre (les exportations) du pétrole iranien, aucune goutte de*

*pétrole ne transitera par le détroit d'Ormuz.* » Le même jour, l'amiral iranien Sayyari ajoute: « *Tout le monde sait combien le détroit est important et stratégique, et il est complètement sous le contrôle de la République islamique d'Iran. Fermer le détroit est très facile pour les forces armées iraniennes, c'est comme boire un verre d'eau, comme on dit en persan*<sup>(7)</sup>. » Les menaces se poursuivent pendant l'exercice naval iranien Velayat 90, qui se déroule du 23 décembre 2011 au 2 janvier 2012 et dont le point d'orgue a été le tir de nouveaux types de missiles mer-mer de conception nationale.

Selon les estimations de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), ces sanctions, annoncées en janvier, auraient provoqué depuis le début de l'année une baisse de 30 % des exportations iraniennes de brut, tombées en mai à 1,5 million de barils/jour contre plus de 2,1 millions de barils/jour fin 2011.

Comme annoncé, l'Union européenne décrète l'embargo total sur l'achat et le transport de pétrole iranien, le 1<sup>er</sup> juillet 2012. Il s'ajoute aux sanctions décidées par les États-Unis. Dès lors, les flux ne sont plus garantis par les assureurs européens qui couvrent 90 % du trafic maritime pétrolier mondial. Le lendemain, cent députés du Parlement iranien signent une proposition de loi visant à interdire le passage du détroit d'Ormuz aux pétroliers se rendant vers les pays européens qui ont imposé des sanctions contre le pétrole iranien<sup>(8)</sup>. Pourtant, c'est par une mesure plus discrète que l'Iran tente de contourner l'embargo en immatriculant frauduleusement trente-six de ses pétroliers à Zanzibar, un territoire semi-autonome de Tanzanie. Après qu'un parlementaire américain a dévoilé cette information, les autorités de ce pays reviennent sur cette autorisation le 17 août.

Enfin, le 14 octobre 2012, le magazine allemand *Der Spiegel* révèle que les Gardiens de la Révolution auraient planifié l'opération Eau sale consistant à couler un pétrolier dans le Golfe pour provoquer une marée noire qui stopperait le trafic et obligerait l'Occident à participer à une grande opération de nettoyage. Cette opération aurait également pour but de punir les pays arabes riverains du Golfe pour leur soutien à l'Occident. Cette nouvelle paraît hautement fantaisiste à la lumière de l'expérience de la guerre Iran/Irak pendant laquelle de nombreux pétroliers ont été coulés sans impact sur le trafic. Il s'agit donc d'un activisme médiatique qui cherche à jouer sur la fibre environnementale des Européens.

Faut-il prendre au pied de la lettre ces rodomontades ? Le blocage prolongé du détroit nuirait également à l'Iran qui a un besoin vital de cette voie de communication par laquelle transitent une grande partie des produits pétroliers raffinés qu'il consomme et qu'il doit importer faute d'une capacité de raffinage suffisante. De plus, il tire 76 % de ses recettes de l'exportation du pétrole.

Trois scénarios sont possibles :

– rester dans le registre des menaces sans agir. C'est une façon de maintenir sous

tension les prix du pétrole, pour autant qu'il reste crédible et de gagner le temps nécessaire à l'achèvement du programme nucléaire (si tant est qu'il existe) ;

– effectuer des opérations militaires limitées contre le trafic et les infrastructures, comme cela a été fait de 1984 à 1988. Les effets sur le coût des hydrocarbures pourraient alors être d'autant plus importants que des frappes de rétorsion pourraient être effectuées par les alliés sur ses propres moyens de production diminuant d'autant l'offre. La difficulté consiste à ne pas commettre d'erreur d'évaluation et à ne pas franchir le seuil de non-retour ;

– fermer le détroit d'Ormuz. C'est l'hypothèse qui est étudiée ici.

## IMPORTANCE DU DÉTROIT D'ORMUZ

Le détroit d'Ormuz est l'unique voie de passage maritime entre le golfe arabo-persique et l'océan Indien. Il mesure 34 milles nautiques (mN), soit 63 km, dans sa plus grande largeur, mais l'île iranienne de Larak n'est séparée que de 24 mN de l'île omanaise d'el Salamah. Sa rive nord est entièrement en territoire iranien, alors que celle du sud est occupée par les Émirats arabes unis et Oman.

Un dispositif de séparation du trafic a été mis en place pour assurer la sécurité nautique des navires. Quatorze VLCC (*Very Large Crude Carriers* ou pétroliers géants de plus de 300 000 tonnes de port en lourd) qui en sortent chaque jour et dont 85 % font route vers l'Asie, ainsi que des méthaniers (dont, depuis 2009, les Qmax de Qatargas d'une capacité de 260 000 m<sup>3</sup> de gaz naturel liquéfié – LNG) qui transportent plus du quart des échanges mondiaux de LNG.

Les États riverains du golfe arabo-persique – bras de mer de moins de 1 000 km de long et dont la largeur maximale est de 335 km – assuraient en 2006 près de 30 % de la production mondiale de pétrole et 30 % du gaz naturel destiné à l'exportation. Ils détiennent respectivement 57 % et 45 % des réserves mondiales<sup>(9)</sup>. Environ 90 % de ces hydrocarbures sont transportés par voie maritime et il n'y a pas d'alternative terrestre suffisante.

## RETOUR D'EXPÉRIENCE DANS LE GOLFE ARABO-PERSIQUE

Depuis la révolution islamique de 1979, l'Iran est un pays isolé. Attaqué par l'Irak de Saddam Hussein en septembre 1980, ses pertes en hommes s'élevèrent à 1 million en huit années de guerre. Pendant ce conflit, les deux parties se livrent une « guerre des tankers » de 1984 à 1987, au cours de laquelle ils attaquent plus de 600 navires appartenant, pour la plupart, à des nations non directement parties prenantes au

conflit. Ils partagent un objectif identique, celui de couper les exportations de leur adversaire pour tarir ses revenus, indispensables à son effort de guerre.

Cinquante-cinq des 239 pétroliers attaqués sont coulés sans que l'économie mondiale n'en soit durablement affectée. Après une instabilité de courte durée, le prix du pétrole diminue de moitié en 1985, l'Iran cherchant à maintenir ses exportations.

Au cours de cette guerre, la plupart des navires de commerce endommagés le sont par des missiles antinavires et par des mines.

Le 14 avril 1988, la frégate *USS Samuel Roberts* heurte une mine mouillée par l'Iran. À titre de représailles, les États-Unis lancent l'opération Praying Mantis, pour détruire deux anciennes plates-formes pétrolières occupées par la Marine iranienne et utilisées pour faire de la désignation d'objectifs. Plusieurs bâtiments de guerre iraniens qui tentent de s'y opposer sont coulés ou gravement endommagés sans que les forces américaines ne subissent le moindre dommage.

En 1991, au cours de la première guerre contre l'Irak, ce pays mouille dans le nord du golfe 1 160 mines réparties en plusieurs champs défensifs pour se prémunir d'un débarquement par la mer. Une force de guerre des mines anglo-américaine est chargée d'ouvrir des chenaux pour permettre aux cuirassés de faire de l'appui feu et préparer un éventuel débarquement des forces par moyens amphibies. Elle est composée de cinq chasseurs de mines, trois dragueurs de mines, ainsi que du porte-hélicoptères d'assaut *USS Tripoli* (LPH 10), base des hélicoptères *Sea Dragon* de guerre des mines et du croiseur lance-missiles *USS Princeton* (CG 59), chargé de la défense antiaérienne du groupe. En raison d'une défaillance des organismes de renseignement, le positionnement des champs de mines est erroné, et les petits bâtiments les franchissent sans les détecter – les sonars sont orientés pour la détection d'éventuelles mines flottantes, fréquentes dans ces eaux –, mais heureusement sans les déclencher en raison de leur faible signature acoustique et magnétique. Le *Princeton* et le *Tripoli* se voient attribuer des secteurs en retrait de la force de guerre des mines, mais, de fait, en plein dans les champs de mines. Tous deux subissent des avaries importantes. Il est possible que l'échec de cette opération ait contribué au choix d'une offensive purement terrestre.

Après la fin des combats, des opérations de nettoyage des 1 160 mines recensées sont menées par des chasseurs de mines allemands, italiens et tripartites (France, Belgique, Pays-Bas). Ces derniers se taillent la part du lion en détruisant 509 mines en 53 jours (dont 147 pour le seul *Sagittaire* français). Pendant la même période, les Anglais en détruisent 169, les Américains 123, les Italiens 54 et les Allemands 29. Le trafic est rétabli par des chenaux.

Le nettoyage total de la zone est beaucoup plus long, puisque seulement 75 % des mines sont détruites après 84 jours.

## SCÉNARIO PROBABLE

Les forces maritimes iraniennes sont constituées de la Marine proprement dite (IRIN: *Islamic Republic of Iran Navy*) qui comprend 18 000 hommes (dont 2 000 fusiliers marins) et du corps maritime des gardiens de la révolution qui en compte 22 000 (dont 5 000 fusiliers marins). Les zones d'opérations sont distinctes. Le golfe arabo-persique et le détroit d'Ormuz relèvent de l'IRGCN (*Islamic Revolutionary Guard Corps Navy*), le golfe d'Oman et la mer Caspienne de la Marine.

Les principaux moyens dont l'Iran dispose pour bloquer le détroit sont :

- une artillerie côtière composée de plusieurs centaines de missiles antinavires dont la portée de certains atteint 95 km, permettant de couvrir toute la largeur du passage ;
- 5 000 mines sous-marines, de fond ou à orin de différents types, dont certaines ont des dispositifs de mise de feu à influence technologiquement très avancés.

Les enseignements tirés de l'étude des conflits précédents mettent en évidence l'efficacité des mines et la relative faiblesse de l'US Navy dans ce domaine de lutte pour lequel elle se repose en grande partie sur ses alliés européens. Ayant l'initiative, les Iraniens peuvent jouer de l'effet de surprise.

Une opération initiale coordonnée, mais limitée contre certaines infrastructures pétrolières (terminaux de chargement et plates-formes d'exploitation) des pays de la côte ouest du golfe arabo-persique serait menée de façon discrète dans un premier temps par des nageurs de combat amenés par des sous-marins crache-plongeurs. Elle serait concomitante de mouillages de mines nocturnes effectués, par exemple, par des navires civils empruntant les rails entrant et sortant du Golfe ou par de petites embarcations naviguant en dehors du dispositif de séparation de trafic et pourrait de ce fait n'être détectée que tardivement. Après les premières explosions, ces actions pourraient être poursuivies par des frappes simultanées de missiles antinavires à partir de la terre, de bâtiments à la mer et des moyens aériens. L'effet de surprise sera de toute façon de courte durée, car une sortie massive des forces navales serait rapidement détectée et désignerait sans ambiguïté le responsable des opérations de minage.

Ce mouillage de pollution interdirait le passage des navires dans les rails de trafic. Les opérations de contre-minage seraient rendues particulièrement dangereuses tant que la menace des missiles antinavires basés à terre ne sera pas éliminée par les forces aériennes américaines.

Dans le Golfe, les très nombreuses embarcations rapides permettraient des attaques selon la tactique de l'essaim que les Tigres tamouls ont affinée face à la Marine du Sri Lanka et que les Gardiens de la Révolution pratiquent. Les sous-marins disponibles non utilisés pour les opérations spéciales (mouillage de mines, débarquement de commandos) chercheraient à attaquer les porte-avions dans le golfe d'Oman.

## LA RÉPONSE

Conformément à la doctrine Carter qui, depuis 1979, définit le Golfe comme une région vitale pour les intérêts américains, une opération iranienne dans le détroit entraînera une réaction militaire immédiate des États-Unis. Il est également probable que, comme lors de la première guerre du Golfe en 1991, une coalition de pays menacés, comprenant en particulier la plupart des pays européens, se joindra à eux.

Les forces aéronavales prépositionnées<sup>(10)</sup> dans le Golfe, en Irak ou dans l'océan Indien (en mer, à Djibouti, à Diego Garcia...) entreront en action immédiatement et acquerront rapidement la maîtrise du ciel et de la mer. Un ou deux porte-avions permettraient d'assurer une présence aérienne permanente sur zone. Les sites de lancement de missiles seront détectés et détruits au fur et à mesure qu'ils se découvriront pour tirer contre les forces de guerre des mines.

À la date de rédaction de cette analyse, ce sont deux groupes aéronavales et un groupe amphibie américain qui sont maintenus dans le nord de l'océan Indien. Un SSGN, sous-marin nucléaire transportant 150 missiles de croisière Tomahawk, est également dans l'océan Indien. Une seule unité de ce type a lancé plus de 90 des 120 missiles qui ont mis à mal les défenses aériennes avant le début des opérations aériennes alliées au-dessus de la Libye.

Les Américains peuvent également s'appuyer sur les troupes présentes dans les pays arabes, et notamment au Koweït, où 15 000 soldats et d'importantes forces aériennes sont stationnées.

Ils ont demandé le soutien de leurs alliés, en particulier dans le domaine de la guerre des mines où ils sont particulièrement faibles. Le ministre de la Défense néerlandais l'a confirmé le 7 janvier 2012<sup>(11)</sup>, en ajoutant que le nombre de chasseurs de mines opérationnels diminuait sensiblement, quatre des dix dont disposait le pays ayant été récemment retiré du service actif en raison des contraintes budgétaires.

La base interarmées permanente française d'Abou Dhabi, située à l'intérieur du golfe arabo-persique, est un point névralgique, à portée d'une attaque par missile depuis l'Iran. De nombreux autres pays disposent de forces navales en océan Indien pour mener à bien les missions de lutte contre la piraterie. Il est cependant peu probable que sans accords de défense en vigueur avec les États-Unis, leurs marines puissent être intégrées à une force navale commune.

## ANALYSE DE L'EFFICACITÉ DU BLOCAGE

Dans le cadre de ce scénario, la défaite de l'Iran serait probable. Plusieurs études ont voulu évaluer le délai nécessaire au rétablissement du trafic à son niveau nominal. C'est un art difficile et trompeur, car il est basé sur des présuppositions quant à l'activité d'un adversaire

qui cherchera à être aussi imprévisible que possible. Dans son excellente analyse, Caitlin Talmadge<sup>(12)</sup>, une jeune doctorante du MIT, estime qu'il faudra entre 37 et 112 jours pour rétablir la situation. Manquant d'expérience opérationnelle, son évaluation du temps nécessaire au nettoyage du détroit peut être affinée en plusieurs points.

– Elle ne superpose pas les phases de lutte antimissiles et de chasse aux mines. Elle veut ainsi éviter d'exposer les forces de guerre des mines avant que les missiles antinavires n'aient pu être tous détruits par les forces aériennes. En fait, les batteries, camouflées, ne pouvant être contre-détectées qu'à l'occasion de tirs, il faudra les provoquer en commençant les opérations de nettoyage sous la protection de frégates capables d'abattre ces missiles, avec les risques que cela peut faire courir aux chasseurs de mines.

– Elle considère le temps nécessaire au nettoyage complet de la zone, alors que l'ouverture de simples chenaux de navigation est suffisante et ne nécessiterait qu'une dizaine de jours.

– Elle ne prend pas en compte, par ailleurs, un temps de transit d'une dizaine de jours nécessaire pour faire rallier les bâtiments alliés depuis l'Europe.

Avec ces éléments, le flux pourrait être réamorcé en une vingtaine de jours après le début des hostilités.

Ce laps de temps est-il suffisant pour créer la pénurie et un choc financier dommageable pour l'économie internationale ? Faisant abstraction de l'aspect psychologique qu'un tel conflit aurait sur les marchés financiers, nous sommes confrontés à un simple problème de flux.

La plupart des pays développés disposent de réserves stratégiques de pétrole, destinées précisément à faire face à des problèmes de cet ordre. Pour les 28 pays membres de l'Agence internationale de l'énergie, ces stocks sont de cinq mois.

Fin septembre 2009, l'Agence internationale de l'énergie évaluait les stocks accumulés par les pays de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) à 60 jours de couverture mondiale, soit 120 millions de barils au-dessus de leur moyenne sur cinq ans. À ces réserves, il faut ajouter l'augmentation de production qui peut être demandée aux pays exportateurs qui ne sont pas situés dans le golfe arabo-persique, en particulier du Nigeria.

La situation serait cependant plus difficile pour les pays non membres de l'AIE, comme l'Inde et la Chine bien qu'ils aient tous deux commencé à constituer des réserves stratégiques.

## CONCLUSION

L'Iran a la possibilité d'interdire momentanément l'accès au golfe arabo-persique. Il ne peut cependant pas le couper de façon durable, sa capacité d'intervention navale étant limitée et en grande partie obsolète. Si l'offensive se limite à une intervention dans le détroit d'Ormuz,

les réserves stratégiques d'hydrocarbures et l'augmentation de production permettront de maintenir l'adéquation de l'offre et de la demande le temps nécessaire à sa réouverture.

L'Iran lui-même souffrirait d'un blocage prolongé. Soumis depuis 1996 à un embargo du fait de l'*Iran Libya Sanction Act*, mieux connu sous le terme de loi d'Amato, qui empêche les investissements supérieurs à 20 millions de dollars dans le secteur pétrolier, le pays manque de raffineries. Il importe 40% de ses besoins en hydrocarbures raffinés qui transitent également par le détroit d'Ormuz. Il n'a donc pas intérêt à voir se prolonger la situation, au risque de faire face à de graves troubles intérieurs.

Une intervention étendue à l'ensemble du golfe arabo-persique et visant à détruire l'infrastructure pétrolière et gazière des autres pays riverains aurait un impact beaucoup plus important sur les flux puisqu'elle jouerait directement sur la capacité de production. La reconstitution des moyens pourrait être très longue et entraîner des conséquences d'une ampleur difficile à estimer, mais sans commune mesure avec celles d'une action limitée au seul détroit. Dépourvu du parapluie de la dissuasion nucléaire, ce serait cependant un suicide pour le pays. Le régime qui le dirige serait-il suffisamment en difficulté pour être capable d'une telle fuite en avant ?

---

1. Cet article est une mise à jour de «*Bloquer le détroit d'Ormuz: menace réelle ou rodomontades*» publié en juin 2010 dans la livraison 25/26 *Les seigneurs de la mer* de la revue *Outre-terre* de l'Académie européenne de géopolitique.

2. Chiffres 2011. *BP Statistical Review of World Energy*, <http://bp.com/statisticalreview>

3. GOV/2011/65, *Implementation of the NPT Safeguards Agreement and relevant provisions of Security Council resolutions in the Islamic Republic of Iran*, 8 November 2011.

4. Ronen Bergman, *Will Israel Attack Iran?* *The New York Times*, 25 January, 2012, <http://www.nytimes.com/2012/01/29/magazine/will-israel-attack-iran.html>. Page consultée le 8 février 2011.

5. Ibid.

6. Terme tiré du Coran, qui désigne la communauté des croyants.

7. *Iran: le détroit d'Ormuz reste ouvert*, JDD, 28 décembre 2011. <http://www.lejdd.fr/International/Depeches/Iran-le-detroit-d-Ormuz-reste-ouvert-444574/>. Page consultée le 8 février 2012.

8. *Iran: des députés veulent fermer le détroit d'Ormuz aux pétroliers allant vers l'UE*. RTL, le 2 juillet 2012. <http://www.rtl.be/info/monde/international/890214/iran-des-deputes-veulent-fermer-le-detroit-d-ormuz-aux-petroliers-allant-vers-l-ue>

9. D. Ortolland, dir. *Atlas géopolitique des espaces maritimes*, Ed. Technip, Paris, 2008. p. 131.

10. Elles comprennent un nombre croissant de chasseurs de mine, ainsi que l'USS Ponce, un ancien transport de chalands de débarquement transformé en bâtiment-base pour les forces spéciales et les forces de guerre des mines qui arrivent sur zone le 3 juillet 2012. Du 14 au 29 septembre 2012, le grand exercice interallié IMCMEX (*International Mine Courtermasures Exercise*) est conduit en mer d'Oman et dans le golfe d'Aden par les États-Unis. Il a pour objectif d'entraîner les forces présentes à assurer la liberté de navigation dans les eaux internationales du Moyen-Orient et à promouvoir la stabilité régionale.

11. Nicolas Gros-Verheyde, *Les Pays-Bas prêts à aider les Américains à garder le détroit d'Ormuz ouvert*. *Le Monde*, 7 février 2012. <http://www.bruxelles2.eu/zones/iran-irak/les-pays-bas-pret-a-aider-les-americains-a-garder-le-detroit-dormuz-ouvert.html>

12. Closing Time - Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, [elfercenter.ksg.harvard.edu/files/IS3301\\_pp082-117\\_Talmadge.pdf](http://elfercenter.ksg.harvard.edu/files/IS3301_pp082-117_Talmadge.pdf). Page consultée le 21 novembre 2009.

# PROBLÉMATIQUES DE SÉCURITÉ EN MER NOIRE : LA DIMENSION MARITIME

Stéphane Delory,  
Fondation pour la recherche stratégique

**A** un moment où les espaces maritimes sont l'objet de contestations et de revendications croissantes, la mer Noire donne l'image d'un espace relativement figé, où les litiges semblent devoir être réglés sinon sans tensions, du moins sans conflits<sup>(1)</sup>. Ce calme apparent est toutefois paradoxal, car la mer Noire demeure un point de jonction entre les zones d'influence russe, euro-atlantique et turque, et reste exposée à un ensemble de dynamiques géostratégiques et économiques contradictoires.

Mer fermée, bordée par la Bulgarie, la Roumanie, l'Ukraine, la Russie, les républiques autonomistes d'Ossétie du Sud et d'Abkhazie, la Géorgie et la Turquie, la mer Noire a traditionnellement été soumise à l'influence dominante de l'empire byzantin, de l'empire ottoman, puis de l'URSS. Lac turc jusqu'en 1535 (date des premières « capitulations » accordées aux Français), elle devient l'objet d'un conflit permanent entre Russes et Turcs dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Saint-Petersbourg tentant initialement d'assurer la libre circulation de ses flottes vers la Méditerranée avant de tenter de dominer totalement la région. L'implication croissante des puissances occidentales, soucieuses de promouvoir leurs intérêts auprès de la Sublime Porte puis d'endiguer l'expansionnisme russe, contribue progressivement à établir un régime juridique régulant le mouvement des flottes commerciales et militaires dans les détroits<sup>(2)</sup>. Une succession de traités fixe ainsi la circulation des flottes (notamment le traité de Kala-i Sultaniye de 1809, la Convention internationale des détroits de 1841 et le traité de Londres de 1871), conduisant finalement à la formulation de la Convention de Montreux (1936) qui encadre de nos jours encore la circulation dans les détroits et limite le stationnement des flottes de guerre des États non riverains en mer Noire. Signée par la plupart des grandes puissances maritimes européennes, les États riverains et limitrophes<sup>(3)</sup> mais non par les États-Unis, la Convention a probablement contribué à limiter la remilitarisation de la mer Noire, notamment dans les années 2000, lorsque la région est devenue l'enjeu de luttes entre la Russie qui s'attache alors à maintenir son influence auprès de ses anciennes possessions soviétiques, et les États-Unis qui tentent d'attirer la région dans l'orbite euro-atlantique. À l'entrée dans l'Otan de la Bulgarie et de la Roumanie en 2004 succèdent ainsi les rapprochements entre l'Alliance atlantique et la Géorgie puis l'Ukraine<sup>(4)</sup>, préludes à une adhésion annoncée qui génère une opposition de plus en plus vive de la part de la Russie. Les réticences européennes à un élargissement qui s'annonce fortement déstabilisateur (sommet de Bucarest)<sup>(5)</sup>, la guerre russo-géorgienne d'août 2008 et l'élection de Barack Obama viennent cependant mettre un terme à ce conflit d'influence et consacrent la reconnaissance implicite par les États-Unis et l'Union européenne de la prééminence stratégique régionale russe.

Parallèlement aux tensions et conflits qui opposent les États riverains de la mer Noire à propos des minorités (Russie et Ukraine sur la minorité russe de Crimée, Russie et Géorgie sur les minorités ossètes et abkhazes de Géorgie, Arménie et Azerbaïdjan au

Haut-Karabakh) et aux différends sur la tarification des hydrocarbures et leur transit qui divisent Kiev et Moscou, les problématiques plus strictement liées à la dimension maritime de la région mer Noire sont nombreuses, certaines d'entre elles remontant à la dislocation de l'URSS, d'autres émergeant à mesure de l'évolution stratégique de la région. Au-delà des litiges territoriaux, tels que ceux qui opposent l'Ukraine à la Roumanie dans le delta du Danube sur le partage d'une série d'îlots situés sur le bras de Chilia du Danube, et sur la possession de l'île des Serpents (appartenant originellement à la Roumanie, mais donnée à l'Ukraine en 1948), qui tendent à se régler par le recours aux juridictions internationales<sup>(6)</sup>, des sujets de conflit réels ou potentiels demeurent quant à la location de la base de Sébastopol par la Russie, extorquée à l'Ukraine en 1997 et en 2010 au prix de pressions systématiques, mais également au sujet de l'accès par l'Otan aux eaux de la mer Noire dans le cadre de la garantie de sécurité accordée à ses membres ou aux États qui aspirent à y adhérer. Signe des temps, la reconnaissance unilatérale des républiques autonomes d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud par la Russie<sup>(7)</sup>, qui consacre l'amputation du territoire d'un État membre du Partenariat pour la Paix de l'Otan par un autre, ne semble être considérée comme un problème que par la Géorgie elle-même, l'Union européenne comme les États-Unis ayant été contraints d'accepter le fait accompli.

## UN ESPACE MILITAIRE FIGÉ

De fait, alors que la région de la mer Noire a, un temps, été perçue comme une nouvelle frontière où l'Union européenne et les États-Unis pourraient progressivement étendre leurs normes d'économie de marché, de démocratisation et de sécurité collective, elle apparaît petit à petit comme un espace cloisonné où les puissances régionales dominantes (Russie et à moindre égard Turquie) tendent à se réapproprier leur propre sphère d'influence et à inhiber l'implantation des puissances ou organisations internationales susceptibles de remettre en cause leur hégémonie. La mer Noire est ainsi le symbole tangible de l'affaiblissement considérable de la capacité d'influence des États occidentaux, en termes d'exportation et d'imposition de normes, comme en termes de sécurité, y compris dans leur voisinage le plus proche.

De ce point de vue, la Convention de Montreux est certainement l'un des éléments les plus favorables au maintien des hégémonies locales. La Convention interdit en effet le stationnement permanent des navires des États non riverains et limite le tonnage de ceux autorisés à y séjourner durant les vingt et un jours prévus par le texte. Si ce tonnage est suffisant pour permettre l'entrée de petites flottes (l'ensemble des flottes non riveraines ne doit pas dépasser 45 000 tonnes, avec un maximum individuel de 2/3 du volume par État non riverain), l'impossibilité de stationnement permanent limite considérablement

l'influence de l'Otan dans la région. Ces contraintes ont très probablement contribué à atténuer le soutien que les États-Unis ont été en mesure d'offrir à leurs alliés locaux, notamment à la Géorgie. Si elle a bénéficié d'une assistance militaire forte de la part de ceux-ci, lui permettant dans la décennie 2000 de moderniser considérablement ses armées et de résister aux dynamiques sécessionnistes instrumentalisées par Moscou, la Convention de Montreux a empêché Washington d'exercer une véritable diplomatie navale qui eût éventuellement pu dissuader la Russie de s'engager dans le processus d'escalade ayant conduit au conflit de 2008.

Parallèlement, l'extension des responsabilités de l'Otan à la mer Noire initialement envisagée dans la continuité de l'opération de sécurisation de la Méditerranée Active Endeavour a été systématiquement combattue par la Russie<sup>(8)</sup>, avec le soutien compréhensif de la Turquie, désireuse de conserver une prééminence relative dans la zone. La nécessité pour Washington de maintenir des relations coopératives avec la Russie, notamment pour les questions de transit vers l'Afghanistan, a par ailleurs contribué à limiter les initiatives de l'Alliance qui a essentiellement cherché à étendre son influence dans la région par des rapprochements successifs avec la Géorgie et l'Ukraine, déconnectés toutefois de toute perspective de déploiements militaires<sup>(9)</sup>. Le rejet par les membres européens de l'Alliance d'une adhésion rapide de ces deux États à l'organisation a, de ce point de vue, mis en exergue la limite de la capacité d'extension de l'Otan, celle-ci étant essentiellement réalisée dans une perspective politique et n'étant pas adossée à l'engagement de moyens militaires. Le conflit géorgien, remarquable non tant du fait de l'impuissance des Occidentaux à le prévenir que par la violence de la réaction russe, leur a probablement donné raison *a posteriori*. Si de nombreux analystes américains ont cru pouvoir expliquer l'intervention russe par le signal d'abandon qui aurait été donné par les Européens lors du sommet de Budapest, force est de constater que les préalables à la garantie de sécurité induite par l'adhésion de ces deux États n'ont jamais été réunis, en dépit de la nature très spécifique de la menace à laquelle ils pouvaient être confrontés. Il est particulièrement notable que la dimension maritime de la garantie de sécurité susceptible d'être apportée par l'Alliance n'ait pas été approfondie et que la question de l'applicabilité de la Convention de Montreux n'ait pas été véritablement posée ouvertement.

## **LA PRÉSENCE CROISSANTE DE LA RUSSIE EN TANT QU'ACTEUR STRATÉGIQUE**

Si la volonté de maintenir l'espace mer Noire comme un espace clos sous domination russe – les ambitions turques en la matière n'ayant pas été suivies d'effet – s'est trouvée démultipliée par la défaite de la Géorgie pro-occidentale, Moscou n'a, dans les faits, jamais véritablement admis que la partie orientale de la région puisse échapper à

son influence. Mais alors que la volonté de la Russie de maintenir la Géorgie dans un état de déstabilisation durable s'explique avant tout par des questions politiques conjoncturelles<sup>(10)</sup>, le conflit persistant entre Moscou et Kiev a quant à lui une dimension éminemment stratégique. La dépendance de la Russie à l'égard des infrastructures énergétiques ukrainiennes, par lesquelles ont transité jusqu'à 84% des exportations gazières russes, a conduit Moscou à tenter de contraindre Kiev à lui en céder le contrôle, la dette énergétique ukrainienne justifiant une politique tarifaire léonine et un chantage permanent. Parallèlement, la nature même de Sébastopol, seul port en eau profonde capable d'abriter les bâtiments de la flotte de la mer Noire, a induit la Russie à exercer des pressions constantes pour que l'Ukraine lui en laisse un libre usage<sup>(11)</sup>. Dans un cas comme dans l'autre, la brutalité de l'approche russe, fondée alternativement sur la collusion politique, les pressions et le chantage, a laissé accroire à une volonté de domination politique et économique, ainsi qu'à un révisionnisme territorial systématique. Or, si ces éléments entrent en ligne de compte, ils n'expliquent pas tout. En tant que puissance économique comme en tant que puissance militaire, la Russie post-soviétique n'était pas en mesure de se passer d'une maîtrise minimale de l'Ukraine et de sa façade maritime, sauf à remettre entre les mains d'un État étranger potentiellement inamical l'essentiel de ses exportations énergétiques (premier secteur exportateur de la Russie) et d'abandonner toute capacité maritime dans la zone. La nature même des élites (politique comme économique) ukrainiennes et russes, gangrenées par la même approche corrompue des affaires publiques, contribue ainsi à expliquer qu'aucune solution coopérative satisfaisante n'ait pu être trouvée, générant une relation de force permanente économiquement préjudiciable<sup>(12)</sup>.

Contrairement à l'Ukraine cependant, la Russie de Vladimir Poutine a réussi à dépasser certaines de ses limites et compris que l'expansion économique, soutenue par un appareil militaire efficace, présentait un intérêt très supérieur à l'exploitation des ressources des États voisins<sup>(13)</sup>. Pour Moscou, la mer Noire est ainsi devenue un vecteur potentiel de croissance destiné à mettre la Russie directement en prise avec ses principaux marchés et à y exercer une influence.

Au niveau énergétique, la Russie a progressivement réduit sa vulnérabilité en se donnant les moyens d'accéder directement à ses principaux clients ouest-européens, au nord par la construction du gazoduc Nord Stream qui alimente directement l'Allemagne par la Baltique en évitant la Pologne, et au sud par le projet de gazoduc South Stream dont le tracé est actuellement en phase de finalisation, et qui lui permettra d'accéder directement à la Bulgarie. Blue Stream, un « prototype » de South Stream, reliant directement la Russie à la Turquie, a été mis en service il y a déjà plusieurs années, démontrant l'intérêt de ce type de projet pour les deux partenaires qui s'affranchissent ainsi de pays de transit

politiquement incertains. Sauf évolution majeure, ces investissements devraient permettre à la Russie de consolider sa position de premier fournisseur de gaz de l'Union européenne et renforcer le quasi-monopole dont elle jouit sur les marchés des États riverains. Au niveau militaire, bien que Moscou ait obtenu en 2010 le renouvellement du bail de la base de Sébastopol jusqu'en 2042<sup>(14)</sup>, une solution de stationnement complémentaire s'ébauche par l'aménagement du port de Novorossiïsk dont il est prévu qu'il soit capable d'accueillir une partie de la flotte dès 2020.

Le cumul de ces investissements militaires et énergétiques, qui dépassera probablement très largement la trentaine de milliards d'euros, témoigne de la volonté impérieuse du Kremlin de trouver des solutions lui permettant de s'affranchir de ses actuelles dépendances. Elles ne traduisent cependant pas une volonté de désenclavement et de développement de l'espace régional, mais plutôt une volonté de domination, la fin des interdépendances entre la Russie et ses voisins permettant de concrétiser une maîtrise plus totale sur ces derniers, y compris ceux appartenant à l'Otan ou à l'Union européenne. *Ipso facto*, la mer Noire tend ainsi à devenir un espace «déconflictualisé», du fait de l'hégémonie croissante de son acteur dominant et de la marginalisation économique, militaire et stratégique des autres acteurs.

## QUELLES PERSPECTIVES DE TRANSFORMATIONS EN MER NOIRE ?

La mer Noire ne doit sa brève émergence en tant que zone stratégique d'intérêt que par l'investissement américain qui durant les années 1990-2000 l'a perçue comme une zone de transit permettant d'acheminer, *via* la Géorgie, les richesses en hydrocarbures de la Caspienne (alors largement valorisées par les grandes sociétés pétrolières américaines). Les intérêts économiques ont progressivement amené le gouvernement américain à s'impliquer politiquement dans la région<sup>(15)</sup> par un soutien au processus de démocratisation des anciennes républiques soviétiques visant explicitement à contenir l'influence russe. Douchés par le conflit géorgien, désireux d'obtenir le soutien de la Russie sur des dossiers autrement plus sensibles que la promotion des droits de l'Homme et de la démocratie ou la défense des intérêts régionaux des compagnies pétrolières, et desservis par les politiques des gouvernements «pro-occidentaux»<sup>(16)</sup> portés par la révolution des Roses et la révolution Orange, les États-Unis se sont largement désengagés de la zone. Si un temps, l'hypothèse du déploiement de systèmes antimissiles navals américains en mer Noire pour contrer une éventuelle menace balistique iranienne a pu laisser penser que celle-ci pourrait encore présenter un intérêt stratégique pour les États occidentaux, le choix, techniquement plus contestable mais politiquement plus soutenable, de déploiement terrestre dans les États de l'Otan (Roumanie, Turquie) y a mis un terme.

Dans un même temps, les organisations régionales créées au cours des années 90 pour tenter de créer une dynamique régionale politique et économique se sont avérées totalement insuffisantes. Ni l'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (OCEMN/BSEC)<sup>(17)</sup>, ni l'Organisation pour la démocratie et le développement économique (ODDE - GUAM)<sup>(18)</sup> n'ont pu dépasser le stade d'organes de coopération, permettant la mise en œuvre de programmes certes communs mais d'un impact marginal en termes de sécurité et de développement économique<sup>(19)</sup>. La BlackSeaFor, tentative de création d'une force navale commune aux États riverains, reste quant à elle avant tout un symbole tendant à démontrer qu'une coopération minimale existe en matière de sécurité, et permet de justifier pour la Russie le rejet de l'implication des forces navales de l'Otan dans la zone<sup>(20)</sup>.

Seul acteur dominant potentiel restant, l'Union européenne a quant à elle touché aux limites de son influence normative, l'exclusion de fait de toute perspective d'adhésion des anciennes républiques soviétiques inhibant la volonté de ces dernières de se soumettre aux demandes de réformes bruxelloises, en tout état de cause peu applicables dans des sociétés encore fortement marquées par l'empreinte soviétique. Parallèlement, l'incapacité de l'UE à influencer sur la Russie, parfois par absence de volonté politique mais également du fait de la grande résistance de la Russie face aux stratégies de pression économique, limite considérablement sa capacité d'intermédiation entre Moscou et les États riverains.

L'évolution de la situation stratégique de la mer Noire est de ce point de vue très emblématique. Durant deux décennies en effet, la zone a été fortement sollicitée par les puissances occidentales, favorisant la mise en place de pléthore de schémas coopératifs censés prélude à une démocratisation approfondie des sociétés de la région et à la mise en œuvre d'une économie de marché transparente. Révolution des Roses, révolution Orange, MAP (*Membership Action Plan*), OCEMS, ODDE ou BlackSeaFor – autant de noms et d'acronymes scandant la progression tantôt symbolique tantôt concrète des intérêts euro-atlantiques. Rares sont ceux toutefois qui ont perçu la fragilité de ce processus, étroitement lié à la transformation de sociétés très étrangères aux valeurs proposées, mais aussi à la résorption effective de l'influence russe sur les républiques post-soviétiques, laquelle dépendait certes des réformes économiques et politiques mais également – voire surtout – des garanties de sécurités offertes par les États occidentaux. Cette période est révolue, autant parce que le développement économique et politique des États riverains déjà intégrés à la sphère occidentale n'est que peu lié à l'espace mer Noire que parce que celui de ceux qui en sont exclus reste soumis à l'influence délétère d'une Russie qui perçoit toute évolution comme une menace.

Assez paradoxalement cependant, la résurgence d'une dynamique économique et politique plus ouverte aux intérêts occidentaux n'est pas à exclure, notamment du fait

d'évolutions récentes relatives à la dimension spécifiquement maritime de la région. La découverte de gisements gaziers offshore pourrait en effet permettre à certains États riverains (Roumanie, Bulgarie, Ukraine, Turquie) de retrouver, pour un temps, une plus grande indépendance énergétique à l'égard de la Russie, mais également faciliter la ré-implication de l'UE dans la zone. Bien que la taille des gisements ne soit pas encore précisément évaluée, ceux-ci pourraient être suffisants pour donner une nouvelle impulsion aux projets d'infrastructures de transit nord sud (dont Nabucco<sup>(21)</sup> est la représentation emblématique) et inciter les entreprises gazières occidentales à investir dans ces régions, contraignant Bruxelles à favoriser une seconde vague de réformes. Ces apports permettraient non seulement de relativiser le poids de la Russie dans la distribution du gaz en Europe mais également de la pousser à adopter une démarche plus coopérative avec les États riverains pour participer à l'exploitation de ces marchés.

De surcroît, si les États-Unis et l'Otan n'apparaissent plus comme les grandes puissances réformatrices de la mer Noire, ils maintiennent une présence plus que symbolique, plus particulièrement par le biais de la diplomatie navale. Au-delà des exercices interalliés classiques, les exercices réalisés dans le cadre du Partenariat pour la Paix permettent d'impliquer les États non membres de la zone. Il est assez notable que les exercices navals Sea Breeze avec l'Ukraine se soient maintenus en dépit du retour au pouvoir du parti des Régions « pro-russe » de Viktor Ianoukovitch, et de l'abandon du processus d'adhésion par celui-ci. Ils réunissent désormais dix-sept États (Otan, membres du Partenariat pour la Paix et certains États du Proche et Moyen-Orient), apportant à l'Ukraine un soutien certes encore mesuré mais néanmoins tangible en matière de sécurité. En 2011, l'Otan a réalisé 64 exercices communs avec l'Ukraine, témoignant de la volonté de Kiev de maintenir un lien fort avec l'Otan et d'échapper à une relation bilatérale avec Moscou dont l'issue serait systématiquement défavorable. Parallèlement, à partir de 2010, les États-Unis ont instauré une *Black Sea Rotational Force*, permettant une présence militaire régulière en mer Noire et le soutien aux coopérations militaires avec les différents États de la région.

Cette approche est certainement la meilleure. D'une part, l'extension des coopérations bilatérales et multilatérales entre les différents États de la région, les États-Unis et l'Otan contribue à pérenniser la présence de forces extra-régionales dans la zone. D'autre part, la continuité des relations Otan-Ukraine représente un facteur déterminant. Il est en effet probable que seul le ralliement de l'Ukraine à un agenda euro-atlantique soit véritablement susceptible de convaincre la Russie de modifier sa posture stratégique en mer Noire et de la réorienter vers une approche plus coopérative. Toutefois, ce ralliement ne peut être opéré que lentement, la capacité de rétorsion de Moscou à l'égard de Kiev étant sans limites. Outre la question de la dette énergétique, une instrumentalisation de

la question de la minorité russe en Crimée permettrait de susciter des tensions fortes, voire déstabilisatrices. De ce point de vue, bien que l'actuelle majorité au pouvoir en Ukraine soit loin d'offrir toutes les garanties de transparence démocratiques et économiques, un soutien actif apparaît souhaitable.

L'équation reste cependant complexe. Les années 2000 ont démontré que les réformes politiques et économiques permettaient de faire radicalement évoluer les sociétés de la mer Noire pour autant que ces réformes soient pleinement soutenues par l'UE (adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie) ou générées de l'intérieur (arrivée de l'AKP au pouvoir en Turquie), mais qu'elles n'étaient pas fonctionnelles sans un investissement économique massif et une garantie de sécurité efficace. Ces deux derniers aspects ont fait défaut dans la partie orientale de la mer Noire, faute de pouvoir faire entrer les pays concernés dans l'UE ou de garantir leur sécurité par des moyens militaires crédibles. Or, le maintien des anciennes républiques soviétiques hors de la sphère d'influence occidentale demeure l'un des moyens pour la Russie de renforcer sa présence régionale et d'y poursuivre une politique de fait accompli. Si l'émergence d'un potentiel gazier pourrait contribuer à relancer l'ensemble des économies de la zone et réinitier une logique de réformes économiques et politiques, quel format de sécurité devrait être adopté pour soutenir cette dynamique sans provoquer d'opposition frontale de la part de Moscou ? L'accentuation des coopérations navales représente peut-être la solution la plus pérenne, tout comme le renforcement des capacités de sécurisation des ressources énergétiques qui émergent dans les programmes Otan. Celle-ci permettrait notamment de renforcer les composantes navales des États membres riverains et d'associer les États non membres. Il n'est pas impossible que par ces biais, la présence de l'Alliance puisse se légitimer en mer Noire et favoriser un rééquilibrage des rapports de force. Il est cependant probable que ces mesures resteront insuffisantes sans une plus grande implication de l'Union européenne et l'acceptation par ses États membres que le développement de cette région, crucial en termes de sécurité énergétique, nécessite un soutien politique et économique fort et la restauration de garanties de sécurités minimales mais crédibles. La confrontation politique avec la Russie qui en résulterait rend cependant cette hypothèse pour le moins hasardeuse.

- 
1. Cet article conçoit la mer Noire dans sa dimension maritime. De fait, si les conflits régionaux sont nombreux, ceux relatifs à la maîtrise de l'espace maritime, dans sa dimension économique ou militaire, sont tout au plus endémiques.
  2. C'est-à-dire le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le détroit du Bosphore, lequel débouche sur la mer Noire.
  3. Soit la Russie et l'Ukraine (États successeurs de l'URSS), la Bulgarie, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, la Roumanie et la Turquie.
  4. La révolution des Roses (Géorgie, 2003) et la révolution Orange (Ukraine, 2004) portent respectivement Mikheil Saakachvili et Viktor Iouchtchenko au pouvoir. Ces deux révolutions marquent la chute des gouvernements hérités des indépendances, composés d'anciens responsables soviétiques, certes opposés aux ingérences de la Russie dans les politiques nationales, mais soucieux de ménager celle-ci. La période 2003-2006 marque le nadir de l'influence russe sur ces États, Tbilissi et Kiev entamant des procédures d'adhésion à l'Otan (IPAP et Intensive dialogue), lesquelles devaient être finalisées par un *Membership Action Plan* (MAP) initiant le processus formel d'adhésion. Rappelons que les MAP induisent non seulement des réformes militaires approfondies, mais également des mesures de libéralisation économiques et politiques. Loin d'être formel, le processus d'adhésion s'associe donc à une réforme de fond des États concernés qui aurait induit, notamment dans le cas de l'Ukraine, à accélérer la perte d'influence de la Russie.
  5. Le sommet de Bucarest (avril 2008) voit des États européens (Allemagne, France et Grande-Bretagne) s'opposer à l'octroi d'un plan d'adhésion (MAP), préalable à l'adhésion formelle, à la Géorgie et à l'Ukraine, en dépit de la volonté explicite des États-Unis d'aller dans ce sens. La décision, remise au sommet des ministres des Affaires étrangères de décembre 2008, est formellement maintenue mais dans les faits apparaît comme suspendue. Ce revirement témoigne des inquiétudes croissantes des Européens face aux implications de sécurité liées à cette initiative, la Russie ayant exprimé une opposition absolue.
  6. La capacité des États riverains à gérer leurs litiges territoriaux par le biais des juridictions internationales n'est nullement anecdotique. Outre qu'elle a permis de limiter les crispations entre les États concernés, elle établit un précédent utile notamment dans la perspective du partage des gisements gaziers découverts au large de la Bulgarie, la Roumanie et l'Ukraine.
  7. La Russie reconnaît les républiques autonomes d'Ossétie du Sud et d'Abkhazie en 2008. La reconnaissance de l'Abkhazie s'est accompagnée deux ans plus tard de la signature d'accords de défense d'une durée de 49 ans, autorisant la Russie à faire stationner des forces militaires sur le territoire abkhaze et à utiliser ses infrastructures portuaires (Soukhoumi).
  8. Opération de sécurisation maritime organisée par l'Otan à partir de 2001, suite aux attaques du 11 Septembre. Elle vise initialement à la lutte antiterroriste. La Russie y a participé entre 2006-2011.
  9. L'essentiel de l'assistance militaire a été réalisée par l'intermédiaire des coopérations bilatérales ou Otan, portant sur la réforme des forces militaires et l'entraînement des troupes, notamment pour la Géorgie. Au niveau de l'Otan, les démonstrations de soutien les plus fortes ont pris la forme d'exercices navals, plus particulièrement avec l'Ukraine (*exercices Sea Breeze*).
  10. Celles-ci sont particulièrement nombreuses. On peut citer entre autres la profonde hostilité des dirigeants russes à l'égard d'Edouard Chevardnadze, l'implication de la Russie dans les conflits abkhazes et ossètes et son obstruction dans le règlement subséquent du conflit, les tensions sur le contrôle des frontières entre la Géorgie et la Tchétchénie suites aux deux guerres en 1996 et 1999, les différends énergétiques. Ces tensions se sont accentuées avec l'arrivée de Mikheil Saakachvili au pouvoir fin 2003.
  11. Partagée entre Kiev et Moscou, la flotte de la mer Noire se trouve progressivement modernisée, la Russie ambitionnant de retrouver une marine capable de soutenir son influence en Méditerranée.
  12. On peut penser en effet qu'une modernisation concertée du système de gazoducs desservant l'Europe de l'Ouest *via* l'Ukraine eut été une solution économiquement plus viable que la construction de dérivations de type Nord Stream (Russie – Allemagne) et South Stream (Russie – Bulgarie). La mainmise d'oligarchies sur les ressources et le transit gazier en Russie et en Ukraine a conduit à une approche strictement inverse, fondée

sur le dépeçage initial des ressources puis à des luttes claniques pour en garder le contrôle. La rapide montée en puissance de Gazprom sur le marché international a cependant permis à la Russie de disposer d'un acteur industriel majeur, suffisamment puissant pour imposer à l'Ukraine une tarification excessive mais néanmoins trop faible pour reprendre le contrôle des infrastructures de transit.

13. L'une des grandes faiblesses de l'Ukraine repose dans son incapacité à rationaliser son modèle énergétique, très dépendant d'un gaz peu cher et totalement inadapté aux tarifications actuelles. Si la Russie inflige délibérément des tarifs exorbitants à l'Ukraine à des fins d'extorsions politiques et industrielles, celle-ci n'a pas entrepris les réformes permettant de limiter sa consommation et sa dépendance à l'égard de son voisin, de nombreuses élites locales tirant avantage de la situation actuelle.

14. La négociation n'est cependant pas finalisée, certaines annexes restant encore discutées. Surtout, l'Ukraine a concédé le renouvellement en échange d'une politique tarifaire plus souple sur le gaz, qui demeure pour le moins relative. De ce fait, Kiev poursuit une politique de diversification des échanges et de modernisation de ses infrastructures qui doit lui permettre d'alléger sa dépendance. Il est cependant douteux que ces efforts soient suffisants pour – à court terme – lui garantir une plus grande souveraineté sur Sébastopol.

15. Il faut noter toutefois que l'administration Clinton s'était déjà fortement impliquée dans la région lors des négociations sur le désarmement nucléaire de l'Ukraine au milieu des années 90 (protocole de Lisbonne du traité Start I), celle-ci ayant hérité d'une part non négligeable des forces nucléaires stratégiques soviétiques.

16. Le terme doit être utilisé avec prudence, le caractère pro-occidental de ces gouvernements étant très dépendant des intérêts économiques des différentes factions les ayant constitués.

17. L'OCENM rassemble l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, la Grèce, la Moldavie, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Turquie et l'Ukraine.

18. L'ODDE-GUAM rassemble l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine. Elle vise plus spécifiquement à créer une dynamique politique commune hors de la sphère d'influence russe, sans grands résultats cependant.

19. L'OCENM a tenté de se saisir des questions de sécurité mais son format, qui réunit des pays aux intérêts contradictoires, n'a pas permis d'avancées concrètes.

20. *Black Sea Naval Co-operation Task Group*/Groupement de coopération navale de la mer Noire. La BlackSeaFor réunit les marines bulgare, géorgienne, turque, roumaine, russe et ukrainienne. Elle se rassemble une fois par an et peut être activable sur demande. Ses prérogatives relèvent avant tout de la sécurité maritime.

21. Projet de gazoduc devant permettre aux États de l'UE d'accéder dans un premier temps aux réserves azéries et à terme à celles du Moyen-Orient.



# LE DÉTROIT DE MALACCA PRIS ENTRE DEUX FRONTS

Éric Frécon<sup>(1)</sup>,  
enseignant-chercheur à l'École navale,  
coordinateur de l'observatoire de l'Asie du Sud-Est  
à l'Asia Centre

La mondialisation n'en est pas à son coup d'essai. Entre -1 000 et +1 000, les Austronésiens, issus du peuplement mongoloïde de Chine du Sud, ont essaimé de l'Asie du Sud-Est jusqu'à Madagascar à l'ouest et jusqu'à la Mélanésie, voire Hawaï et l'île de Pâques, à l'est. Déjà les techniques maritimes s'avéraient cruciales. Entre les V<sup>e</sup> et II<sup>e</sup> siècles avant notre ère, les tambours de bronze Dong Son se sont ainsi répandus dans toute l'Asie du Sud-Est et leurs enluminures célébraient cet âge d'or. Puis vers les I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> siècles après Jésus-Christ, les Romains ont préféré prendre la mer plutôt que de se soumettre aux Parthes en empruntant la route de la Soie. La péninsule malaise ou Chersonèse d'or, telle que dépeinte par Ptolémée au II<sup>e</sup> siècle, motivait leurs expéditions. Occident et Orient échangeaient et commerçaient. Peu à peu, des thalassocraties ont fleuri, comme le Funan (I<sup>er</sup>-VI<sup>e</sup> siècles) basé autour d'Oc-éou ou Srivijaya (VII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) centré sur Palembang, à Sumatra. À la fin du IX<sup>e</sup> siècle, des céramiques chinoises de la dynastie Tang portant des symboles bouddhistes, des inscriptions du Coran ou travaillées pour le marché iranien transitaient entre l'Asie du Nord-Est et le monde arabo-persan. C'est ce dont témoigne l'épave du boutre retrouvé en 1998 au large de Belitung, dans le détroit de Gelasa, entre Java et Singapour. Puis ont suivi d'autres réseaux asiatiques chers à Denys Lombard et articulés autour de sultanats-entrepôts, dont le plus fameux fut celui de Malacca. Avant sa conquête par les troupes du Portugais Albuquerque, son port accueillait 2 000 vaisseaux par jour; 100 000 personnes y vivaient et 84 langues y étaient parlées. Par la suite, Batavia, à Java, n'a assuré l'intérim comme centre commercial qu'avant l'arrivée des Britanniques à Penang en 1786 et surtout à Singapour en 1819. Ainsi s'est peu à peu mis en place un système géographique mettant en relation de nombreux acteurs étatiques et articulé sous forme de méditerranée, reprenant ainsi les réflexions géopolitiques d'Yves Lacoste ou plus récemment de François Gipouloux<sup>(2)</sup>. Au sein de ces interrelations connectées à d'autres ensembles plus vastes, vers le nord ou l'ouest, le détroit de Malacca s'est arrogé une place centrale au fil des siècles<sup>(3)</sup>.

Ce corridor est bordé au nord, sous forme d'entonnoir, par l'Inde depuis les îles Andaman et Nicobar, ainsi que la Thaïlande en son point le plus étroit, à l'est<sup>(4)</sup>. Puis déroulent environ 900 km de mangroves côté indonésien, sur l'île de Sumatra, à l'ouest, et des côtes beaucoup plus développées et équipées sur la rive est malaisienne. On y retrouve en effet, outre Penang, Port Klang, relié à Kuala Lumpur, la capitale, par une conurbation qui s'étire dans la vallée de Klang, ainsi que Malacca, au prestige aujourd'hui éclipsé par d'autres zones, comme le projet Iskandar à Johor ou le port de Tanjung Pelepas, non loin de Singapour. Enfin, le détroit se rétrécit à Batu Berhenti, entre Singapour et Belakang Padang, une des îles de la province indonésienne de l'archipel des Riau; au-delà: la mer de Chine méridionale<sup>(5)</sup>. Par facilité de langage et métonymie, «détroit de Malacca» pourra être ici utilisé pour évoquer aussi bien le détroit de Malacca *stricto*

*sensu* (secteurs 1 à 6 tels que définis par le *Traffic Separation Scheme* ou TSS du 1<sup>er</sup> mai 1981) que ce dernier associé au détroit de Singapour (secteurs 7 à 9 du TSS). De même, «détroit de Singapour» – anciennement «détroit du Gouverneur» sur la carte de Bellin (1755) – inclura le détroit de Pandan situé au sud-ouest de la cité-État. À noter que le détroit de Pandan se confond pratiquement avec le chenal Philippe (ou Phillip Channel). Les Anglo-Saxons, dont l'*Energy Information Administration* américaine, décrivent le détroit de Malacca comme un *chokepoint* – ou goulot d'étranglement – à savoir un «passage étroit largement emprunté par le trafic maritime». Il nous faut donc nous pencher sur cette artère de la mondialisation actuelle qui est avant tout maritime. D'un point de vue naval, le plus pertinent est de s'interroger sur la part du détroit de Malacca dans la maritimisation des conflits régionaux : la sûreté est-elle assurée malgré les menaces multiples qui pèsent sur le trafic et autour, notamment dans les arrière-pays portuaires, ou bien le détroit est-il lui-même imbriqué dans des comportements conflictuels locaux et régionaux ? Cette seconde option sera retenue en guise d'hypothèse : aux menaces<sup>(6)</sup> qui semblaient gérables s'ajoutent des disputes qui nuisent à une parfaite sécurisation des passages entre océans Indien et Pacifique.

## SÛRETÉ : UN DÉTROIT STRATÉGIQUE SOUS LA MENACE

L'environnement géographique est propice aux échanges et aux attaques. Si l'Asie du Sud-Est a été qualifié d'«*angle de l'Asie*» (Paul Mus), le détroit de Malacca a toujours joué la fonction de sas et d'écluse entre les marchés européens, arabes et indiens d'une part, chinois, japonais et coréens d'autre part. Ce fut hier à cause de la mousson, quand il fallait y attendre les changements de vent pour rejoindre les camps de base, mais surtout du fait du gain de temps qu'il permet, en évitant de contourner Java ou l'Australie.

### Le détroit de Malacca dans la maritimisation des échanges

«*Remontée du détroit de Malacca à 18 nœuds, dépassement des autres navires et par dessus tout, des petits pêcheurs qui se faufilent... Ce matin au mouillage, il y avait plus de 200 bateaux dans un rayon de 7 milles à Singapour... Vraiment impressionnant. Et bruyant à la VHF!*»<sup>(7)</sup> Tel était le témoignage d'un jeune officier de marine marchande en 2009. Pour lui donner raison, à la fin des années 2000, la Nippon Foundation estimait à 94 000 le nombre de navires transitant chaque année dans le détroit de Malacca; quant au nombre de barils par jour, il était en 2009 de 13,6 millions, selon l'US EIA (*Energy Information Agency*), contre 3,2 dans le détroit de Bab el-Mandeb<sup>(8)</sup>. Déjà en 2004, «*le système d'information du trafic des navires (Vessel Traffic International System – VTIS) de Singapour comptabilisait quotidiennement une moyenne de 1 000 navires (tous types de flux confondus) quittant ou se dirigeant vers le port et empruntant le détroit de Singapour*»<sup>(9)</sup>. Vincent Herbert explique que

le trafic maritime a doublé dans le détroit de Malacca entre 1986 et 1992, à l'heure du « *miracle asiatique* » comme l'expliquait la Banque mondiale.

Ces échanges est-ouest s'avèrent cruciaux pour la mondialisation entre les marchés européens, les mines d'Afrique et les puits arabo-persans d'une part, les usines et les marchés est-asiatiques d'autre part. Néanmoins, il convient de ne pas négliger les échanges nord-sud judicieusement mis en lumière par Nathalie Fau. Ils reposent d'une part sur des structures historiques, superposées aux anciens réseaux, lorsque les anciens sultanats du détroit – Johor, Siak, Jambi, Rokan – commerçaient et quand ces territoires étaient des fiefs, vassaux ou dépendances de Malacca ou de Srivijaya. Dans les Riau – surtout dans les Natuna et Anambas – ainsi qu'à Singapour ou en Malaisie, on y retrouve les mêmes Malais, avec le même accent et souvent le même lien de parenté. Les échanges – de produits alimentaires vers le nord, de produits de seconde main vers le sud – se font souvent depuis les *pelabuhan tikus* (ports-souris), plus ou moins formels et légaux. À ces vieilles structures s'ajoutent des projets décidés par le gouvernement. Si le triangle de croissance entre le Nord de Sumatra, le Sud de la Thaïlande et la Malaisie semble avoir fait long feu, celui entre Singapour, Johor en Malaisie et les Riau en Indonésie (Sijori) a débouché sur la mise en place de zones franches à Batam, Bintan et Karimun, en Indonésie, inaugurées en avril 2009 par le Président indonésien Yudhoyono. Les investissements singapouriens y sont vivement encouragés. De même en est-il à Johor, pour le projet Iskandar, où les mêmes Singapouriens sont très présents. Le défi y est posé en ces termes : 32 milliards de dollars à réunir d'ici 2025 pour aménager 2 217 km<sup>2</sup>, soit trois fois la superficie de Singapour. Preuve de ces échanges nord-sud, outre les multiples compagnies de ferries investies dans ces liaisons, il avait été envisagé la construction d'un pont géant entre Sumatra et la péninsule malaise.

Enfin, à un niveau touchant les intérêts vitaux du pays, Singapour dépend de la Malaisie pour son approvisionnement en eau et produits frais, à travers le détroit de Johor ; de même, Singapour est à la merci de l'Indonésie – et de son archipel des Riau – pour son approvisionnement en hydrocarbures, ainsi que pour ses espaces aériens nécessaires à l'entraînement de ses forces aériennes.

À tous égards, le détroit de Malacca s'impose comme un carrefour aussi bien régional que mondial.

### **Le détroit de Malacca dans la maritimisation des conflits**

Étant donné le caractère stratégique de ces eaux, celles-ci ont toujours bénéficié d'une attention particulière de la part des états-majors riverains. Surtout, le caractère géographique explique les conflits qui s'y jouent. Il s'agit tout simplement du meilleur endroit pour se livrer à des attaques : au sud, les frontières sont très proches les unes des autres entre Indonésie, Malaisie et Singapour. Surtout, les bancs de sable, les courants contraires et le trafic maritime obligent une attention de tous les instants, d'autant plus

que le nombre de marins à bord des navires de commerce va décroissant. Les malfrats profitent alors de la surveillance très lâche. Ils bénéficient surtout d'un environnement favorable à la guérilla maritime : mangroves, îles et îlots le long de Sumatra, particulièrement dans l'archipel des Riau. Les habitants racontent que cette province qui borde le sud du détroit de Malacca compte « *autant d'îles que de grains dans une tasse de poivre* », c'est-à-dire 2408, dont 700 inhabitées ou non baptisées, pour un total de 1,3 million d'habitants, soit 555 par île. Ce sont autant de cachettes et de bases arrières d'où peuvent surgir les criminels. Par exemple, les archipels quasi déserts des Anambas et Natuna, à la sortie est du détroit, comptent respectivement 0,66 et 0,78 habitant/km<sup>2</sup>(10). Dans ce double contexte stratégique et naturel, états-majors et hors-la-loi ont semé le trouble dans le détroit.

Dans le détroit de Malacca se sont tout d'abord cristallisés des conflits traditionnels. Il existait déjà des tensions entre les pays riverains : *Konfrontasi* initiée par Sukarno à Jakarta dans les années 60 contre ses voisins du nord ; séparation entre la Malaisie et Singapour décidée par Kuala Lumpur en 1965 ; accusation contre Singapour d'abriter de l'argent sale et de ne pas extradier des suspects en matière de corruption, comme le trésorier du parti démocrate Nazaruddin en 2011 ; suspicions sur le rôle joué par le Nord de la Malaisie dans le conflit sud-thaïlandais ; accusation lancée par l'Indonésie contre la Malaisie pour vol de patrimoine culturel et maltraitance d'immigrés indonésiens... Dans ce climat lourd, toutes les occasions sont bonnes pour des initiatives musclées, par bravade ou nationalisme, dans le détroit de Malacca qui devient l'avant-scène des enjeux régionaux : les conflits territoriaux sont mal éteints, comme celui de Pedra Blanca réglé à l'avantage de Singapour, au détriment de la Malaisie, devant la Cour de justice internationale ; les forces de l'ordre font preuve d'excès de zèle, quand par exemple des Malaisiens arrêtent des Indonésiens qui avaient arrêté des Malaisiens accusés d'avoir pêché dans les eaux indonésiennes ; surtout, l'Indonésie a décidé de positionner entre 300 et 1 300 soldats sur la petite île inhabitée de 50 hectares de Nipah, où le Président s'est rendu début juin 2012, tandis que la Malaisie et Singapour n'en finissent pas de s'armer. À Kuala Lumpur par exemple, les livraisons d'armes ont été multipliées par huit entre 2005 et 2009 selon le SIRPI (*Stockholm International Peace Research Institute*), tandis que Singapour dispose de six frégates.

À ces tensions interétatiques s'ajoutent des menaces qualifiées de « non-traditionnelles ». Pourtant, elles reprennent de vieilles pratiques fondées sur les anciens réseaux qui ont jadis strié le détroit. Si les trafics humains, d'animaux sauvages, de cigarettes, de granit et de sable n'ont qu'un impact local, il n'en va pas de même pour le banditisme maritime, la piraterie et le terrorisme maritime. S'agissant des attaques pour motifs privés, leur chiffre a considérablement baissé, par exemple de 38 à 1 dans le détroit de Malacca, au sens strict, entre 2005 et 2011, et de 151 à 15, en Indonésie, entre 2003 et 2009. Néanmoins, de

2008 à 2010, le nombre d'attaques en mer de Chine méridionale, à la sortie est du détroit, est passé de 0 à 31. En Indonésie, la tendance est à nouveau à la hausse avec 46 incidents en 2011. Surtout, dans le détroit de Singapour, on a compté 11 attaques en 2011 contre 2 en 2003. La menace persiste donc, suffisamment pour justifier des manœuvres navales ou montrer du doigt le voisin. Si la tendance se confirme, le risque d'une classification de la zone comme zone de risque de guerre persiste donc, bien qu'il ne s'agisse à présent que de détournements de barges et surtout d'extorsion, signe d'une corruption rampante mais sans impact sur le commerce international. Reste l'idée d'une menace terroriste. Une alerte avait été lancée en mars 2010 mais sans fondement. Même le GAM (*Gerakan Aceh Merdeka* – Mouvement pour l'indépendance d'Aceh), au plus fort de sa guérilla au nord de Sumatra, n'a jamais officiellement lancé d'opération dans le détroit qu'il aurait pourtant pu tenir en otage. Malgré tout, des scénarios catastrophes – bombes flottantes, échouages volontaires, mines, prises d'otages à bord de paquebot – continuent d'alimenter la chronique et de justifier des initiatives nationales et régionales.

Mais ces démarches sont aussi sous la menace d'intérêts particuliers ou de manque de moyens. Au danger de ne pas pouvoir contrer des menaces de tout type, s'ajoute la possible intervention de puissances étrangères, de façon de moins en moins indirecte.

## **SÉCURISATION : UNE COOPÉRATION RÉGIONALE SOUS LA MENACE**

De mauvaises habitudes ou luttes internes risquent de faire le jeu de puissances extérieures à la région, guère portées vers le mécénat sécuritaire mais plutôt mue par des intérêts stratégiques.

### **Une coopération autonome mais inefficace : l'échec des États riverains**

Pour faire face à ces défis sécuritaires – interétatiques ou transnationaux – il aurait été logique de se tourner vers l'organisation régionale : l'ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations* – Association des nations d'Asie du Sud-Est) créée en 1967. Mais son mode de fonctionnement, qui bannit toute idée d'ingérence au profit du consensus le plus large possible, restreint les prises d'initiatives. Certes, depuis 2007, ont été mis en place des réunions, un centre, des plans d'actions contre le crime transnational. Certes, depuis 2009, les polices de la région, réunies au sein de l'ASEANPOL, profitent d'un secrétariat permanent à Kuala Lumpur. Certes, une convention contre le terrorisme a été signée en 2007, mais son article VI. h. qui appelle à l'échange de renseignement est aussitôt contrebalancé par l'article III. rappelant le strict respect de la souveraineté des États. Dans ces conditions, difficile d'opérer de concert pour sécuriser le détroit. Il en résulte une logorrhée diplomatico-institutionnelle sans effet concret.

Les États seuls ne peuvent pas prendre le relais. La Thaïlande et l'Inde sont situées trop au nord; les eaux territoriales de Singapour sont trop petites et l'Indonésie manque de moyens. En 2011, son armée comptait 100 avions de combat et deux sous-marins, pour un budget de 5,2 milliards de dollars, sachant que sa superficie est de 1,9 million de km<sup>2</sup>. À titre de comparaison, l'île-État, qui s'étend sur 714 km<sup>2</sup>, possède 148 avions de combat et cinq sous-marins, pour un budget avoisinant 8,3 milliards de dollars. Reste la Malaisie, très active par le biais du MMEA (*Malaysian Maritime Enforcement Agency* – Agence maritime malaisienne pour le maintien de l'ordre) qui tâche de coordonner les actions pour la sûreté en mer auprès du Premier ministre. Cependant, elle ne peut aller traquer les pirates, trafiquants et terroristes indonésiens qui peuvent se terrer dans les ports-souris de la côte indonésienne du détroit de Malacca.

Aussi faut-il davantage s'appuyer sur des agences ou organisations à vocation transnationales qui ont pu prendre le relais des États limités dans leur prise d'initiative. Mais à nouveau d'autres réalités nuisent à leur action.

Chronologiquement, c'est l'antenne régionale du Bureau maritime international, ouverte en 1991 à Kuala Lumpur, qui a posé la question de la lutte antipirate. Néanmoins, elle le faisait au nom de la communauté maritime. Avait-elle intérêt à gonfler les chiffres? Sa définition du crime pirate a été critiquée pour englober sous un même vocable le vol du téléphone mobile d'un membre d'équipage aussi bien que le détournement d'un porte-conteneurs. Comme l'expliquait un ancien conseiller d'un ministre de la Défense français, il est «à la fois juge et partie». On a aussi beaucoup glosé sur les sociétés de sécurité privées. Leur essor dans la région date des années qui ont suivi le conflit en Irak. Toutefois, leur impact doit être relativisé. Des témoignages au sein de ces sociétés expliquent que l'activité d'escorte ou protection est souvent négligeable à l'intérieur de ces groupes. Quant au matériel, rutilant sur les plaquettes publicitaires, il termine souvent à la ferraille. Enfin, le cadre juridique fait toujours défaut: une licence accordée pour embarquer avec des armes à Singapour peut ne pas être acceptée quelques kilomètres plus loin en Malaisie ou en Indonésie.

Puis la coopération est montée d'un cran. En 2004, pour répondre à la menace de patrouilles américaines dans le détroit de Malacca, telles que suggérées par l'amiral américain Fargo, Indonésie, Malaisie et Singapour se sont entendu pour mettre en place des patrouilles maritimes, puis aériennes en 2005, avant de faciliter le partage d'information en 2006. En 2008, la Thaïlande a rejoint le groupe<sup>(11)</sup>. Ces effets d'annonce ont sans doute refroidi les ardeurs de pirates souvent courageux mais guère téméraires – à la différence des desperados somaliens. Cependant, beaucoup ont souligné la différence entre ces intentions louables et les réalités sur le terrain. Les patrouilles sont souvent surtout coordonnées mais non conjointes. Les *hot pursuits*, par-delà les frontières, sont encore soumises à certaines règles. Quant aux patrouilles aériennes, elles sont rares, parfois diurnes et surtout inutiles:

comment distinguer, à des milliers de pieds d'altitude, terroristes, trafiquants, pirates et simples pêcheurs embarqués sur les mêmes types d'embarcations.

Sur un mode plus institutionnel, l'*Information Sharing Centre* (Centre de partage de l'information) du ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery against Ships in Asia* – Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime) est le fruit d'une intense activité diplomatique japonaise dans les années 2000, au gré de multiples conférences. Aujourd'hui, c'est un Japonais qui le dirige. Des Européens ont rejoint le groupe qui compte à présent 18 membres, mais ni l'Indonésie, ni la Malaisie ne sont membres. Il s'agit d'une coopération qu'entre polices maritimes et garde-côtes. L'action est limitée: les rapports publiés proposent des cartes qui mériteraient d'être corrigées; quant à l'action sur le terrain, elle se limite souvent à de simples mises en contact précieuses au moment d'enquêter mais loin de répondre aux besoins opérationnels des forces de l'ordre. Faut-il alors s'en remettre à l'IFC (*Information Fusion Centre*), ouvert par Singapour en avril 2009 ? Cette structure accueille des officiers de liaison étrangers et intervient au niveau des marines ce qui lui accorde du crédit; hélas, la coopération à reculons du pays-hôte en irrite plus d'un et nuit à une totale efficacité.

### **Une coopération efficace mais non-autonome: l'arrivée des grandes puissances**

Finalement, n'étant jamais aussi bien servi que par soi-même, les grandes puissances, soucieuses de la sécurité et surtout de la sûreté dans cette artère stratégique, sont amenées à prendre les devants. Les pays riverains risquent ainsi de payer leur pusillanimité en termes de coopération.

Les plus démonstratifs sont les États-Unis. À terre, ils sont déjà à l'origine de la mise en place du détachement spécial 88, la force antiterroriste qui depuis plusieurs mois se livre à une élimination systématique de tous les terroristes suspects. En mer et dans le détroit de Malacca, il convient de surtout évoquer le travail de l'ICITAP (*International Criminal Investigative Training Assistance Program*), une agence du département de la justice qui œuvre auprès de la police maritime indonésienne, surtout à Batam. La coopération comporte trois volets: le don de bateaux de patrouilles, l'entraînement de nageurs et – surtout ? – l'échange d'information. De l'autre côté du détroit de Malacca, les Américains sont presque chez eux à Singapour, surtout depuis un accord signé en 1990 et qui permet aux États-Unis d'y profiter de bases logistiques. Plus récemment, il a été décidé d'y positionner des LCS (*Littoral Combat Ships*), ce qui complète un dispositif régional qui passe par les Philippines et Darwin en Australie.

Le Japon n'est pas en reste. Outre son activité diplomatique concrétisée par la création de l'ISC (*cf. supra*), il faut relever l'ancien, fidèle et intéressé engagement de la *Nippon*

*Foundation* pour sécuriser le détroit à travers l'installation de bouées et balises. Aujourd'hui, parce que son économie dépend grandement de ses approvisionnements en énergie par le détroit, le Japon a également fait don de patrouilleurs à l'Indonésie, en assortissant ce geste d'une limite: ne les utiliser que dans le détroit de Malacca, par peur que des forces de l'ordre malintentionnées ne s'en servent pour des actions de contrebande... Le Japon a également apporté une assistance discrète au Bakorkamla (*Badan Koordinasi Keamanan Laut* – Comité de coordination pour la sécurité maritime) réactivé par le Président indonésien Yudhoyono.

L'Inde non plus n'est pas absente du grand jeu qui se trame dans le détroit de Malacca par chasses aux pirates ou trafiquants interposées. Deux fois par an, elle s'adonne à des patrouilles avec l'Indonésie au nord du détroit de Malacca. Il existe des séries d'exercices annuels menés avec Singapour (*Singapore-Indian Maritime Bilateral Exercise* – Simbex), ainsi qu'avec l'île-État auxquels se joignent l'Australie, les États-Unis et le Japon (Malabar). Ces démarches s'inscrivent dans la *Look East Policy* qui anime New Dehli, notamment pour reprendre pied dans une région carrefour qu'elle a baignée de sa culture treize siècles durant, avant l'islamisation et la colonisation<sup>(12)</sup>.

En embuscade, l'Union européenne a dépêché une mission en octobre 2011 pour devenir partie prenante de la lutte antipirate. Le Royaume-Uni a intégré l'ISC du ReCAAP en mai 2012. Surtout, avec le FPDA (*Five Power Defence Arrangement*), Londres dispose d'un levier diplomatique-militaire intéressant pour s'inviter dans les débats stratégiques. Quant à la France, elle intervient non seulement grâce à son proactif officier de liaison à l'IFC, mais aussi par le biais des nombreuses escales à Singapour; preuve des bonnes relations entre les deux marines: l'ancien chef d'état-major de la Marine singapourien fut fait chevalier de la Légion d'honneur en 2010.

Reste la Chine: discrète, elle n'est pas loin. Mentionnons notamment le soutien apporté jadis par Pékin au projet de canal dans l'isthme de Kra comme élément d'alternative en cas de blocage du détroit. Hu Jintao a en effet longtemps évoqué le « dilemme de Malacca », preuve de l'importance accordée à cette route maritime dont dépend l'économie du pays. Le 18 juin 2012, la Chine a lancé un appel à l'Indonésie, en lui proposant d'installer des radars le long de ses côtes, comme l'a fait Washington dans les détroits de Malacca et Lombok. Jakarta a répondu qu'aucune proposition formelle n'avait été adressée; à suivre.

## CONCLUSION

Dans le détroit de Malacca, les défis et tensions qui structurent la région prennent la mer, qu'il s'agisse des rivalités et concurrences, à travers les conflits territoriaux ou culturels.

Les réseaux criminels s’y épanouissent pleinement du fait du contexte géographique. Mais ne sommes-nous pas en retard d’une bataille ? Si « le dilemme de Malacca » et les risques pirates ont mis en lumière le poids géopolitique de ce *chokepoint*, il convient d’évoquer les prochains fronts. Car le détroit de Malacca frise la saturation et les plus gros navires ne peuvent pas l’emprunter par manque de profondeur. La lumière doit donc se porter à présent sur les détroits de Lombok et de Makassar, à l’est de Bornéo, prochains cœurs maritimes de la région; l’ICITAP y est déjà installé, preuve de leur caractère stratégique, en attendant l’ouverture des voies arctiques. Là, au Groenland, d’autres populations désœuvrées, oubliées dans des villages côtiers loin de Thulé et des pôles économiques, pourraient offrir leurs services à des malfrats aventureux. Mais c’est une autre histoire. . .

---

1. Docteur en science politique, auteur de *Chez les pirates d’Indonésie*, Paris, Fayard, 2011, 384 pages.
2. Voir Yves Lacoste, La Méditerranée. *Hérodote*, 4<sup>e</sup> trimestre 2001, n° 103, p. 3-39. Par ailleurs, Denys Lombard animait un groupe de recherche sur l’Indonésie dans la Méditerranée sud-est asiatique au sein du groupe d’études indonésiennes *Archipel*. Voir <http://www.ehess.fr/centres/geiarchipel/GEIArchipel.html> [consulté en 2007]; voir aussi François Gipouloux, *La Méditerranée asiatique villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI-XXI<sup>e</sup> siècles*, CNRS, XVI-XXI<sup>e</sup> siècles édition, 2009, Paris, 480 pages.
3. Georges Coedes, *Les États hindouïsés d’Indochine et d’Indonésie*, de Boccard, 1989 (1948), Paris, 494 p.; Denys Lombard, *Le Carrefour javanais - les réseaux asiatiques* (Tome 2), EHESS, 1990, Paris, 420 p.
4. Nathalie Fau, (avec la contribution de Yoslan Nur), « Le Pari des triangles de croissance Sijori et IMT-GT », *Hérodote*, 1<sup>er</sup> trimestre 1998, n° 88, p. 125-140; Nathalie Fau, « Le système portuaire du détroit de Malacca, reflet d’enjeux géopolitiques multiscalaires », *Outre-Terre*, 2010/2-3, n° 25-26, p. 273-285; Vincent Herbert, Jean-René Vanney, « Le détroit de Malacca : une entité géographique identifiée par ses caractéristiques naturelles », *Outre-Terre*, 2010/2-3, n° 25-26, p. 235-247.
5. L’Organisation hydrographique internationale reconnaît l’usage de « mer de Chine méridionale » (« *Nan Hai* » ou « *Nanyang* » en chinois). Néanmoins, les cartes officielles du Vietnam préfèrent mentionner « la mer de l’Est » ou « Bien Đông ».
6. Et non risque, « péril dans lequel entre l’idée de hasard » (*Littre*).
7. Courriers électroniques de Maël Jemain, lieutenant à bord du *Jean LD*, au large de Singapour, le 17/9/2009; voir aussi Simon Parry, “Revealed: The ghost fleet of the recession anchored just east of Singapore”. *Mail online*, 16/9/2009.
8. US EIA, *World Oil Transit Chokepoints*, Washington, Department of Energy, 31/12/2011: [http://www.eia.gov/cabs/world\\_oil\\_transit\\_chokepoints/full.html](http://www.eia.gov/cabs/world_oil_transit_chokepoints/full.html) [consulté en juin 2012].
9. Nathalie Fau, « Le détroit de Malacca: porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques », *Géocofluences*, 15/11/2004. Disponible sur: <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient4.htm> [consulté en juin 2012].
10. La superficie des Natuna est de 141 902 km<sup>2</sup>, celle des Anambas de 46664 km<sup>2</sup> et celle des îles Riau de 251810 km<sup>2</sup>, soit un peu moins de la moitié de la France métropolitaine. Riau Islands Province. *Profile*. Tanjung Pinang, 2009, p. 8.
11. Sur les *Malacca Straits Patrols*, voir notamment: HO, Joshua, “Cooperative Mechanisms in the Malacca Straits”, *International Maritime Security Conference*, Singapore, 14/5/2009; voir également Joshua Ho, “The Straits of Malacca and Singapore: Ensuring Safe and Efficient Shipping”, *RSIS Commentaries*, 3/12/2009, p. 2.
12. Sur le retour de l’Inde en Indonésie, voir: Eric Frecon, *Indian Influence in Indonesia: From Srivijaya to the Riau Free Trade Area*. In Bhaskar, C. Uday, Upadhyaya, Shishir. *Furthering Maritime Connectivity: India and Southeast Asia*. New Delhi: Matrix Publishers, 2011, p. 22-53.

# LA SÉCURISATION DES APPROVISIONNEMENTS PAR LA VOIE MARITIME : LE POINT DE VUE DES ARMATEURS

Éric Banel,  
délégué général, Armateurs de France  
et Cécile Bellord,  
chef de la mission juridique, fiscalité et politique sociale,  
Armateurs de France

**A** ce jour, l'économie est mondiale. Il y a des kilomètres, des milles nautiques, des continents, des océans qui séparent les zones de production de matières premières, leurs lieux de traitement et de transformation et leurs lieux de consommation.

Les productions se font à flux tendu. Grâce à la fluidité des échanges maritimes, à la fréquence des rotations des navires entre les ports du monde, il n'y a plus de constitution de stocks. Mais ce système est fragile. Il suffit d'un grain de sable pour le perturber. Un événement climatique, une catastrophe énergétique, un conflit régional, le développement de la piraterie maritime et c'est la fluidité des échanges maritimes qui est mise en péril.

Par exemple, l'accident nucléaire de Fukushima en mars 2011 a eu pour effet de bloquer la production de plusieurs usines, en France. En effet, l'accident a profondément perturbé le transport maritime au départ ou à destination du Japon et a empêché l'approvisionnement de composants électroniques nécessaires à la finition de matériels informatiques et téléphoniques.

À ce jour, il existe sept grands détroits internationaux dans le monde : Pas-de-Calais, Ormuz, Malacca, Bab el-Manded, Bosphore, Suez et Panama. Ils permettent de raccourcir les routes maritimes et d'accélérer les approvisionnements. La fermeture de l'un d'entre eux affaiblirait automatiquement la sécurisation des approvisionnements par la voie maritime. En cas de conflit avec l'Iran, on pourrait ainsi craindre la fermeture du détroit d'Ormuz, seul point de sortie maritime du golfe arabo-persique et nécessaire aux approvisionnements en pétrole saoudien et iranien. Ces détroits, zones étroites dans lesquelles le trafic est très concentré, outre les risques en termes de sécurité maritime et de sécurité de l'environnement, sont très exposés aux risques de terrorisme, de piraterie ou de délinquance.

En d'autres termes, les États sont dépendants quotidiennement de la bonne arrivée par la voie maritime de nombreuses marchandises. La compétitivité des États, le maintien et le développement des emplois dépendent de la sécurité des approvisionnements.

Ce constat est d'autant plus fort pour des États comme la France qui ne disposent de quasiment aucune ressource énergétique sur leur territoire. Sans approvisionnement par hydrocarbures, la France connaîtrait des difficultés économiques et sociales considérables. C'est pourquoi il est primordial que chaque État se dote d'une politique volontariste destinée à protéger et à optimiser la fluidité des approvisionnements maritimes. Sans le rôle moteur des États, sans politique en faveur de l'industrie maritime, la sécurisation des approvisionnements ne peut pas être assurée.

Assurer la sécurité des approvisionnements par voie maritime, c'est permettre également l'essor de l'industrie maritime et, par voie de conséquence, le maintien et le développement de l'emploi.

L'industrie française est représentée dans tous les secteurs du transport et des services maritimes : transport de passagers, navires sabliers, câbliers, porte-conteneurs, transport de

gaz, transport de produits chimiques, transport de pétrole, transport de vrac sec, activités offshore, services maritimes portuaires, services maritimes éoliens, hydroliens...

Les armateurs contribuent non seulement à l'emploi de navigants, dont la qualité de la formation et le savoir-faire sont largement reconnus, mais également à l'emploi de sédentaires et au développement de nombreux emplois induits (agence maritime, banque, logistique, assurance, manutention portuaire, courtiers...).

Pour les seuls armateurs français, il s'agit de 16000 emplois navigants et 6000 emplois sédentaires. Pour le Cluster maritime français dans son ensemble, il s'agit de 310 000 emplois. Ainsi, la sécurité des approvisionnements de la France par voie maritime est intrinsèquement liée au maintien et au développement de son industrie maritime.

Mais avant d'évoquer les moyens de sécuriser les approvisionnements par la voie maritime, rappelons quelles sont les principales menaces.

## QUELLES MENACES ?

Parmi les menaces affectant la sécurisation des approvisionnements dans les zones de conflits régionaux, on peut citer le terrorisme, la piraterie ou encore l'instabilité régionale.

### **Le terrorisme en mer**

Le terrorisme peut prendre différentes formes :

- l'attentat du pétrolier français le *Limburg*, le 6 octobre 2002 au large du Yémen. Le navire, transportant 400 000 barils de pétrole brut saoudien, venait de quitter un port dans le golfe d'Aden lorsque qu'un bateau pilote suicide l'a heurté. L'explosion a ouvert une brèche d'environ 8 mètres au niveau de la ligne de flottaison et a entraîné un important incendie. Un membre d'équipage bulgare a été tué et douze autres ont été blessés. De plus, 90 000 barils de pétrole se sont échappés du navire. L'attentat a été revendiqué par l'Armée islamique d'Aden-Abyane présumée liée à Al-Qaida. L'organisation a déclaré qu'elle ne visait pas le pétrolier, mais une frégate américaine qui était à proximité;
- une prise en otage du paquebot italien *Achille Lauro* et de ses 400 passagers et membres d'équipage lors d'une croisière d'Alexandrie à Port-Saïd (Égypte) par un commando de quatre hommes du Front de libération de la Palestine le 7 octobre 1985. Un touriste américain a été abattu par les preneurs d'otages;
- l'attaque terroriste au pistolet mitrailleur et à la grenade du paquebot grec *City of Poros* le 11 juillet 1988 par un commando de trois hommes de l'organisation Abou Nidal, alias Conseil révolutionnaire « Fatah »;
- un attentat contre le destroyer américain *USS Cole* le 12 octobre 2000 à Aden par une embarcation légère pilotée chargée de 500 kg d'explosif; 17 marins américains tués et 38 blessés;

- un colis piégé dissimulé dans un téléviseur provoquant un incendie du ferry philippin *Superferry 14* le 27 février 2004, revendiqué par le groupe terroriste Abou Sayyaf; 118 morts et 16 disparus;
- un attentat suicide sur les terminaux pétroliers offshore irakiens de Bassorah le 24 avril 2004 par trois embarcations chargées d'explosifs;
- l'explosion d'un engin placé sur une pile de réservoirs de GPL à bord du ferry philippin *Dona Ramona* le 28 août 2004, attribué au groupe terroriste Abou Sayyaf, lors de l'escale de Lamitan; 30 blessés.

Il est facile d'imaginer des attentats perpétrés dans des ports à proximité d'installations pétrolières ou gazières en présence de navires de croisière, dont les conséquences seraient dramatiques.

## **La piraterie**

Le développement des échanges par voie maritime, l'accroissement de la circulation des richesses sur les mers et les océans d'un côté et la pauvreté ou l'absence d'état de droit dans certaines zones du globe de l'autre, favorisent la recrudescence des actes de piraterie.

La piraterie en haute mer n'est pas un phénomène nouveau mais elle a pris une ampleur sans précédent à partir de 2008, menaçant directement une des principales routes maritimes au monde reliant l'Europe à l'Asie à travers le canal de Suez.

Aujourd'hui, le nombre d'incidents recensés au large de la Somalie et du golfe d'Aden est certes en baisse, grâce à une mobilisation sans précédent de la communauté internationale, mais l'État somalien est toujours en déshérence et il est fort à craindre que la piraterie se soit installée pour longtemps dans le paysage de la région. Dans le même temps, alors que la lutte est loin d'être achevée à l'est de l'Afrique, les armateurs sont témoins de développements similaires à l'ouest, dans le golfe de Guinée. Enfin, les attaques recensées sont de plus en plus violentes.

Tous les types de navires sont concernés: navires citernes, porte-conteneurs, navires à passagers, vraquiers, navires de pêche, navires de service et navires de plaisance. Le rayon d'action des pirates s'est élargi et les zones concernées sont de plus en plus étendues. Les principales zones à risque identifiées par les armateurs sont:

- le bassin somalien;
- le golfe d'Aden, qui constitue le passage obligé vers le canal de Suez pour 15 % du pétrole mondial et la totalité des échanges par conteneur entre l'Europe et la Chine;
- le golfe de Guinée.

Les conséquences pour les armateurs et les équipages sont très lourdes. À ce jour, 14 navires sont encore retenus en Somalie et 199 marins sont toujours otages des pirates somaliens. Parce qu'elle entrave les routes maritimes et requiert des dépenses supplémentaires pour

assurer la sûreté, la piraterie n'impacte pas seulement le transport maritime, mais met en péril tout le commerce mondial et la sécurité des approvisionnements.

Ce surcôt est considérable (assurance, gestion des attaques, primes aux équipages, déroutement...), on parle de 12 milliards d'euros, mais ce chiffre est très difficile à vérifier.

### **Les conflits interétatiques**

La concurrence des États dans le domaine maritime accroît les risques de conflits interétatiques et donc met en danger les approvisionnements par la voie maritime.

La découverte de nouvelles zones d'hydrocarbures en mer provoque les revendications de plusieurs États côtiers et est susceptible d'entraîner des conflits. On peut citer l'exemple de la découverte d'hydrocarbures dans la zone économique exclusive des îles Spratleys dans la mer de Chine revendiqués par le Vietnam, les Philippines, la Malaisie, le Brunei, Taïwan et la Chine. On peut également citer les réserves d'hydrocarbures au large de Chypre dans des eaux contestées par la Turquie.

### **LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE MARITIME VOLONTARISTE**

Le transport des marchandises dans le monde s'effectue à 80 % par voie maritime. Les routes maritimes ont par ailleurs été profondément modifiées en un siècle. Au XX<sup>e</sup> siècle, les échanges maritimes se faisaient essentiellement au niveau transatlantique. Aujourd'hui, les échanges sont surtout transpacifiques et Europe/Asie, tandis que les principaux ports sont désormais Rotterdam, Dubaï, Singapour, Shanghai, Hong Kong.

Plus que jamais, la maîtrise des routes maritimes entre l'Asie et l'Europe est un impératif pour notre économie et notre emploi.

Pour faire face aux menaces qui pèsent sur les principales voies empruntées par le transport maritime mondial, nos États ne peuvent se permettre de rester inactifs et doivent donc se doter d'une politique volontariste destinée :

- d'une part à sécuriser les routes maritimes permettant l'approvisionnement de notre économie;
- d'autre part à préserver une capacité nationale d'approvisionnement stratégique.

Un État qui n'aurait plus de flotte nationale adaptée, par exemple pour le transport d'hydrocarbures, et dont les ports ne permettraient pas la desserte de son hinterland national serait fragilisé, car totalement dépendant de la coopération d'États tiers.

Ainsi, une politique visant à sécuriser les approvisionnements stratégiques ne peut se limiter à une action militaire en mer. Elle doit être plus globale et encourager le développement d'une industrie forte et tournée vers l'international, susceptible d'assurer la vitalité de son tissu économique, de son savoir-faire industriel et le dynamisme de son marché de l'emploi.

Pour la France, qui dispose du deuxième espace maritime au monde par sa superficie (de l'ordre de 11 millions de km<sup>2</sup>), juste après celui des États-Unis, une telle politique est en outre une nécessité stratégique, car elle seule permet de maintenir le lien entre les différents territoires qui la compose.

La France doit s'organiser pour financer les infrastructures et assurer la desserte logistique nécessaire au développement de ses ports. D'un point de vue géographique, elle offre, pour le transport maritime transatlantique, des ports de premier plan.

Cette position géographique de choix de la France pour accueillir les approvisionnements par voie maritime de l'Europe est un atout.

Les ports français, après leur réforme, sont en ordre de marche. Dans la course à la taille et à la massification que se livrent les grandes compagnies et les grands ports du monde, il est nécessaire de trouver des moyens logistiques et terrestres eux-mêmes massifiés. La France a des atouts pour accueillir la logistique des volumes attendus, notamment Le Havre, Marseille, la Seine, le Rhône.

La France doit également maintenir et développer les outils économiques et fiscaux permettant de garantir la compétitivité de son industrie maritime sur un marché totalement ouvert et mondialisé. Parmi ces outils, nous pouvons citer certains dispositifs fiscaux tels que la taxation forfaitaire au tonnage ou le GIE fiscal (destiné à favoriser l'investissement), aujourd'hui adoptés par tous les États maritimes européens.

Le Registre international français (RIF), créé par la loi du 3 mai 2005, constitue le cadre privilégié de cette politique. Son objectif est précisément de maintenir la compétitivité des armements français face à la concurrence internationale et de préserver l'emploi maritime. Depuis sa création, dans un contexte général de destruction des emplois industriels, on peut noter une augmentation du nombre de navires immatriculés et en conséquence un maintien de l'emploi dans le secteur de la marine marchande.

Le développement d'une telle politique nécessite des conditions de sécurité maximales. Priorité doit donc être donnée à la sécurisation des armateurs français sur les routes maritimes pour assurer les approvisionnements.

## **QUELLES SOLUTIONS ?**

À titre liminaire, il est essentiel de rappeler qu'au-delà de la protection en mer des navires, la communauté internationale s'accorde pour considérer que la véritable solution pour endiguer les actes illicites en mer est le plus souvent à terre.

Par exemple à propos de la piraterie, il est clair qu'aucune solution durable ne sera possible

dans la Corne de l'Afrique tant que la situation somalienne ne sera pas stabilisée. Dès janvier 2009, plusieurs États ont signé à Djibouti un code de conduite ouvrant la voie à une coopération régionale plus étroite. Pour financer sa mise en œuvre, l'ONU a mis en place avec l'aide de l'Organisation maritime internationale (OMI) un fonds fiduciaire alimenté sur une base volontaire (*Trust Fund*). À ce jour, une dizaine d'États y contribue, mais l'ensemble des opérateurs économiques – tous directement ou indirectement acteurs ou bénéficiaires de la chaîne de transport – sont également sollicités pour y participer.

En septembre 2011, le gouvernement de transition somalien a signé une feuille de route rédigée sous l'égide de l'ONU et visant à rétablir un État de droit en Somalie et à rendre à la Somalie le contrôle et la souveraineté sur son domaine maritime.

En mer, sur les routes maritimes, outre les solutions politiques et diplomatiques tendant à pacifier les régions du monde et à instaurer des États de droit, face aux menaces affectant la sécurité des approvisionnements, plusieurs types des solutions peuvent être suggérés : l'action en mer, la prévention et la répression. Mais que faire en cas de défaillance de la sécurisation ?

### **La lutte en mer contre les actes illicites**

La mobilisation des États en mer est primordiale pour assurer la sécurisation des approvisionnements, en particulier dans les zones de conflits régionaux. Elle se traduit par l'organisation d'opérations navales, mais également par l'embarquement d'équipes militaires de protection à bord des navires de commerce. Cependant, lorsque le soutien des États est insuffisant, il appartient aux entreprises de transport maritime de se protéger elles-mêmes.

La piraterie dans la Corne de l'Afrique en est l'exemple le plus abouti. Dès 2008, la France a été à l'avant-garde de la lutte et les armateurs se félicitent de l'engagement sans faille de la Marine nationale à leurs côtés. Alors qu'elle présidait l'UE, la France a œuvré pour la mise en place d'Atalante dès le mois de décembre 2008 et ses reconductions successives. La dernière reconduction court jusqu'en décembre 2014. Il s'agit de la première opération navale menée dans le cadre de la politique européenne de sécurité et de défense (PESD). Huit États membres positionnent en permanence des moyens (Italie, Pays-Bas, Allemagne, France, Espagne, Belgique, Luxembourg, Grèce).

La France a également été pionnière dans la mise à disposition d'équipes militaires de protection embarquées (EPE) à bord des navires battant pavillon français.

Pour les entreprises, armer les navires fut une décision difficile mais nécessaire. Confrontés à la multiplication des attaques et aux limites des opérations navales, les armateurs français ont tout naturellement demandé la protection de l'État, considérant que la sécurité des personnes et des biens constituait une mission régalienne : la France, État du pavillon, ne pouvait laisser ses navires – partie intégrante de son territoire national – et ses propres citoyens ainsi menacés.

Sur le principe, les armateurs étaient également réticents à l'égard des sociétés privées de protection (risques de responsabilités civile et pénale, risques pour la sécurité des équipages). La pratique sous d'autres pavillons a d'ailleurs montré que ces craintes n'étaient pas vérifiées.

Afin de répondre au souhait de la profession, le gouvernement français a très tôt accepté d'embarquer, à bord des navires sous pavillon français, des équipes militaires de protection embarquées. Cette protection, qui se fait aux frais des armateurs, a pleinement atteint son objectif.

À l'usage, plusieurs difficultés ont cependant émergé :

- les délais de préavis de la Marine nationale sont sur le long terme peu compatibles avec les impératifs commerciaux des entreprises ;
- devant le nombre croissant de demandes, la Marine nationale s'est parfois trouvée à court d'effectifs ;
- les critères de vulnérabilité qu'elle a dû se fixer ont été largement dépassés par la menace : les navires lents, bas sur l'eau ne sont plus les seules cibles des pirates ;
- enfin, l'élargissement de la zone de piraterie nécessite d'embarquer les équipes en différents points d'entrée sur la zone (Djibouti, sud de l'océan Indien) et sur de plus longues périodes, occasionnant des problèmes logistiques et d'acheminement.

La profession observe aujourd'hui que le dispositif actuellement mis en place a atteint ses limites. Pour des raisons de disponibilité ou de délais, le ministère de la Défense est de moins en moins en mesure de répondre aux besoins : en 2011, un tiers des demandes des armateurs français sont ainsi restées sans réponse.

Lorsque la protection ne peut pas être assurée par une équipe militaire, l'armateur du navire battant pavillon français demande aujourd'hui à pouvoir embarquer des gardes privés, ce qui lui est refusé. Pourtant, un à un, les grands États européens, de l'Allemagne au Royaume-Uni en passant par l'Italie, ont décidé d'autoriser la protection privée armée à bord des navires battant leur pavillon. La France devient ainsi minoritaire au niveau mondial, et les armateurs français, dans un contexte économique difficile, sont soumis à l'aléa de la décision publique, qui, de plus en plus, peut décider du sort des négociations commerciales.

Progressivement, la protection est devenue un élément de la compétitivité du pavillon sur un marché du transport maritime entièrement mondialisé : si elle n'est pas assurée, le client préfère ne pas prendre de risque et faire appel à un concurrent, sous un pavillon autre que français, quand ce n'est pas l'assureur qui refuse de couvrir la cargaison empêchant ainsi la transaction. Les équipages eux-mêmes sont inquiets de cette évolution et, par l'intermédiaire de leurs syndicats, demandent que le navire puisse être protégé en toute circonstance, que ce soit par une équipe militaire ou par des gardes privés.

Ainsi, si les armateurs français restent très attachés à la solution des équipes de protection militaires, ils reconnaissent que l'État ne peut être présent partout dans la durée. Ils souhaitent donc assurer la protection de leurs équipages et de leurs navires lorsque l'État ne peut le faire.

Aujourd'hui, il est urgent d'agir car l'inertie des pouvoirs publics, depuis plusieurs mois, profite à nos concurrents. La persistance des actes de piraterie dans la Corne de l'Afrique et leur recrudescence dans d'autres régions (comme dans le golfe de Guinée) doivent conduire l'État français à autoriser, lorsqu'il ne peut pas offrir de protection publique, l'emploi de gardes privés. C'est à cette condition seulement que pourront être sauvegardés l'activité et l'emploi maritimes en France.

La France, grâce à la mobilisation de la Marine nationale, a bénéficié d'un avantage concurrentiel par rapport à d'autres pavillons. Il est donc d'autant plus regrettable que le pavillon français puisse devenir moins attractif que des pavillons autorisant désormais l'embarquement d'équipes privées.

## **La prévention**

Prévenir les menaces affectant la sécurité des approvisionnements, c'est mettre en place des mesures destinées à éviter leur survenance: le renforcement du droit international, la mise en place de mesures de sûreté renforcées, la surveillance et le contrôle de la chaîne de transport, le développement des moyens de localisation des navires, le développement des échanges d'informations entre les armateurs et la Marine nationale, la mise en place de mesures volontaires de protection à bord des navires.

### *Le respect et le renforcement du droit international*

Le droit de la mer est constitué par l'ensemble des règles relatives à l'utilisation des espaces maritimes par les sujets du droit international, au premier rang desquels figurent les États. À l'origine, le droit de la mer est un droit coutumier. Le principe essentiel de la liberté des mers fut posé pour la première fois par Grotius, avocat hollandais à l'origine du droit international du XVII<sup>e</sup> siècle.

Le droit de la mer a longtemps été limité à ce principe de la liberté des mers: la mer et les océans sont ouverts à tous et n'appartiennent à personne, à l'exception d'une bande de 3 milles marins depuis le rivage où l'État côtier exerce une pleine souveraineté, correspondant à la portée du boulet de canon.

Le progrès des techniques militaires, le développement de la pêche hauturière et des exploitations minières et pétrolières offshore, ainsi que les risques croissants que font peser les activités humaines sur l'environnement, ont entraîné au cours du XX<sup>e</sup> siècle une multiplication des revendications territoriales, souvent concurrentes, sur les mers.

Cette situation a conduit la communauté internationale à élaborer un régime commun, adaptant la doctrine de la liberté des mers, pour résoudre les tensions entre les États.

Le droit de la mer a été codifié pour la première fois en 1958 à l'occasion de la Conférence de Genève. Puis, le 10 décembre 1982, a été signée la Convention des Nations unies sur le droit de la mer à Montego Bay (CNUDM ou UNCLOS en anglais ou Convention de Montego Bay). Elle est entrée en vigueur en 1994. La France l'a ratifiée en 1996. La plupart des grands pays industrialisés l'ont ratifiée (162), à l'exception des États-Unis, qui, pour des raisons d'opportunité et de revendication de zones, envisagent désormais sa ratification.

La Convention de Montego Bay formalise la typographie des zones maritimes (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, haute mer, plateau continental, eaux archipélagiques, zone économique exclusive (ZEE), détroits internationaux, fond des mers).

Elle définit en outre les grands principes applicables et les droits et les devoirs des États dans ces espaces, notamment ceux de navigation et d'exploitation des ressources économiques, ainsi que ceux de la protection du milieu marin. Le droit de la mer est au centre d'enjeux géopolitiques.

Elle a aussi créé le Tribunal international du droit de la mer, «compétent pour connaître les différends relatifs au droit de la mer».

Surtout, elle reprend et formalise le principe fondamental de la liberté de la haute mer. Cette dernière représente 64% de la surface des océans. Le principe de la liberté y prévaut: liberté de survol, de la pêche, de la recherche scientifique, de poser des câbles et des pipe-lines, de construire des îles artificielles et, surtout, la liberté de la navigation. Il résulte de ce principe que le droit applicable en haute mer est le droit du pavillon. Il est impératif de préserver le droit de libre navigation sur les routes maritimes pour assurer la fluidité des trafics et l'approvisionnement des États par la voie maritime.

### *Des mesures de sûreté renforcées: la mise en place du code ISPS*

Accélérée par les événements du 11 septembre 2001, l'impérieuse nécessité de renforcer les mesures de sûreté maritime et portuaire a provoqué plusieurs initiatives de la part des États et des organisations internationales.

Avec une grande réactivité, l'OMI a élaboré et adopté, au mois de décembre 2002, l'*International Ship and Port Security Code* (ISPS), qui en français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il s'agit d'un code en deux parties (A, impérative et B, facultative), intégré dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas) de 1974.

Le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004 sur tous les navires. Ceux-ci sont munis de certificats de sûreté délivrés par les inspecteurs des affaires maritimes à l'issue d'un audit à bord du navire.

Un plan de sûreté doit être défini pour les infrastructures portuaires, pour les entreprises

maritimes et pour leurs navires, afin de recenser et d'organiser les moyens de lutte ou de protection, de décrire la conduite des actions pour chaque niveau de sûreté et, de manière générale, toute information utile dans le cas d'une situation de menace. C'est un document confidentiel.

Le navire et son interface (c'est-à-dire un autre navire ou un port) conviennent par la signature d'une déclaration de sûreté des devoirs de chacun quant à la sûreté de l'ensemble (qui fait quoi, quand et comment).

Plusieurs documents d'aide à la mise en œuvre de ces mesures de sûreté renforcée existent :

– une doctrine «sûreté des navires» qui a été diffusée aux CSO (agents de sûreté) des compagnies;

– une «instruction relative à la transmission des alertes sur la sûreté des navires et aux échanges d'informations relatives à la sûreté entre les navires et les organismes à terre».

La mise en œuvre du code implique :

– l'identification et l'inventaire des installations à protéger;

– la désignation des responsables de la sûreté maritime et portuaire au niveau des États, des armements, des navires, des ports et des installations portuaires;

– la formation des agents de sûreté des installations portuaires ASIP ou PFSO et du personnel des compagnies maritimes CSO et SSO (formations assurées en France par les ENMM);

– l'élaboration des plans de sûreté correspondant à trois niveaux de sûreté définis par les gouvernements.

En France, en particulier dans le cadre du plan Vigipirate, des mesures de renforcement de la sûreté du transport de fret et de passagers ont été appliquées :

– renforcement de la sûreté des passagers (clôture de zones portuaires, mise en place de portiques d'inspection et de filtrage);

– renforcement de la sûreté des marchandises (équipements de contrôle par rayon X);

– sécurisation de la chaîne de fret (chargeur connu/agent habilité).

Leur mise en œuvre est coordonnée par le secrétariat général de la Mer. Le ministère des Transports assure parallèlement pour l'État français le pilotage de la mise en œuvre du code ISPS.

Parallèlement aux mesures discutées puis adoptées à l'OMI, d'autres mesures visant à sécuriser les flux de marchandises ont été mises en place, notamment aux États-Unis.

### *La surveillance et le contrôle de la chaîne de transport*

Pour prévenir durablement la survenance d'actes illicites, il est nécessaire de sécuriser l'ensemble de la chaîne logistique, notamment dans les ports :

– la *Container Security Initiative* (CSI). Elle vise à assurer la sûreté des conteneurs à destination des États-Unis depuis le port d'embarquement, en identifiant les conteneurs à

risque le plus en amont possible. Il s'agit principalement de détecter les armes et instruments de destruction massive. Les ports signataires acceptent la présence de douaniers américains. Ils bénéficient en contrepartie d'un avantage par rapport aux ports non agréés puisque les États-Unis facilitent l'entrée des importations en provenance de ces ports;

– le *Custom-Trade Partnership Against Terrorism* (C-TPAT). Alors que le CSI ne vise que les ports, le C-TPAT concerne toute la chaîne de transport du secteur privé (importateurs américains, transporteurs maritimes, organisateurs de transport) à destination des États-Unis. L'objectif est le même que le CSI. C'est, à l'origine, une coopération douane-industrie qui vise toutes les marchandises et toute la chaîne de transport, depuis l'usine;

– existent également les programmes FAST (*Free and Secure Trade*) et SBA (*Smart Border Initiatives*) qui ne lient actuellement les États-Unis qu'avec les pays limitrophes (Canada, Mexique).

En outre, il existe des moyens de localisation des navires.

### *Les moyens de localisation obligatoires au niveau international*

Nous citerons les exemples suivants:

– AIS (*Automatic Identification System*).

L'AIS est un système radioélectrique d'identification et de localisation des navires. Il s'agit d'un système de sécurité dont l'objectif initial est la diminution des risques de collision entre les navires. Il doit être embarqué sur tous les navires d'une jauge brute supérieure à 300 UMS (*Universal measurement system*).

Les informations recueillies sont le nom du navire, sa position, sa route, sa vitesse. Le message est émis toutes les 2 à 12 secondes en fonction de la vitesse du navire. Il peut être recueilli par des navires ou des stations à terre dans un rayon de 50 à 60 milles du navire émetteur, et utilisé dans le cadre de la surveillance maritime.

Ce système peut néanmoins se révéler contre-productif dans le cadre du terrorisme ou de la piraterie, car il peut être utilisé par les pirates ou les terroristes pour identifier les navires qui croisent à proximité et leur permettre de cibler les navires attaquables en fonction de leur type, de leur route et de leur vitesse.

Ce système peut être déconnecté par le capitaine, s'il juge que cela met en péril la sécurité ou la sûreté du navire.

– LRIT (*Long Range Identification and Tracking*).

Ce système permet de connaître de façon mondiale (par satellite) la position des navires. Il est mis en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

Les informations recueillies consistent en un message émis toutes les 6 heures indiquant l'identification du navire et sa position. Ces informations sont mises à la disposition de l'État du pavillon, de l'État côtier (1 000 milles maximum de la côte) et de l'État du port de destination. L'État du pavillon peut décider de restreindre la diffusion à certains États côtiers pour des raisons de sécurité ou sûreté. Il s'agit d'un système de sûreté alors que l'AIS est un système de sécurité.

Les navires qui croisent alentours ne reçoivent pas ce message et les informations sont moins complètes qu'avec le système AIS (le type de navire n'est pas indiqué). L'accès aux informations est beaucoup plus complexe et une interception des données par d'éventuels pirates nécessiterait des complicités étatiques.

### *Les moyens d'échanges d'informations*

L'échange d'informations avec les forces armées a été systématisé dans un contexte de menaces accrues (terrorisme, piraterie). Le contrôle naval volontaire (CNV), utilisé dans le cadre de la piraterie, en est un bon exemple.

Le CNV est un protocole de coopération et d'échange d'informations entre la Marine nationale et un armateur français. Il a pour but d'assurer la sécurité des navires et des marins français. Il a été institué pour la protection des navires de la marine de commerce en temps de paix par l'instruction interministérielle du 27 juin 2001.

Le CNV s'étend sur toutes les zones identifiées «à risque» où la Marine nationale a une présence suffisante pour apporter son concours :

- dans l'océan Indien, au-dessus du 12<sup>e</sup> parallèle sud depuis la sortie du canal de Suez jusqu'en mer de Chine méridionale ;
- dans le golfe de Guinée.

Ces zones ne sont pas figées. La zone couverte peut être déplacée ou étendue en fonction des nouvelles zones d'intensification des risques, comme cela a été le cas en 2008 avec la création de la zone du golfe de Guinée et en 2010 avec l'extension dans l'océan Indien.

Tous les armateurs français susceptibles de naviguer dans ces zones sont partie prenante au CNV. D'une part, ils bénéficient d'informations et de conseils de prévention. D'autre part, ils signalent leur itinéraire et leur position permettant ainsi une intervention très rapide en cas de difficultés. Le lien direct établi entre marine marchande et Marine nationale permet une alerte rapide et documentée.

Alors même que les actes de piraterie s'intensifient dans plusieurs zones du monde, on ne déplore finalement que très peu d'attaques contre des navires français. Cette coopération marine marchande/Marine nationale contribue par ailleurs à renforcer encore la qualification des marins français.

Si le CNV est un dispositif français, la Marine nationale peut faire appel aux moyens des marines alliées. Ce qui renforce l'intérêt et la rapidité des interventions. D'autres États se sont inspirés de ce modèle français pour assurer la sécurité de leurs navires et de leurs ressortissants.

### *La mise en place de mesures volontaires de protection à bord des navires*

Les armateurs ont mis en place, de manière volontaire, des mesures de prévention spécifiques à bord des navires pour éviter la piraterie.

Les *Best Management Practices* (BMP), non contraignantes, ont été préparées par l'association internationale des armateurs, l'*International Chamber of Shipping* (ICS) et validées par l'OMI.

Elles présentent un ensemble complet de mesures qui peuvent être prises à bord des navires en toutes circonstances pour prévenir les attaques ou, quand elles se produisent, en réduire au minimum les risques pour l'équipage et pour le navire (signalement, formation des équipages, vitesses...). Régulièrement mises à jour, ces BMP en sont actuellement à la version n°4.

Les armateurs appliquent minutieusement ces BMP, en formant leurs équipages, en équipant matériellement leurs navires pour parer les attaques, en mettant en place des procédures de comportement et de sécurité, en respectant le code ISPS, en collaborant avec les autorités militaires... Un rapport mensuel de la bonne application de ces BMP est publié par l'ensemble des forces en présence (EUNAVFOR/NATO/CMF).

## **La répression**

Lorsque la prévention ne suffit plus, il existe des textes internationaux et nationaux destinés à réprimer les menaces à la sécurisation des approvisionnements par la voie maritime.

### *SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)*

Pour lutter contre les actes de terrorisme, la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime établit un régime légal applicable aux actes contre la navigation maritime internationale, comparable à celui qui est en vigueur pour l'aviation internationale.

Aux termes de cette convention, commet une infraction toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; place sur un navire un dispositif ou une substance propre à le détruire; ou effectue d'autres actes contre la sécurité des navires.

Cette convention a été amendée en 2005 par un protocole. Depuis, sont érigés en infraction le fait d'utiliser un navire pour perpétrer un acte de terrorisme, le transport de diverses matières à bord d'un navire dans l'intention de provoquer, ou de menacer de provoquer, la mort ou des dommages corporels graves, ou dans l'intention de causer des destructions massives à des fins terroristes; le transport à bord d'un navire de personnes qui ont commis un acte de terrorisme. Des procédures d'arraisonnement sont prévues pour les navires suspectés d'avoir commis une infraction au regard de la Convention.

### *La Convention de Montego Bay*

Pour réprimer la piraterie, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer prévoit que les États doivent coopérer dans la mesure du possible pour la répression de la piraterie. Pour se faire, la Convention leur accorde une compétence universelle qui leur permet de juger les infractions commises par des auteurs et contre des victimes non ressortissants,

en dehors de leurs territoires. De plus, il n'est pas nécessaire, pour intervenir, d'obtenir l'accord de l'État du pavillon.

Toutefois, pour que les dispositions de la Convention relatives au traitement judiciaire des actes de piraterie aient une efficacité, les États doivent les intégrer dans leurs droits nationaux.

C'est ce qu'a fait la France avec la loi 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

La loi prévoit que les pirates peuvent être appréhendés en haute mer, dans les zones économiques exclusives et, lorsqu'une résolution de l'ONU le permet, dans les eaux territoriales d'un État (ex : eaux territoriales somaliennes).

Elle instaure un régime spécial pour consigner les pirates ou tout autre délinquant appréhendé en mer (ex : trafiquant de drogue) à bord dans le respect des règles de procédures et des droits de l'homme.

La France a opté pour une compétence quasi universelle de ses juridictions. Celles-ci peuvent juger les pirates si :

- il n'y a pas d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle ;

- les auteurs ont été appréhendés par des agents français.

Les infractions sont le détournement de navire, l'enlèvement et la séquestration, la participation à une association de malfaiteurs. Les peines peuvent aller jusqu'à vingt ans de réclusion criminelle, pouvant atteindre trente ans en cas de circonstances aggravantes.

### **La nécessaire constitution de stocks stratégiques**

Lorsque la prévention, la lutte ou la répression se révèlent inefficaces ou insuffisantes, les approvisionnements d'un État peuvent être durablement altérés. Pour prévenir ce type de situation, il peut être utile de prévoir la constitution de stocks, en particulier pour certains produits stratégiques, tels que les produits pétroliers.

C'est l'objectif de la loi 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier, codifiée le 9 mai 2011 dans la partie législative du code de l'énergie. Son objectif est de garantir en permanence à la France un stock suffisant de produits stratégiques. Sont considérés comme stratégiques le pétrole brut et raffiné (l'essence 95 et 98), le gasoil et le fuel domestique.

Considérant qu'en cas de crise ou de guerre la France devait disposer d'une capacité minimale de transport sous son pavillon national afin de maintenir ses stocks stratégiques, la loi impose par ailleurs aux raffineurs une obligation de pavillon : ils doivent maintenir une capacité de transport maritime de pétrole brut, sous pavillon français, proportionnelle

aux quantités de pétrole brut entrant dans l'unité de raffinage. Elle est actuellement de 5% et plafonnée à 8%. Étrangement, les produits raffinés ne sont pas inclus dans l'obligation de pavillon.

Ce dispositif est aujourd'hui largement obsolète, car la capacité française de raffinage diminue et la France importe de plus en plus de produits déjà raffinés. La loi est ainsi vidée de sa substance et ne permet plus de garantir la sécurité de nos approvisionnements stratégiques.

Pour améliorer la sécurité des approvisionnements tout en favorisant le pavillon français, les armateurs proposent dans un premier temps d'aligner l'assiette de la réservation de pavillon sur la définition des stocks stratégiques (produits bruts et raffinés). Ils proposent ensuite d'élargir cette définition en ajoutant le gaz naturel (GNL) et les gaz de pétrole liquéfiés (GPL) à la liste des produits énergétiques nécessitant la constitution d'un stock stratégique.

Sans une action énergique et rapide, la France risque de perdre d'ici un an sa capacité de transport de produits stratégiques pétroliers. Confronté à une concurrence internationale féroce, le transport maritime français de produits pétroliers n'est plus protégé par le régime de la loi de 1992. Une à une les grandes compagnies françaises présentes sur ce segment ferment ou se replient sur d'autres activités et il ne reste aujourd'hui que neuf navires sous pavillon français assurant le transport de pétrole brut.

À l'heure de la mondialisation, ce constat ne surprend pas et semble inévitable. D'aucuns considéreront fort justement que de nombreuses compagnies opèrent sous des pavillons divers des navires pétroliers, à un prix souvent inférieur à celui proposé sous pavillon français (du fait notamment du coût du marin français).

Il n'en demeure pas moins que les objectifs de la loi de 1992 restent plus que jamais d'actualité. Lorsque la France ne disposera plus de capacité de transport de produits pétroliers, il lui sera quasiment impossible de revenir en arrière, non seulement parce qu'elle ne disposera plus des navires adaptés mais également parce qu'elle ne comptera plus de marins qualifiés pour les armer.

Dès lors, elle sera totalement dépendante d'États tiers ou de compagnies étrangères et ne sera plus à même d'assurer elle-même ses approvisionnements en cas de crise.

La sécurisation des approvisionnements par voie maritime nécessite, nous l'avons vu, une politique globale, intégrant l'ensemble de la chaîne logistique, judiciaire et industrielle. Elle repose sur la mobilisation sans faille des États mais également des professionnels.

En résumé, il n'y a pas de transport maritime si la sécurité des grandes voies qu'il emprunte n'est plus assurée. Mais il n'y a pas de permanence des approvisionnements sans le maintien d'une industrie maritime forte et prospère, sous pavillon national.



---

# LES IMPLICATIONS MARITIMES DES TENSIONS ET CONFLITS TERRESTRES

---

# LA MER DANS LES CONFLITS TERRESTRES : EXEMPLES D'ENGAGEMENTS DE LA MARINE DANS LES OPÉRATIONS CES VINGT DERNIÈRES ANNÉES

Vice-amiral d'escadre Xavier Magne,  
commandant la Force d'action navale

**A**u cours des vingt dernières années, la Marine a été mise à contribution dans tous les grands conflits modernes auxquels la France a pris part. C'est ainsi que presque toutes les unités de la Marine – de l'aéronautique navale aux commandos marine, des sous-marins aux bâtiments de surface – ont participé à une opération au moins, que ce soit en ex-Yougoslavie (Bosnie 1994-1995, Kosovo 1998-1999), en Afghanistan (2001-2012), au Tchad (1983-2008), en République de Côte d'Ivoire (2004-2011), au Liban (2006), dans le Sahel (2011) ou en Libye (2011). Nous allons détailler, théâtre par théâtre, les types d'unités de la Marine ayant participé aux opérations précitées, en précisant la nature des opérations conduites, la façon dont elles s'inscrivent dans une manœuvre interarmées d'ensemble, la logique à laquelle elles répondent. À chaque fois, on s'attachera à dégager les raisons pour lesquelles on a fait appel à la Marine dans des conflits qui, par essence, sont plutôt terrestres.

## EX-YOUGOSLAVIE

### Bosnie

La Marine est intervenue assez tardivement sur le théâtre de l'ex-Yougoslavie, alors même que certains éléments de nos forces terrestres y étaient déjà déployés en tant que forces de stabilisation et de paix au titre de la résolution 749 du Conseil de sécurité des Nations unies. La mission de nos casques bleus était de tenter d'empêcher les massacres interethniques rendus possibles par le chaos généralisé qui a suivi la disparition de Tito. Les affrontements particulièrement violents entre Croates et Bosniaques à Gračac en janvier 1993 ont conduit la France à déployer des forces armées sur le théâtre en complément de ce qui avait été décidé dans le cadre de l'ONU. Au cours de ces affrontements, nos casques bleus s'étaient trouvés en grande difficulté, pris entre deux feux. Réagissant au risque de débordement de ces affrontements et de prise de nos soldats pour cibles, le gouvernement avait décidé de déployer des forces en soutien et de se préparer à évacuer les unités menacées. En parallèle, le Conseil de sécurité décidait de compléter son dispositif par un blocus maritime, de façon à réduire les possibilités d'acheminement d'armement servant à alimenter les violences interethniques.

Les unités que nous étions en train de déployer en mer Adriatique devaient être en mesure de projeter de la puissance à partir de la mer pour desserrer l'étau autour de nos forces à terre grâce à un appui aérien adapté, voire leur porter assistance pour leur permettre de se désengager, à défaut de pouvoir les évacuer<sup>(1)</sup>. C'est ainsi qu'en plus du porte-avions et de son groupe aérien, nous avons aussi déployé un transport de chalands de débarquement (TCD) avec son groupe aéromobile.

L'accompagnement normal d'un porte-avions, autrefois appelé «train d'escadre», est capable d'assurer le contrôle des espaces maritimes au-dessus et au-dessous de la surface,

grâce à ses frégates et à son sous-marin nucléaire d'attaque, mais aussi de durer grâce à son bâtiment logistique (pétrolier-ravitailleur). L'accompagnement du porte-avions doit permettre à ce dernier de se concentrer entièrement sur sa mission qui est de réaliser des sorties aériennes: missions de surveillance pour connaître l'environnement dans lequel on travaille, missions d'attaque au sol pour traiter les objectifs ennemis ou appuyer les troupes au sol, missions de renseignement destinées à bien comprendre, à piloter et à contrôler les effets obtenus, et enfin, missions de chasse, destinées à contrôler l'espace aérien.

C'est ainsi que l'*Alizé* (*ALZ*<sup>(2)</sup>), même s'il n'avait pas été initialement conçu pour remplir cette mission, était principalement affecté à la surveillance de l'espace maritime conjointement avec l'*Atlantic I* (*ATL I*). Le *Crusader* (*F-8E FN*<sup>(2)</sup>) était dédié à l'interception des mobiles aériens en application de la résolution 836 du 4 juin 1993 du CSNU, le *Super Étendard* (*SUE*<sup>(2)</sup>) à l'appui des troupes au sol et l'*Étendard IVP* (*ETD IVP*<sup>(2)</sup>) à la reconnaissance des sites d'intérêt. Le contrôle du trafic maritime et du blocus (opérations Sharp Fence et Dynamic Guard fusionnées en Sharp Guard) revenait plus naturellement aux frégates et aux sous-marins nucléaires d'attaque (SNA). Le sauvetage de combat au profit des équipages survolant le territoire était tout naturellement la mission dévolue aux *Super Frelon* (*SFR*<sup>(2)</sup>) et aux commandos marine (CDO<sup>(2)</sup>).

N'ayant aucune connaissance du théâtre maritime, les bâtiments de la Task Force 473 sont arrivés sur les lieux en nombre de façon à pouvoir parer toute mauvaise surprise. Les frégates anti-sous-marines ont insonifié les eaux de l'Adriatique, recherchant tout indice de présence d'un sous-marin afin d'éloigner les éventuels sous-marins des zones d'opération du porte-avions et du transport de chalands de débarquement. Les frégates antiaériennes scrutaient le ciel dans le but d'y localiser tout appareil animé de mauvaises intentions à l'égard de la force, le sous-marin nucléaire d'attaque sillonnait les eaux en soutien du porte-avions pendant que le pétrolier faisait le yoyo entre la force et son point d'appui logistique pour ravitailler tout le monde.

Pendant ce temps, le groupe amphibie emportait un groupe aéromobile (hélicoptères de combat de l'armée de Terre) et une réserve opérationnelle embarquée (troupes pouvant être projetées en renfort de troupes au sol en position momentanément difficile). Il n'était pas prévu, à ce stade, d'utiliser la capacité de débarquement sur une plage pour projeter les forces au sol.

En parallèle, des éléments des forces aériennes étaient déployés sur certains terrains italiens pour apporter eux aussi un soutien. Compte tenu de la distance entre l'Italie et l'ex-Yougoslavie et du risque de déferlement de réfugiés sur la terre des empereurs romains, le gouvernement italien ne souhaitait pas s'engager ostensiblement dans l'aventure. En conséquence, il a fallu près de dix-huit mois pour obtenir que nos avions

puissent décoller des terrains italiens avec de l'armement. Le groupe aéronaval, opérant à partir de la haute mer, ne subissait, pour sa part, que les contraintes de la météorologie dont il pouvait, pour partie, s'affranchir grâce à sa mobilité. Par ailleurs, il lui était facile de se positionner au plus près des zones d'intervention potentielles et gagner ainsi un temps précieux en cas d'urgence.

## **Kosovo**

Dans la droite ligne des opérations conduites en Bosnie, il était logique que l'on mette à profit la capacité de feu de la Marine pour tenter de faire plier le gouvernement serbe de Belgrade en 1997.

C'est ainsi que le groupe aéronaval a été engagé pour la première grande mission d'attaque au sol depuis l'Indochine. Plus de 250 bombes ont été tirées sur des objectifs dûment approuvés par le pouvoir politique français. Alors que le groupe aérien ne représentait que 2% des aéronefs de combat présents sur le théâtre, il a assuré 415 missions de bombardement (soit 4% du total) et tiré 268 bombes GBU 12 avec un taux de réussite de 73%, qui est le plus élevé pour tous les appareils de la coalition. Ceci permet de mieux comprendre certains atouts majeurs du porte-avions :

– l'excellente disponibilité des aéronefs. Le porte-avions possède des ateliers aéronautiques, ce qui lui permet de « générer du potentiel avion ». Ainsi, en effectuant une révision adaptée et en changeant les pièces d'usure qui ont atteint leur limite de vie, on peut redonner du potentiel à un moteur et, après l'avoir testé, le remonter sur un avion. Le porte-avions a, comme toute base aérienne, également la capacité de dépanner les avions grâce au savoir-faire de ses techniciens ;

– la réactivité. Elle est due au fait que tout le personnel est présent et disponible sur le site en permanence. Ce phénomène se reproduit sur toute base projetée hors de métropole. Pour la Marine, c'est un phénomène permanent dès lors que l'unité a appareillé ;

– la capacité à s'affranchir d'une météorologie défavorable en raison, non seulement de sa mobilité, mais de sa capacité à traiter l'information météorologique et d'en déduire des prévisions très pertinentes ;

– l'aptitude à s'affranchir des contraintes diplomatiques. Le porte-avions opère à partir de la haute mer, à plus de 12 milles nautiques des côtes. Il est donc hors des espaces souverains. C'est ce qui a permis de pouvoir mettre en œuvre des armes sitôt que le porte-avions était positionné dans sa zone d'opération.

Parce qu'il a été capable de se positionner au plus près de l'action, le porte-avions a permis une réduction significative du potentiel avion nécessaire pour atteindre l'effet militaire recherché au Kosovo. Une telle optimisation des deniers publics est bien évidemment appréciable à une époque où les ressources sont comptées à l'euro près.

Le porte-avions s'inscrivait néanmoins dans un dispositif interarmées et interallié d'ensemble. Le groupe aéronaval permet de débiter des opérations en raison de l'absence de contraintes diplomatiques en haute mer. De ce fait, il crée un précédent, ce qui permet de favoriser la résolution des difficultés diplomatiques freinant le déploiement des forces aériennes sur des terrains étrangers. Cela étant dit, il ne représente qu'une partie de la puissance de feu qu'une coalition entière peut mettre en ligne pour résoudre un conflit d'importance.

## **AFGHANISTAN**

### **À partir de la mer d'Arabie**

Le groupe aéronaval a été déployé en mer d'Arabie dès le début de l'opération lancée par les Américains à la suite des attentats contre les tours jumelles du World Trade Center à New York en septembre 2001. Depuis, il a été déployé en moyenne tous les deux ans de façon à permettre à nos équipages de conserver une connaissance suffisante de ce théâtre particulièrement difficile pour des unités opérant à partir de la mer (distance minimale à parcourir pour accéder à la frontière sud de l'Afghanistan: 400 nautiques; distance moyenne des zones d'opération comprise entre 500 et 800 nautiques). Lorsqu'ils y sont déployés, les appareils du groupe aérien assurent des missions de surveillance de l'espace aérien, de coordination et d'affectation des missions d'appui feu (*E-2C/Hawkeye*), des missions d'appui feu et de reconnaissance (*Rafale Marine/RFM* et *Super Étendard Modernisé/SEM*).

Cependant, pendant que les aéronefs du groupe aérien embarqué effectuent des missions de combat au profit direct des forces de la coalition présentes en Afghanistan, l'ensemble des bâtiments de l'escorte du porte-avions participe à la surveillance du trafic maritime dans la région et à la traque en mer des activités illicites de tous ordres, concourant à l'action terroriste à terre non seulement en Afghanistan mais partout dans le monde.

Les forces projetées depuis la mer ont représenté un appoint non négligeable aussi bien dans le renseignement que dans la structure de coordination des missions aériennes. L'*E-2C Hawkeye* s'est révélé être la véritable clé d'entrée dans un dispositif allié dans la mesure où cet appareil permet de pénétrer au cœur même de la structure de décision. Pour les forces françaises, l'apport décisif du groupe aéronaval réside dans la capacité à apporter un soutien de circonstance (substantiel au regard de ses effectifs) en cas de difficulté imprévue ou de besoin impératif de désengagement – on parle, à ce titre, de créneaux d'effort. C'est pour cette raison qu'il est important de revisiter le théâtre

périodiquement de façon à permettre aux équipages d'en suivre les évolutions et de pouvoir être immédiatement efficaces si le besoin s'en faisait sentir.

### **Au sol**

Par ailleurs, pendant la période de changement des cœurs nucléaires du porte-avions, la Marine a également déployé un groupe de *Super Étendard Modernisé* à Kandahar de façon à fournir une contribution sous forme d'appui aérien aux forces déployées au sol. Ceci n'était possible que parce que les équipages avaient acquis une excellente connaissance du théâtre d'opération pour l'avoir maintes fois pratiqué dans des conditions bien plus difficiles<sup>(3)</sup>. Nos avions effectuaient aussi bien des missions de reconnaissance que d'appui feu au profit des forces de la coalition.

En plusieurs occasions au cours de ce conflit qui dure, des groupes de commandos de la Marine ont été déployés à terre, là où l'activité des insurgés est particulièrement importante (dans la province de Helmand ou à proximité de la frontière est, contiguë aux zones tribales pakistanaises du Waziristan). Ils avaient pour mission de localiser, pister, poursuivre, intercepter et neutraliser les groupes d'insurgés mettant la région en coupe réglée, de façon à desserrer l'étau sur la population et tenter de favoriser la naissance d'un début d'ordre civil dans des zones traditionnellement contrôlées par les talibans. L'enjeu est élevé et le défi particulièrement difficile à relever dans la mesure où nos hommes ne sont pas assez nombreux pour pouvoir occuper le terrain en permanence de façon à bloquer la circulation des talibans et les empêcher d'exercer sur les populations locales des représailles épouvantables, essentiellement des châtiments exemplaires, d'un autre âge, destinés à terroriser une population accueillante mais fataliste, probablement dépassée par les événements.

Il convient bien évidemment de ne pas être naïf. Nos forces spéciales n'ont pas vraiment été invitées à se joindre à ce conflit en raison des compétences très particulières qu'elles détiennent. Les Américains ont, dès le début, employé leurs propres forces spéciales plutôt comme des «super fantassins» parce que cela leur permettait de gagner en efficacité tout en réduisant significativement l'empreinte au sol. Mais c'était prendre un énorme risque parce que, comme on a pu le voir, les éléments de forces spéciales ne sont pas invulnérables, même s'ils ont un degré d'entraînement ou de motivation bien supérieur à celui de la plupart des combattants.

## **TCHAD**

À la demande du chef de l'État, M. Idriss Deby, et conformément aux accords de défense passés entre les deux pays, la France a déployé des forces pour soutenir les troupes

gouvernementales contre les rebelles déferlant périodiquement, en provenance de la frontière soudanaise et se précipitant invariablement sur N'Djamena. La Marine, sur demande de l'état-major des armées, a mis en place à maintes reprises des appareils de patrouille maritime (*Atlantique 2*) pour participer à l'opération Épervier. Ceci peut paraître surprenant lorsqu'on pense que le cœur de métier de l'équipage de ces appareils est la lutte contre les sous-marins dans les grandes zones océaniques. Mais, précisément, ces appareils ont une aptitude à détecter dans les grands espaces vides (détection radar ou prise d'images dans le spectre visible et infrarouge), des capacités d'interception radio et radar, ainsi que le savoir-faire et la possibilité de coordonner l'action de diverses unités grâce à leurs moyens de communication variés. Or, le désert ressemble plus qu'on ne le croit aux espaces marins. C'est une zone naturellement hostile à l'homme puisqu'il peine à y survivre et qu'il y a peu d'activités dans le désert. Tout mouvement s'y remarque donc de façon plus évidente qu'au cœur d'une grande ville pour peu qu'on dispose d'un moyen adapté de surveillance. Nos appareils se sont avérés être d'excellents senseurs mais aussi parmi les meilleures plates-formes de commandement interarmées.

Ceci est particulièrement curieux car cet avion a été développé pour des besoins complètement différents. Que se serait-il passé si nous n'avions pas eu tout le recul de la guerre froide et le besoin vital de traquer les sous-marins ennemis pour rendre sûres nos approches maritimes si nous n'avions pas un tel aéronef ?

## RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Après les massacres interethniques et les assassinats d'expatriés, en particulier Français, ayant suivi la confiscation du pouvoir par le Président sortant de Côte d'Ivoire en 2004, la France a déployé, en complément des forces permanentes stationnées, une force terrestre destinée à séparer les belligérants et à faire respecter les différentes résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies. L'essentiel de la force Licorne était positionné à Abidjan, véritable foyer d'agitation permanente et poudrière potentielle.

Or, depuis 1995, la Marine maintient un grand bâtiment en permanence dans le golfe de Guinée. Sa mission est de se tenir prêt à intervenir là où la situation l'exige, sachant que la France a beaucoup de ressortissants dans tous les pays bordant le golfe de Guinée, de la Mauritanie à l'Angola, mais aussi plus profondément à l'intérieur du continent. Le bâtiment en question, le plus souvent un transport de chalands de débarquement (TCD) ou, depuis quelques années, un bâtiment de projection et de commandement (BPC), assure l'alerte mais visite également, tour à tour, les divers

pays riverains et apporte un soutien aux marines locales (dépannage et réparation du matériel en avarie, formation des équipages).

Le commandant de la force Licorne a rapidement compris l'intérêt d'un soutien par le bâtiment déployé en mission Corymbe. Compte tenu de l'ambiance délétère, il éprouvait naturellement le besoin d'un soutien plus rapproché mais cependant discret pour ne pas rajouter à l'hystérie collective ambiante. Vu la menace sur la force, il a rapidement souhaité tester un plan de secours lui permettant de redéployer son état-major sur le bâtiment amphibie de façon à pouvoir être en mesure de diriger ses troupes en toute sérénité, tout en étant en dehors de la zone des combats. Nos transports de chalands de débarquement (TCD) et nos bâtiments de projection et de commandement (BPC), parce qu'ils pouvaient accueillir une réserve opérationnelle embarquée<sup>(4)</sup>, qu'ils avaient la capacité de durer<sup>(5)</sup> et d'évacuer des ressortissants en cas d'urgence, étaient en mesure d'apporter ce soutien. Ils apportaient ainsi une certaine sérénité au commandant de la force et ont, avec beaucoup de réactivité, apporté un renfort de troupes ou fourni des vivres, des compléments de munitions ou des moyens de dépannage pour l'ensemble de la force. Ils ont ainsi contribué indirectement à la résolution du conflit dans les meilleures conditions.

## LIBAN

Le 12 juillet 2006, Israël lançait une vague de bombardements particulièrement violents<sup>(6)</sup> sur tout le Liban en représailles contre le massacre de cinq de ses soldats et l'enlèvement de trois autres le long de la ligne bleue (frontière israélo-libanaise). Cette action, particulièrement violente, déclenchait une vague de départs vers tous les pays d'accueil potentiels. La France, occupée par les festivités du 14 Juillet, affrétait un ferry grec pour commencer les évacuations de ressortissants, le temps de constituer une force adaptée, puis dépêchait en urgence une frégate anti-sous-marine, deux appareils *C-160 Transall*<sup>(7)</sup> et trois hélicoptères *Caracal EC-725* en précurseur. Le transport de chalands de débarquement (TCD) d'alerte appareillait dès le 16 juillet avec la quasi-totalité d'un commando, ainsi qu'une compagnie de l'armée de Terre. Le premier bâtiment de projection et de commandement, le *Mistral* – réceptionné mais pas encore admis au service actif – et une frégate antiaérienne appareillaient dès le 19 juillet avec une deuxième compagnie de l'armée de Terre.

Lorsque l'essentiel de la composante maritime de la force Baliste est arrivé sur les lieux, soit quatre bâtiments (BPC, TCD, FASM et FAA), le ferry grec avait évacué près de 6 000 ressortissants et quittait la zone. Les bâtiments de la force évacueront encore plus de 8 000 personnes dans le mois suivant, entre le 23 juillet et le 14 août, chargeant

à Beyrouth ou à Naqourah (frontière sud avec Israël) selon le cas et déposant leurs passagers à Larnaca (Chypre) ou Mersin (Turquie). Contrairement à ce qui avait été imaginé au départ, les bâtiments de la Marine ont servi de pièces d'ajustement dans la chaîne de l'évacuation des ressortissants. En effet, l'ambassade de France à Beyrouth recherchait sur le territoire les ressortissants désirant partir, puis les convoquait à Beyrouth et les faisait attendre dans un gymnase que les bâtiments soient à quai. Les bâtiments se présentaient à l'entrée du port vers 8 h et chargeaient pendant trois à quatre heures de façon à pouvoir appareiller en début d'après-midi. Commençait alors le transit vers le port de destination à partir duquel s'effectuait un transfert vers l'aéroport permettant à des vols long courrier de ramener les passagers à Paris. Comme le voyage en avion devait être réalisé de jour, suffisamment tôt, pour permettre aux services de l'immigration de filtrer les voyageurs à l'arrivée, il était impératif que les ressortissants passent la nuit à bord des bâtiments et soient acheminés vers l'aéroport de départ tôt le matin. On imagine facilement qu'héberger 1 400 passagers supplémentaires sur un bâtiment capable d'emporter 650 membres d'équipage et rempli à bloc, n'est pas une affaire simple. Des lits de camp (parfois de simples tapis de sol lorsqu'il n'y avait plus de lits de camp disponibles) étaient disposés dans tout espace suffisamment spacieux (coursives, hangar hélicoptères, points de rassemblement de l'équipage). S'il n'y avait pas de réelle difficulté pour nourrir tous ces réfugiés, il fut plus délicat de mettre à leur disposition, en quantité suffisante, les installations leur permettant de satisfaire leurs besoins naturels et de se laver.

Si les frégates ont également évacué des ressortissants, leur rôle premier consistait à protéger les bâtiments amphibies vis-à-vis, notamment, de la menace missile. Cette menace était avérée devant les côtes libanaises puisqu'une corvette israélienne a été touchée et que des missiles en vol ont par ailleurs été détectés par les bâtiments français. Ces événements prouvent toute la pertinence de disposer de frégates fortement armées, dont la mission est de maîtriser l'espace aéromaritime pour y déceler toute activité sortant de l'ordinaire et ainsi être prêtes à tout instant à défendre l'unité précieuse, quitte à prendre elles-mêmes le coup. Un grand bâtiment amphibie évacuant plus d'un millier de personnes à proximité immédiate des combats peut en effet constituer une proie de choix pour un adversaire ou une organisation terroriste. Ce type d'opération n'est pas concevable sans escorte. Au cours de la phase d'évacuation, les moyens de la force ont convoyé 1 400 tonnes de fret humanitaire et apporté un soutien à la Finul, prise entre les feux d'Israël et ceux du Hezbollah. Pendant la phase de reconstruction du pays, les bâtiments ont assuré le soutien de la compagnie du génie, déployée sur le sol libanais pour construire des ponts provisoires (ponts Bailey) offerts par la France au Liban afin de permettre le rétablissement de la circulation entre nord et sud et, ainsi, éviter l'asphyxie économique. Ils ont contribué également à resserrer les liens avec les

forces armées libanaises, en offrant à la Marine libanaise une qualification amphibie supérieure et en la faisant participer au contrôle des navires de commerce au départ et à destination des ports libanais, l'objectif étant d'amener progressivement la Marine libanaise à prendre le contrôle de son espace maritime national et prendre le relais des forces maritimes israéliennes qui assuraient un blocus, fascinant par sa rigueur et non par sa finesse.

Tout l'intérêt d'une opération à partir de la mer fut de réduire au maximum l'empreinte de nos forces armées au sol dans un conflit où la France avait choisi de ne pas prendre parti, mais dans lequel elle estimait avoir un devoir d'assistance non seulement envers ses ressortissants mais envers tous les ressortissants non concernés par le différend. Puis, lorsque le conflit s'est calmé et que nous avons déployé une unité du génie pour construire des ponts de secours, nous avons conscience que nos forces n'étaient pas, *a priori*, tellement bienvenues dans la mesure où elles étaient susceptibles de faire apparaître au grand jour un certain nombre de contradictions internes dans la société libanaise mais aussi un certain nombre d'ambiguïtés dans les rapports entre la Syrie, le Liban et Israël.

## SAHEL

Plus proche de nous, une vague d'enlèvements au Niger, puis au Sahel – enlèvements revendiqués par les groupes affiliés à Al Qaida au Magreb Islamique (AQMI) – ont provoqué une grande émotion dans notre pays, au point que l'autorité politique a décidé de déployer, toutes affaires cessantes, plusieurs appareils *Atlantique 2* et des forces spéciales. Dans les vastes espaces désertiques de l'Est du Tchad, ces appareils et leurs équipages avaient déjà fait merveille en matière de renseignement. Ici encore, ils se sont illustrés malgré des conditions infiniment plus délicates et difficiles. Surveillant les mouvements des ravisseurs, ils ont permis l'interception d'un groupe de ravisseurs même si cette opération s'est soldée par un échec cuisant. La faute n'en revenait pas à nos forces mais à la détermination des ravisseurs.

Compte tenu du faible nombre de plates-formes disponibles et de la charge permanente pesant sur nos appareils et leurs équipages, il nous a fallu redéployer certains *Atlantique 2* de façon à ne pas créer d'interruption dans la recherche du renseignement. C'est ainsi qu'il nous a fallu dégarnir d'autres théâtres d'opérations pour fournir le nombre d'appareils demandés sur le théâtre du Sahel. Une fois encore, ce sont les qualités exceptionnelles de ces appareils, destinés à traquer les sous-marins dans les profondeurs de l'océan, qui ont conduit à les utiliser dans de grands espaces désertiques de la Mauritanie au Niger, en passant par le Mali et le Sud de l'Algérie.

## LIBYE

Il s'est écoulé presque un mois entre le début des opérations conduites par la Marine au large de la Libye et le début des frappes aériennes sur les forces du colonel Kadhafi. Pendant ce mois, une frégate, un sous-marin nucléaire d'attaque et un *Atlantique 2* ont recueilli des informations précieuses, permettant au chef de l'État de conforter ses analyses et de prendre les décisions qui s'imposaient, cependant que le groupe école d'application des officiers de marine écourtait sa campagne pour venir porter assistance aux populations (Libyens, Tunisiens, Égyptiens, Éthiopiens...) tentant de migrer pour s'éloigner de la zone des combats. L'interception des échanges entre les forces insurgées et les forces du colonel Kadhafi a permis de comprendre les grands équilibres qui venaient de se créer – résistance acharnée en Cyrénaïque, loyalisme fataliste en Tripolitaine et résistance du port de Misratah dans la Tripolitaine. Rapidement il est apparu que, pendant que la ligne de front se stabilisait entre Brega et Ajdabiyah, Misratah, précisément parce qu'elle était du mauvais côté du front, constituait un enjeu pour les deux côtés, symbole de la résistance au tyran pour les uns, clé de voûte de la motivation pour les autres. C'est la raison pour laquelle beaucoup d'efforts ont été consentis de part et d'autre pour tenter de prendre Misratah ou l'empêcher de tomber.

Une fois les frappes aériennes entamées, le groupe aéronaval a été mis à contribution pour frapper à partir de la mer et réduire ainsi les heures inutiles passées en transit entre les terrains de la métropole et le territoire libyen. Les unités engagées à cette occasion représentaient la quasi-totalité des capacités de la Marine : groupe aéronaval (projection de puissance), groupe amphibie (capacité de projection de forces), frégates de défense aérienne (surveillance et coordination de l'espace aérien, établissement de l'image aérienne et transmission au centre des opérations aériennes à terre), frégates anti-sous-marines et sous-marins nucléaires d'attaque (traque du sous-marin du colonel Kadhafi et recueil de renseignement), chasseurs de mines et plongeurs démineurs (chasse aux mines et désamorçage d'engins explosifs), frégates (surveillance de l'embarco sur les armes et tir contre terre), aviation de patrouille maritime (surveillance et recueil d'informations et de renseignement), bâtiment logistique pour permettre aux autres de durer sur zone (ravitaillement en combustible, en munitions, en pièces de rechange, en personnel), commandos marine pour intervenir, le cas échéant sur le territoire même de la Libye si le besoin s'en faisait sentir.

En fait, toutes les capacités de la Marine ont été mises à rude contribution dans la mesure où la volonté du gouvernement était de ne surtout pas avoir d'empreinte au sol. Il était donc particulièrement important de s'appuyer sur le savoir-faire des bateaux gris et des autres composantes de la Marine. De plus, si l'impression initiale était que cette

opération ne durerait pas, la réalité a été tout à fait différente et il a été important de pouvoir utiliser la capacité à durer de la Marine pour fragiliser les forces de Kadhafi et réduire ainsi le potentiel adverse consacré à cette opération.

## CONCLUSION

La mondialisation a modifié en profondeur les rapports entre les États. Plus que jamais, un État est dépendant des autres. C'est vrai pour ce qui concerne la plupart de ses approvisionnements en énergie, en matières premières ou en produits manufacturés, peu de pays ayant la chance de se suffire à eux-mêmes dans tous les domaines. C'est également vrai en ce qui concerne l'étanchéité de ses frontières, les flux de migrants pouvant se mélanger aux flux de biens indispensables au pays. C'est vrai en ce qui concerne son opinion publique, modelée par les médias et par tous les autres courants de pensée dans le monde, véhiculés par internet. C'est enfin vrai pour les grands équilibres de son économie.

La plupart de ces grands flux, dont les flux d'information (câbles sous-marins), passent par la mer parce que c'est et ce sera toujours le mode le plus économique. Dans ces conditions, le contrôle des accès maritimes de tout pays en conflit sera toujours pertinent et aura, dans la durée, une influence déterminante sur l'issue du conflit à condition toutefois d'être en mesure de tenir soi-même dans la durée.

Par ailleurs, un État éprouve de plus en plus de difficultés pour préserver certains de ses secrets qui fuient par le biais d'internet et des réseaux sociaux. La sensibilité des États vis-à-vis de leurs voisins s'est donc considérablement renforcée – si je permets à d'autres États de conduire des opérations contre un de mes voisins en autorisant le stationnement de leurs appareils ou de leurs forces sur mon territoire, je prends un risque beaucoup plus important aujourd'hui. En effet, le journaliste d'investigation trouvera les témoignages permettant d'établir les responsabilités – la mienne en l'occurrence – et si le tyran dirigeant l'État voisin s'en sort victorieux, il risque de se rappeler que j'ai pris le parti de ses adversaires. Il n'aura alors plus aucune hésitation pour encourager les mouvements d'opposition, les mouvements de dissidents et l'immigration débridée chez moi, contribuant ainsi puissamment à la déstabilisation de mon pays s'il ne décide pas tout simplement de me faire la guerre.

Dans ces conditions, n'importe quel chef d'État hésitera longuement avant d'autoriser le stationnement de forces étrangères sur son sol, justifiant ainsi puissamment le rôle des forces maritimes qui opèrent à partir de la mer, c'est-à-dire à partir d'un espace qui est en dehors de toute souveraineté et qui permet de réduire la fameuse « empreinte au sol ». La mer est, avant tout, l'espace de la finesse, une sorte de damier du jeu de Go en plus

complexe. Les moyens d'action y sont particulièrement rares au regard de l'étendue des espaces – 30 bâtiments hauturiers en France pour couvrir 360 millions de kilomètres carrés soit une unité pour vingt fois la surface de la France. Dans ces conditions, chaque nation a intérêt à préserver ses unités et ne cherche pas à détruire celles des autres lorsque ce n'est pas nécessaire de peur d'y perdre les siennes.

Beaucoup d'acteurs se croisent et s'affrontent en permanence sur le domaine maritime. Il y a tout d'abord les États. Mais contrairement à ce qui se passe à terre, ici, 156 États<sup>(8)</sup> peuvent potentiellement s'affronter à la fois ce qui donne un nombre vertigineux de combinaisons. Il faut ajouter à ces nombreux acteurs ceux du crime organisé qui profitent de toute parcelle de chaos pour étendre les ramifications de leurs activités de mort et que seules les marines hauturières peuvent contrer dans cet espace. Il faut enfin ajouter un acteur auquel on ne pense pas souvent et qui est la mer elle-même. Les forces qu'elle est susceptible de développer sont gigantesques et peuvent perturber de façon déterminante toute action qui semblait bien engagée au départ, rendant, de ce fait, encore plus difficile l'action en mer.

Plus qu'autrefois, celui qui tient la mer a une influence déterminante sur le long terme et, d'une certaine façon, modèle le monde. Il ne peut le faire immédiatement, il lui faut de la patience et une véritable vision stratégique – la mer n'est pas et ne sera jamais le terrain de jeu des gens pressés.

---

1. Lors des travaux de planification du désengagement de nos forces déployées à Sarajevo, nous avons calculé que la tête de la colonne de véhicules ainsi formée atteindrait Split au moment où la fin de la colonne quitterait Sarajevo. Or, la seule et unique route possible était un véritable coupe-gorge et se prêtait à toutes sortes d'embuscades tout le long de l'itinéraire.

2. Opérant à partir du porte-avions.

3. Vols d'une durée supérieure à cinq heures dès lors que le terrain de départ se situe en mer, trois ravitaillements en vol minimum pour tenir pendant des durées pareilles, difficulté d'apponer au terme de missions aussi éprouvantes.

4. Concept français de *Sea Basing*.

5. Le *Tonnerre* est resté sur zone sans escale pendant plus de soixante jours d'affilé, ce qui est énorme pour un bâtiment – un peu comme si trois bons amis, se partageant le volant d'une voiture, roulaient pendant deux mois, jour et nuit sans interruption, avant de faire un premier arrêt à la pompe à essence.

6. Un millier de morts, plus de 110 ponts routiers détruits ou abîmés, destruction d'une centrale thermique et déclenchement d'une marée noire, quartier chiite de Beyrouth pilonné jour et nuit et presque entièrement détruit.

7. Après le bombardement de l'aéroport international de Beyrouth et, par conséquent, sa fermeture au trafic aérien, ces deux avions ne seront plus utilisables pour l'évacuation de ressortissants alors qu'ils avaient été mis en place précisément pour cette raison. Ils seront utilisés pour effectuer des mouvements logistiques vers la métropole.

8. Il s'agit de tous les États qui ayant une façade maritime, disposent d'un embryon de marine et ont des intérêts en mer (pêche, énergie, approvisionnements...).



# CHINE ET ASIE DU SUD-EST: UNE COURSE AUX ARMEMENTS À RELATIVISER

Aspirant Mehdi Kouar,  
chargé d'études au CESM

**E**n juillet 2012, la Chine annonce la création d'une préfecture maritime pour administrer la région de la mer de Chine méridionale<sup>(1)</sup>. Cette décision, conforme aux revendications chinoises sur cette mer semi-fermée, fait suite à beaucoup d'autres et a pour objectif de renforcer le contrôle de Pékin sur la zone. En effet, depuis le retrait américain du golfe du Tonkin à la fin de la guerre du Vietnam, plusieurs coups de force chinois à l'encontre des positions vietnamiennes et philippines ont illustré la volonté des dirigeants chinois de prendre possession des archipels des Paracels et des Spratleys, îlots et rochers disputés par sept pays de la région : Brunei, Indonésie, Malaisie, Philippines, Vietnam, Taïwan et Chine. Toutefois, seuls Taïwan et la Chine revendiquent la totalité de ces archipels.

Parallèlement à ces tensions, les dépenses militaires des pays d'Asie du Sud-Est sont en constante augmentation depuis vingt ans, à l'image de la Malaisie (+243%), de Singapour (+225%) et de l'Indonésie (+96%) depuis 1988<sup>(2)</sup>. Ces États modernisent à grands pas leurs forces navales, s'équipant de technologies qui étaient encore l'apanage des principales puissances jusqu'aux années 90. Cette situation fait dire à certains observateurs que l'Asie du Sud-Est est une poudrière dans laquelle les différents gouvernements se livrent à une course aux armements<sup>(3)</sup>.

Peut-on faire un lien direct entre les tensions régionales, résultats de conflits de souverainetés non résolus, et le réarmement global de la région ? Un tel lien permet d'envisager une course aux armements dans le but de dissuader l'adversaire de tenter tout coup de force ou d'accroître ses capacités militaires afin de maintenir une pression permanente, notamment en cas de négociations pour le partage de ces eaux.

Mais si la Chine constitue un facteur d'incertitudes et d'inquiétudes pour les pays de la région, la politique de Pékin ne peut à elle seule justifier l'accroissement des dépenses militaires. D'autres raisons, notamment des problématiques de sécurité intérieure et le développement économique de la région, relativisent la perception d'une course aux armements.

## **D'AMBITIEUSES POLITIQUES D'ARMEMENTS**

Depuis la fin de la guerre froide, les dépenses militaires des pays d'Asie du Sud-Est sont à contre-courant de ce qui est observé dans le monde occidental. Une baisse des dépenses militaires est ainsi observée en France de 71 milliards de dollars constants en 1988 à 67 milliards en 2009; au Royaume-Uni de 71 milliards à 69 milliards sur la même période; et aux États-Unis de 534 milliards à 380 milliards<sup>(4)</sup> de 1990 à 2001,

avant de repartir à la hausse en raison des engagements en Afghanistan, puis en Irak. Les conséquences sont la suppression d'un tiers des effectifs de l'armée américaine pendant les années 90, et en 2001, l'armée britannique n'avait jamais été aussi numériquement faible depuis plus de deux siècles<sup>(5)</sup>.

À l'inverse, entre 1988 et 2009, les dépenses vietnamiennes sont passées, en millions de dollars constants, de 823 à 2073; indonésiennes de 2497 à 4908; thaïlandaises de 2905 à 4908; malaisiennes de 1220 à 4078; et singapouriennes de 2449 à 7966, soit une croissance annuelle moyenne allant de 2,5% pour la Thaïlande à 6% pour la Malaisie<sup>(6)</sup>. L'augmentation constante des dépenses militaires ne s'est interrompue qu'en 1997 avec la crise économique asiatique (dépréciation des monnaies régionales de 20 à 50%<sup>(7)</sup>). Cette crise met un coup d'arrêt provisoire au «miracle économique» des pays de l'ASEAN. La Thaïlande, premier pays touché, voit ses dépenses militaires diminuer à partir de 1997, pour ne retrouver leur niveau d'avant crise qu'en 2008.

Ces accroissements ont entraîné mécaniquement avec eux celui des importations d'armements, faisant de la région un marché très compétitif dans lequel les industries de l'armement, européennes, nord-américaines et russes, tentent de trouver des débouchés qui se raréfient au niveau national depuis la fin de la guerre froide<sup>(8)</sup>. Entre 2000 et 2009, les importations d'armement ont augmenté de 84% en Indonésie, de 146% à Singapour et de 722% en Malaisie. En 2009, Singapour entre dans le groupe des dix principaux importateurs d'armements au monde, une première depuis la fin de la guerre du Vietnam pour un État d'Asie du Sud-Est<sup>(9)</sup>. Cette région, avec celle de l'Asie-Pacifique, représente aujourd'hui 67% des importations d'armement de l'ensemble du continent asiatique<sup>(10)</sup>. Dans le domaine naval, la croissance des dépenses militaires se traduit par une augmentation quantitative et qualitative des moyens existants, et par le développement de nouvelles capacités, notamment par l'acquisition de sous-marins.

La Thaïlande a acquis le premier porte-aéronefs des pays de l'ASEAN, le *Chakri Naruebet*. Commandé à l'Espagne en 1992, il est équipé d'avions à décollage vertical, ainsi que d'hélicoptères *Sea Hawk* pour la lutte anti-sous-marine. De plus, le pays a doublé son nombre de navires dont le tonnage est supérieur à 1000 tonnes, passant de six à douze. De son côté, Singapour a commandé auprès de DCNS six frégates de la classe *Formidable* équipées de missiles antinavires *Harpoon* et s'emploie, depuis les années 90, à maîtriser l'arme sous-marine, d'abord par l'acquisition de vieux sous-marins de la classe *Challenger* auprès de la Suède afin d'entraîner ses futurs équipages, puis par l'acquisition, auprès du même pays, de deux sous-marins modernisés de la classe *Archer*. De même, la Malaisie a commandé auprès de DCNS deux sous-marins de la classe *Scorpène* afin, d'une part, d'opérer un rééquilibrage des forces face à Singapour, et d'autre part de conduire des missions de renseignement et de surveillance côtière. Le Vietnam affiche également sa volonté de disposer de sous-marins modernes. Après de nombreuses annonces d'acquisitions suivies de démentis, Hanoï a confirmé en 2011 une commande de six sous-marins de la classe

*Kilo* auprès de la Russie. Enfin, en décembre 2011, l'Indonésie a confirmé une commande de trois sous-marins auprès du constructeur coréen *Daewoo* pour des entrées en services prévues à partir de 2018. Parmi les principaux États de la région, seules les Philippines font exception. Le pays a pris du retard dans le processus de modernisation de son armée en raison d'instabilités intérieures et de la faiblesse de ses ressources. En effet, la lutte contre le parti communiste ainsi que contre la guérilla Moros pendant la guerre froide a accaparé les crédits qui auraient pu servir à moderniser les forces armées<sup>(11)</sup>.

Le bilan des politiques d'acquisitions navales fait apparaître un intérêt particulier des pays d'Asie du Sud-Est pour l'arme sous-marine. Face à ce constat, une question se pose : s'agit-il d'une stratégie de dissuasion conventionnelle du faible au fort, par laquelle les pays de la région souhaiteraient empêcher toute action violente de la part de la Chine ?

## LA CHINE, UNE INQUIÉTUDE COMMUNE

Les tensions en mer de Chine méridionale, loin de soulever uniquement des questions de souveraineté, trouvent leurs origines dans des velléités d'appropriation des ressources énergétiques et alimentaires devenues vitales dans un contexte de fort développement économique.

La croissance économique chinoise a entraîné avec elle la consommation d'hydrocarbures. La Chine est devenue en 2011 le premier consommateur mondial de pétrole, passant devant les États-Unis<sup>(12)</sup>. Alors que la production nationale satisfaisait ses besoins jusqu'en 1992, depuis cette date le pays dépend de ses importations pour alimenter sa croissance économique. Désormais, Pékin achète plus de 4 millions de barils par jour, ce qui représente 54% de sa consommation totale<sup>(13)</sup>. Selon les prévisions de l'Agence internationale de l'énergie, cette dépendance vis-à-vis de l'étranger devrait s'accroître dans le futur, puisqu'en 2015 la consommation intérieure de pétrole pourrait dépendre à 70% des importations<sup>(14)</sup>. Or, selon les estimations chinoises, la mer de Chine méridionale renfermerait entre 105 et 213 milliards de barils de pétrole<sup>(15)</sup>. Ainsi, s'approprier ces ressources énergétiques permettrait de diminuer le coût des importations et de réduire la dépendance de la Chine vis-à-vis de l'étranger.

Si le développement économique chinois a considérablement accru la consommation de pétrole, il en est de même pour la consommation alimentaire. Alors qu'avant 1978 la consommation nutritive moyenne par habitant en Chine était inférieure à 2400 kilocalories, elle atteint désormais les 3000 kilocalories<sup>(16)</sup>. L'accroissement quantitatif et les améliorations qualitatives de leur alimentation ont fait des Chinois les premiers consommateurs de poisson au monde, devant les Japonais<sup>(17)</sup>, et les principaux importateurs de ressources halieutiques du globe<sup>(18)</sup>. Dans ce contexte, la sécurisation des approvisionnements pour assurer la

stabilité des prix sur le marché intérieur est une préoccupation majeure pour Pékin. Les ressources halieutiques de la mer de Chine méridionale sont ainsi devenues un enjeu majeur dans la politique chinoise de sécurité alimentaire. Parallèlement à la décision d'implanter une préfecture maritime sur l'île de Yongxing, plus connue sous le nom de Woody, cette même île abritera un centre de recherches sur l'aquaculture<sup>(19)</sup>.

Enfin, le contrôle de la mer de Chine méridionale est un enjeu stratégique dans la politique de sécurisation des approches maritimes des côtes chinoises. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Paracels et les Spratleys ont servi de point d'appui pour les opérations dans la région pour les marines américaine et japonaise. À la suite du retrait américain du golfe du Tonkin après la fin de la guerre du Vietnam, le coup de force chinois contre les positions vietnamiennes dans les Paracels, en 1974, fut motivé par la crainte chinoise que cet archipel ne serve de point d'appui à l'URSS. Depuis la chute de l'URSS, ces mêmes appréhensions se dirigent désormais contre Washington, de retour dans la région<sup>(20)</sup>. La zone devient d'autant plus sensible avec l'extension de la base de Sanya, sur l'île de Hainan, qui accueillera la future force de dissuasion océanique chinoise. L'incident avec l'*USNS Impeccable* en 2009 démontre la volonté du gouvernement chinois d'éloigner toute activité militaire étrangère à proximité de cette zone. Le contrôle des îles et des îlots permet ainsi à la Chine d'avoir une surveillance sur les activités des forces navales étrangères en mer de Chine méridionale.

Pour satisfaire ses besoins économiques et stratégiques, Pékin revendique une souveraineté historique sur les archipels des Paracels et des Spratleys. S'appuyant sur un tracé en neuf traits englobant l'ensemble de la mer de Chine méridionale, Pékin ne concède aux autres États riverains que leurs seules eaux territoriales. En 1992, Pékin réaffirme sa souveraineté sur la zone en publiant la *Loi sur la mer territoriale et la zone contiguë de la République populaire de Chine* dans laquelle elle affirme dans son article 2 que : « *Taiwan et toutes les îles appartenant à l'ensemble y compris les Diaoyu; les Penghu; les îles Dongsha; les îles Xisha; les îles Zhongsha et les îles Nansha (Spratleys); ainsi que toutes les autres îles [...] appartiennent à la République populaire de Chine* »<sup>(21)</sup>.

Parallèlement à ces revendications, Pékin est également engagé dans un processus de modernisation de ses forces armées. Entre 1989 et 2009, la Chine a multiplié par cinq ses dépenses militaires, les faisant passer de 16300 à 98800 millions de dollars, se plaçant au deuxième rang mondial après les États-Unis<sup>(22)</sup>. Les efforts d'investissement se sont concentrés, en grande partie, dans la modernisation de la Marine qui devient en 2009 quantitativement la troisième marine du monde. Qualitativement, la Marine chinoise affiche ses nouvelles capacités en profitant des opérations de lutte contre la piraterie. L'envoi en océan Indien en juillet 2011 du destroyer *Wuhan*<sup>(23)</sup>, dont les capacités dépassent largement les besoins de lutte contre la piraterie, a probablement pour objectif de tester les nouvelles capacités de la Marine chinoise en conditions opérationnelles, tout en les affichant aux yeux des autres

marines présentes sur zone, telles que les forces navales singapouriennes<sup>(24)</sup>.

Pour faire valoir ses revendications, Pékin a pris l'initiative de plusieurs coups de force: en 1974 contre le Sud-Vietnam pour s'emparer de ses positions dans les Paracel, en 1988 contre les possessions vietnamiennes dans les Spratleys et en 1994 contre ceux des Philippines dans ce même archipel. Toutefois, la volonté des dirigeants chinois de s'imposer comme puissance stabilisatrice de la région les a amenés à signer en 2002 la Déclaration de conduite des parties et en 2003 le Traité d'amitié et de coopération avec les autres États de la région. Le but de ces deux initiatives est d'inciter l'ensemble des États parties à renoncer à l'usage de la force pour faire valoir leurs revendications. Malgré ces bonnes intentions, les incidents continuent de se multiplier en mer de Chine, et plus particulièrement entre la Chine et le Vietnam, notamment lors de forages pétroliers dans les zones contestées<sup>(25)</sup>. Les États riverains craignent pour leur sécurité face aux revendications chinoises, aux coups de force, à la multiplication des incidents maritimes, associés aux forts investissements dans la modernisation de l'outil militaire chinois.

De plus, la comparaison des dépenses militaires entre la Chine et les États d'Asie du Sud-Est permet de constater que, malgré les efforts consentis, ces derniers sont loin de faire jeu égal avec la Chine. Dans ces conditions, l'acquisition de sous-marins peut se comprendre par la volonté de disposer d'un outil militaire à fort effet dissuasif. En effet, la présence, même supposée, d'un seul sous-marin peut considérablement contraindre les mouvements d'une flotte ou les accès aux ports d'une région en raison de la difficulté à déterminer la présence de cette menace et à la traiter. Les guerres des Malouines ou du Kosovo en ont fait la démonstration. Ainsi, lorsque l'écart des rapports de force est important, acquérir des sous-marins permet de maximiser l'effet dissuasif de ses investissements militaires. Toutefois, cette politique est contraignante, car si les sous-marins peuvent rééquilibrer partiellement un rapport de force, ils ne sont pas un outil naval polyvalent. En effet, contrairement à la flotte de surface, ils ne peuvent transporter des troupes, assurer des missions de police des pêches ou encore lutter contre la piraterie. Parmi les pays d'Asie du Sud-Est, le Vietnam semble le mieux refléter cette stratégie. Alors que le pays ne dispose que d'une flotte vieillissante et en grande partie hors service, ses efforts de modernisation se portent essentiellement sur sa flotte sous-marine avec l'acquisition de six sous-marins russes. Ainsi, cette politique témoigne avant tout d'une stratégie de dissuasion conventionnelle à l'encontre du puissant voisin chinois plutôt qu'une politique de modernisation classique de la flotte.

## **DES EXPLICATIONS MULTIPLES**

Malgré les tensions suscitées par la Chine, cette dernière ne peut être considérée comme l'unique élément explicatif de croissance des dépenses militaires. Deux autres facteurs

doivent être considérés: d'une part, la croissance économique des pays de l'ASEAN augmente mécaniquement les budgets de défense. D'autre part, la région du Sud-Est asiatique est le théâtre de nombreuses instabilités géopolitiques en raison de tensions interétatiques et de problèmes de sécurité intérieure.

Aussi importante soit-elle, la croissance des dépenses militaires doit être relativisée. En effet, elle n'est pas liée à un transfert budgétaire, mais à la hausse du PIB en raison de la forte croissance économique régionale<sup>(26)</sup>. Entre 2003 et 2007, la croissance économique moyenne au sein des principaux pays de l'ASEAN (Indonésie, Malaisie, Philippines, Vietnam, Singapour et Thaïlande) était de 6,1%. Ce chiffre devrait rester constant jusqu'en 2015<sup>(27)</sup>. Les pays ayant connu les plus fortes croissances des dépenses militaires (Indonésie, Malaisie, Singapour, Thaïlande et Vietnam) n'ont pas augmenté la part du PIB qui leur est consacrée. Dans certains cas, on note même une diminution, à l'image de Singapour ou de la Thaïlande<sup>(28)</sup>. Par conséquent, on ne peut conclure que les pays de la région sont engagés dans un processus de réarmement issu d'une volonté politique de privilégier les budgets de la défense au détriment d'autres priorités nationales. Enfin, il faut également souligner la faiblesse des dépenses militaires avant 1990. En effet, les principaux pays (Malaisie, Singapour, Vietnam, Thaïlande) engageaient des dépenses militaires inférieures à 5 milliards de dollars par an. Les conséquences de ce manque d'investissements ont pu être constatées jusque dans les années 80, puisque jusqu'à cette date les pays de la région disposaient d'un matériel militaire obsolète issu pour partie de la période de décolonisation<sup>(29)</sup>. Les investissements dans les forces navales après la fin de la guerre froide sont notamment motivés par la volonté de rattraper ce retard.

La modernisation des marines de la région ne peut être analysée comme une politique n'engageant que les forces navales. Les investissements de l'après-guerre froide se caractérisent par une modernisation de l'outil militaire dans sa globalité, reflétant avant tout la volonté des pays de la région d'afficher leur puissance et leur nouveau statut, indépendamment des tensions s'exprimant dans la région.

La révolution dans les affaires militaires (RAM) est un processus de transformation, aussi bien des armées que de la pensée stratégique, en raison de l'introduction de nouvelles technologies. La RAM s'articule autour de trois axes: la guerre de l'information, par le développement d'opérations psychologiques; la conduite des opérations, avec la numérisation du champ de bataille; enfin, la mise en réseau des armées, pour permettre des opérations interarmées ou internationales<sup>(30)</sup>. Pensée et développée aux États-Unis dès les années 70-80, elle est adoptée par les armées européennes et séduit désormais les armées du Sud-Est asiatique<sup>(31)</sup>. Pour les pays d'Asie du Sud-Est, il s'agit de se hausser au niveau des armées les plus modernes. Le gouvernement singapourien a lancé au début des années 2000 une réflexion sur la RAM pour tenter d'adapter son armée au modèle militaire américain. La cité-État, très observatrice des actions de l'armée américaine pendant les guerres du Golfe, du Kosovo

et de l'Afghanistan, adapte le modèle américain à une armée de petite taille. En 2003, le ministère de la Défense singapourien a créé le *Future Systems Directorate*, qui, avec le *Centre for Military Experimentation*, pense et transforme l'armée singapourienne pour y réaliser la RAM<sup>(32)</sup>. Quant à la Malaisie, elle a acquis le système C4 (*Computerized Command, Control, Communications*) qui permet l'interopérabilité des armées, ainsi que des opérations internationales<sup>(33)</sup>. Ce pays peut désormais déployer ses forces armées, terrestres, maritimes et aériennes, dans des opérations combinées en raison de moyens de communication simplifiés et unifiés, permettant la coordination des différentes forces.

Toutefois, il convient de relativiser tout processus de RAM en Asie du Sud-Est. En effet, ce sont des transformations lentes, coûteuses et surtout qui nécessitent de disposer d'une technologie avancée. Seule Singapour, et peut-être la Malaisie, semble pouvoir entreprendre un tel processus. Singapour dispose de centres de réflexion, d'un développement économique permettant des investissements militaires sur le long terme, ainsi que d'une aide étrangère, principalement américaine, permettant l'acquisition de nouvelles technologies. La Malaisie, malgré une volonté affichée de moderniser son armée et d'entamer un processus de RAM, semble encore loin de l'objectif. Le pays ne dispose pas encore du niveau technologique suffisant et reste largement dépendant des transferts étrangers<sup>(34)</sup>.

De même, le développement de nouvelles capacités avec l'acquisition de sous-marins se constate également au sein des armées de l'Air. La Thaïlande, Singapour et l'Indonésie se sont équipées de chasseurs *F-16*, tandis qu'en Malaisie et au Vietnam, les acquisitions se sont portées sur des *MIG-29* et *MIG-30*, ainsi que des *SU-27*. Ces chasseurs de quatrième génération peuvent aussi jouer un rôle de projection de force, particulièrement nécessaire pour des pays ne disposant pas de profondeur stratégique, comme Singapour. En effet, pour ce dernier, dont la superficie est de 699 km<sup>2</sup>, il est nécessaire de pouvoir contrer toute attaque du territoire avant qu'une éventuelle force ennemie ne puisse l'atteindre, la capacité de repli de ses forces étant nulle.

Enfin, même si la Chine cristallise l'inquiétude des pays d'Asie du Sud-Est, il convient de rappeler que des tensions existent également entre les pays du Sud-Est asiatique. Plusieurs de ces disputes ont amené les États devant la Cour internationale de justice, comme en 1997 entre la Malaisie et l'Indonésie, au sujet de la souveraineté sur les îles de Pulau Ligitan et de Pulau Sipadan en mer de Chine méridionale. Aux disputes maritimes s'ajoute l'incapacité de certains États à délimiter des portions de zones frontalières terrestres. Les principales disputes ont lieu entre la Thaïlande et le Laos, la Thaïlande et le Vietnam ou encore le Cambodge et le Vietnam. De plus, les eaux bordant les États du Sud-Est asiatique sont peu sûres. La Malaisie et l'Indonésie ont connu pendant les années 90 et 2000 de nombreuses attaques de navires de commerce par des pirates. Alors qu'en 1991 on comptait 88 actes de piraterie en Asie du Sud-Est, en 2000 ce chiffre est passé à 257<sup>(35)</sup>. La croissance des attaques a fait peser une menace sur le trafic maritime, en particulier dans le détroit de Malacca. Toutefois, le tsunami de 2004 et une coopération accrue dans le domaine de la sécurité ont permis de

réduire considérablement les attaques de pirates dans la zone du détroit de Malacca. Enfin, des menaces terroristes de groupes, tels que la Jemaaah Islamiyah et Abu Sayyaf, ce dernier étant soupçonné d'avoir perpétré l'attentat contre un ferry philippin le 27 février 2004 causant la mort de 116 passagers<sup>(36)</sup>, pèsent également sur cette région.

## CONCLUSION

Les pays d'Asie du Sud-Est sont en grande majorité engagés dans d'importants programmes d'acquisitions d'armements. La montée en puissance de leurs forces navales, et plus globalement de leurs armées, ne peut cependant être vue uniquement comme la conséquence directe de la politique chinoise dans la région. Le développement économique, la volonté d'afficher une nouvelle stature régionale, ainsi que des tensions engageant des pays tiers, autres que la Chine, sont également des clés d'analyse de cette montée en puissance.

La région est souvent qualifiée de «poudrière», car le manque d'expérience, notamment dans le domaine de l'emploi des sous-marins, associé à l'absence de doctrine d'emploi des forces, créent des incertitudes quant aux risques d'escalades lors de tensions ou d'incidents en mer de Chine méridionale. Jusqu'ici, Chinois et Américains ont su maîtriser les risques d'escalade de la violence, à l'image de l'incident entre des navires de pêche chinois envoyés par Pékin pour perturber les activités de détection sous-marine de l'*USNS Impeccable*. Qu'en sera-t-il avec d'autres pays, tels que le Vietnam, la Malaisie ou Singapour qui ont considérablement accru leur capacité militaire ? Face à cette situation, il apparaît nécessaire de développer entre ces pays des mesures de confiance, voire un cadre de coopération afin de garantir la stabilité de la région.

- 
1. François Bougon, « Une minuscule préfecture chinoise sort de l'eau », *Le Monde*, 20 juillet 2012.
  2. En dollars constants, base de données SIPRI.
  3. Brijesh Khemlani, *Southeast Asia's Arms Race*, *RUSI Analyses*, 13 juillet 2011.
  4. En dollars constants sur une base 2008.
  5. Singer W. Peter, *Corporate warrior: the rise of private military industry*, Cornell university, 2008, p. 53.
  6. Source: SIPRI.
  7. La lettre du CEPIL, *La crise financière en Asie*, n° 161, octobre 1997.
  8. Andrew Tan, *Force Modernisation Trends in Southeast Asia*, Institute of Defense and Strategic Studies, Working Paper n°59, Singapour, janvier 2004.
  9. Andrew Marshall, « Military Maneuvers », *Time*, 27 septembre 2010.
  10. Siemon T. Wezeman, *Arms transfers to Asia and Oceania*, SIPRI Background Paper, octobre 2009, en ligne <http://www.sipri.org/research/armaments/transfers>, dernière consultation 11 mars 2011.
  11. Andrew Tan, *op. cit.*
  12. Cf. BP Statistical Review of World Energy de juin 2011.
  13. « China's Oil Import Dependence to Exceed 60% by 2015 », *Globaltimes.cn*, <http://www.globaltimes.cn/NEWS/tabid/99/ID/686101/Chinas-oil-import-dependence-to-exceed-60-by-2015.aspx>, consulté le 29 mars 2012.

14. Zhang Jian, *China's Energy Security: Prospects, Challenges, and Opportunities*, The Brookings Institution, juillet 2011.
15. Yves-Heng Lim, «La mer de Chine méridionale, échiquier du jeu entre grandes puissances», Pierre Journoud (dir.), *L'évolution du débat stratégique en Asie du Sud-Est depuis 1945*, Études de l'IRSEM, n° 14, Paris, IRSEM, 2012, pp. 205-222.
16. Jean-Marc Chaumet et Frank Desevedavy, *La consommation alimentaire et sécurité sanitaire des aliments en Chine*, Agence vision 21, IFRI, décembre 2009.
17. «Les Chinois, premiers consommateurs de poisson du monde», Agence France-Presse, 23 septembre 2010, en ligne: <http://www.lapresse.ca/environnement/consommation/201009/23/01-4325448-les-chinois-premiers-consommateurs-de-poisson-du-monde.php>, dernière consultation le 20 août 2012.
18. Rapport de la FAO, *Perspectives de l'alimentation, Analyse des marchés mondiaux*, novembre 2007, en ligne: <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/010/ah876f/ah876f00.pdf>, dernière consultation le 20 août 2012.
19. «La Chine construira un centre de recherche sur l'aquaculture en mer de Chine méridionale», dépêche Agence Chine Nouvelle, 5 juillet 2012, en ligne: [http://www.chine-informations.com/actualite/la-chine-construira-un-centre-de-sur-aquaculture-en-mer-de-chine\\_44533.html](http://www.chine-informations.com/actualite/la-chine-construira-un-centre-de-sur-aquaculture-en-mer-de-chine_44533.html), dernière consultation le 20 août 2012.
20. Yves-Heng Lim, *op. cit.*
21. Général (2S) Daniel Schaeffer, «Mer de Chine méridionale: une sanctuarisation chinoise», *Revue Défense nationale*, 2 juin 2010, en ligne: [http://www.defnat.com/site\\_fr/pdf/SCHAEFFER-06-2010.pdf](http://www.defnat.com/site_fr/pdf/SCHAEFFER-06-2010.pdf), dernière consultation 16 août 2012.
22. Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), Yearbook 2010.
23. «La Marine chinoise dépêche une flotte d'escorte dans le golfe d'Aden», *Le Quotidien du Peuple*, 4 juillet 2011.
24. Actuellement trois forces multinationales interviennent au large de la Somalie: l'EU NAVFOR Atalanta, l'Otan avec l'opération Ocean Field et enfin la Task Force 151 créée par les États-Unis.
25. Stéphane Lagarde, «Les Spratleys provoquent une escalade entre Pékin et Hanoi», RFI, 10 juin 2011, en ligne: <http://www.rfi.fr/asie-pacifique/20110610-spratleys-provoquent-une-escalade-entre-pek-in-hanoi>, dernière consultation 20 août 2012.
26. Demond Ball, «Arms and Affluence: Military Acquisitions in the Asia-Pacific Region», *International Security*, Vol.18, N°3, winter 1993-1994, pages 78-112.
27. Chiffre OCDE, *Les pays de l'ASEAN de retour à une croissance économique d'avant crise*, en ligne: [http://www.oecd.org/document/2/0,3746,fr\\_2649\\_33731\\_46369602\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/document/2/0,3746,fr_2649_33731_46369602_1_1_1_1,00.html), dernière consultation 11 mars 2011.
28. SIPRI, Base de données des dépenses militaires depuis 1988.
29. Jane's Fighting Ships 1982.
30. Sous la direction de Thierry Braspenning et Alain De Nève, *La révolution dans les affaires militaires*, Institut de stratégie comparée, en ligne: [http://www.stratisc.org/Braspenning\\_tdm.html](http://www.stratisc.org/Braspenning_tdm.html), dernière consultation 11 mars 2011.
31. Andrew Tan, *op. cit.*
32. *Revolution in Military Affairs: Processes, Problems and Prospect*, Report of a Conference Organized by the Institute of Defence and Strategic Studies, en ligne: [http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail?ots591=eb06339b-2726-928e-0216\\_1b3f15392dd8&lng=en&size582=10&cid=26546](http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail?ots591=eb06339b-2726-928e-0216_1b3f15392dd8&lng=en&size582=10&cid=26546), dernière consultation 11 mars 2011.
33. «Sentinel Security Assessment - Southeast Asia», Jane's, section armed forces, 11 octobre 2010, en ligne: <http://www.janes.com/articles/Janes-Sentinel-Security-Assessment-Southeast-Asia/Armed-forces-Malaysia.html>, dernière consultation 11 mars 2011.
34. «Kogila Balakrishnan, Défense Industrialisation in Malaysia: Development Challenges and the Revolution in Military Affairs», *Security Challenges*, vol. 4, no. 4 (Summer 2008), pp. 135-155.
35. Éric Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie Sud-Est, histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, L'Harmattan, Paris, 2002, pages 43.
36. BBC News, 11 octobre 2004, en ligne: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3732356.stm>, dernière consultation 27 février 2010.

# MUTATIONS DES RAPPORTS DE PUISSANCE ET CONFLITS INSULAIRES EN ASIE DE L'EST

Capitaine de corvette Colomban Lebas,  
responsable de la section académique du CESM,  
chercheur associé au centre de géostratégie  
de l'École normale supérieure de la rue d'Ulm

**S**i l'émergence internationale de la puissance chinoise avait pu, jusqu'au milieu des années 2000, sembler emprunter une voie pacifique, s'accompagnant d'une rhétorique qui à toute occasion mettait l'accent sur le caractère «harmonieux» d'un développement certes spectaculaire mais dont la finalité devait n'être qu'économique, force est de constater que l'attitude récente de Pékin, en particulier dans les conflits territoriaux de mer de Chine du Sud et de l'Est, semble témoigner d'une nette évolution par rapport aux habitudes diplomatiques antérieures.

Pour croître dans la sérénité et retarder au maximum la coalition de puissances établies et de rivaux stratégiques qu'un développement chinois trop soudain pouvait importuner, la Chine devait en effet adopter un comportement aussi discret que possible et mettre en valeur à tout instant le caractère positif et coopératif de sa contribution à la résolution des grandes questions internationales. Tout se passait comme si la théorie réaliste des relations internationales, qui prévoit l'inéluctable accession à la puissance – y compris dans ses dimensions militaro-stratégiques – des pays en proie à un développement économique analogue à ceux de la Chine ou de l'Inde, était comme invalidée dans le cas précis de Pékin. Selon les dirigeants chinois, la réémergence de l'empire du Milieu ne pouvait être à l'origine d'une onde de choc stratégique: en aucun cas elle n'était susceptible de provoquer une déstabilisation régionale, par basculement trop rapide du rapport de force que la Chine entretenait à l'égard de son environnement.

La récente montée des tensions dans le voisinage maritime de l'Asie de l'Est met à mal cette interprétation, quelque peu «idéaliste», de l'apparente mesure chinoise antérieurement observée. Et, au contraire, ce que trahirait la politique suivie par Pékin de 1980 à 2008, ce serait bien plutôt une excellente assimilation de la nature essentiellement réaliste des rapports de puissance internationaux, mûrie d'un travail d'inspiration constructiviste sur la maîtrise des perceptions que risquait de susciter l'émergence chinoise. Afin de disposer des meilleures conditions financières et politiques pendant la période toujours périlleuse du «décollage économique», la Chine devait en effet tout faire pour retarder chez ses partenaires mondiaux la prise de conscience des conséquences éventuellement déstabilisatrices de son ascension. Il lui fallait à tout prix éviter de fournir, par des actions intempestives, de légitimes sujets de plaintes à ses voisins immédiats, toujours susceptibles de se liguier contre elle.

Comment expliquer alors le clair changement d'attitude de la Chine depuis quelques années, qui se cristallise d'une manière tout à fait spectaculaire à la faveur des conflits qui prospèrent dans les mers qui bordent le Pacifique occidental? Et comment réagissent alors les États voisins, confrontés à ce regain de nationalisme chinois: la

Corée du Sud, Taïwan bien sûr, mais aussi et tout particulièrement le Japon, lui-même aux prises en ses confins septentrionaux (îles Kouriles) avec le « ré-émergent russe » revigoré par la meilleure valorisation de sa rente énergétique ? Comment enfin le stabilisateur américain apparemment affaibli par la crise manœuvre-t-il dans cette zone à haut risque, théâtre politico-stratégique probablement essentiel pour qui voudra tenir son rang dans la géopolitique du XXI<sup>e</sup> siècle ?

La souveraineté de ces îles, îlots ou rochers qui parsèment cette région maritime est souvent l'objet de multiples contestations régionales. Les enjeux associés à cette zone sont en effet multiples : outre les abondantes ressources halieutiques ou bien les matières premières que recèlent souvent les eaux et les sous-sols de ces régions maritimes, on peut estimer que ces dernières sont une sorte de laboratoire géostratégique, permettant à chacun d'évaluer les mutations rapides des rapports de force qui prévalent dans la zone, ainsi que d'entrevoir ce que pourraient être les effets futurs du développement massif de la puissance chinoise.

La géopolitique globale de la zone, largement dominée par la Chine, complique considérablement les différends insulaires entre États au voisinage de l'Asie-Pacifique.

## UNE ZONE TOURMENTÉE

Observée à la lueur de l'histoire et hors de tout effet modérateur exercé par l'étroite imbrication de la plupart de ces économies régionales, l'aire Asie-Pacifique apparaît en effet comme une zone trouble, en proie à de nombreuses sources latentes de conflit.

Certaines sont d'ordre historique. Ainsi en est-il du Japon, dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. En pleine ascension internationale mais mal accepté par les puissances européennes, ce dernier s'est à l'époque lancé dans l'édification d'un vaste empire de type colonial, qualifié de « zone de coprosperité », censé contribuer à un mutuel développement économique, mais surtout destiné à consolider le rang international de cet État émergent, par déploiement de l'attribut territorial, alors fondamental pour qui voulait faire état de puissance internationale. Il en est résulté nombre de rancœurs en Asie. Et celles-ci sont toujours très présentes dans la mémoire nationale d'États comme la Corée du Sud, Taïwan ou bien la Chine continentale (massacres de Nankin, par exemple), qui en ont expérimenté les dramatiques effets. Elles sont par ailleurs exacerbées par le comportement japonais durant la Seconde Guerre mondiale, à propos duquel les regrets formulés tardivement par le Japon semblent insuffisants, et ce d'autant que les manuels d'histoire de l'archipel ont de manière récurrente fait

l'objet d'accusations de partialité dans le traitement de ces sujets fort sensibles.

Deuxième facteur d'instabilité d'ordre historique dans cette région: le très rude amoindrissement territorial et politique du Japon à l'issue de la Seconde Guerre mondiale, qui en plus de sa zone de prospérité perd à cette occasion de nombreuses îles, dont certaines lui seront rendues par la suite, en particulier par les États-Unis. Ces dernières seront ultérieurement à l'origine de nombreuses contestations territoriales, qu'il s'agisse des Kouriles (avec la Russie), de l'archipel des Senkaku (avec les « deux » Chines) ou bien des Takeshima (avec les deux Corées).

Troisième facteur de trouble aisément observable: le très fort nationalisme dont fait preuve la quasi-totalité des pays de la zone, et qui par son caractère exacerbé évoque avec une troublante similitude celui des pays européens de la période immédiatement antérieure à la Première Guerre mondiale. Ce qui ne laisse pas d'être inquiétant.

Quatrième facteur d'instabilité potentielle: l'existence de trois puissances nucléaires dans la zone (la Chine, la Corée du Nord, la Russie), dont l'une d'entre elle (la Corée du Nord) pratique une stratégie fort dangereuse, fondée sur le chantage et la provocation. Sans parler de la puissance américaine, qui dans cette aire exerce une influence régulatrice certaine; et sans non plus évoquer la probabilité non négligeable d'apparition de nouvelles puissances atomiques parmi les États les plus avancés de cette région. Notons qu'un tel développement – illégal au regard des normes juridiques actuelles – pourrait être mené à bien en un temps relativement court, par des pays rompus aux techniques du génie nucléaire civil, et ce, à une double condition. Tout d'abord, que le Traité de non-prolifération (TNP, 1968) soit décrédibilisé par une nouvelle vague de prolifération, au Moyen-Orient par exemple. Ensuite, que l'exacerbation des tensions en Asie et l'affaiblissement de la garantie américaine soient si marqués qu'une telle stratégie apparaisse comme la seule à même de préserver l'autonomie de décision de ces pays, au nationalisme très sourcilieux.

Cinquième fait porteur d'instabilité, plus géographique: la faiblesse des ressources continentales en hydrocarbures de nombreux pays, compte tenu des immenses besoins engendrés par la rapide croissance économique de ces derniers, qui risque à l'avenir d'occasionner nombre de tensions entre ces pays, et qui dès aujourd'hui constitue un facteur fondamental de l'aggravation très perceptible des conflits maritimes entre États de la zone. L'expérience récente montre que ces frictions sont généralement d'autant plus sensibles qu'elles s'effectuent au profit d'îles dont les zones économiques exclusives potentiellement associées sont riches en ressources énergétiques ou bien halieutiques.

Au-delà de ces facteurs quasi structurels d'instabilité, la zone Asie-Pacifique est en proie à de profondes transformations qui elles-mêmes viennent raviver et exacerber les difficultés historiques, nationales et économiques que nous venons d'évoquer.

## LA GRANDE PUISSANCE CHINOISE

À la suite des réformes économiques menées par Deng Xiaoping et approfondies par ses successeurs, la Chine a connu une croissance économique ininterrompue depuis les années 80, à un rythme extrêmement soutenu. Si cette envolée économique ne s'était pas accompagnée jusqu'à présent d'une affirmation politique à la hauteur du potentiel recelé par cette croissance, le maintien du dynamisme de l'économie chinoise, malgré la crise de 2008<sup>(1)</sup>, a conduit dès lors la Chine à adopter un style nettement plus affirmatif dans les affaires internationales, tout en accréditant la perception que le monde connaissait un basculement dans la distribution planétaire de la puissance, passant, par une série d'étapes consécutives, d'un système très partiellement unipolaire à un système pluripolaire au visage encore inconnu, mais au sein duquel la Chine serait sans nul doute amenée à jouer un rôle majeur. Il en résulte un bouleversement très marqué de la zone Asie-Pacifique d'autant plus ressenti que la Chine, croyant peut-être avoir remporté une victoire décisive en matière économique, semble désormais vouloir recueillir les fruits politiques de sa situation financière extrêmement favorable, à l'inverse de toute sa politique passée. Faut-il y voir la perception – peut-être teintée d'ivresse et à tout le moins prématurée – d'un irrésistible déclin américain qui créerait une situation dépressionnaire, particulièrement propice au déploiement de la puissance politico-stratégique chinoise? Ou, au contraire, la fébrilité d'une superpuissance potentielle qui risque d'être «vieille» avant que d'être «riche», et qui, du fait du maintien trop prolongé de la politique de l'enfant unique, joint à un déficit en naissance féminine, a gravement et pour longtemps altéré l'équilibre de sa pyramide des âges? Ou, autre hypothèse, cet intérêt plus marqué de Pékin pour la conversion en gains politiques de son exceptionnelle situation financière, ne serait-il pas la conséquence de la puissante propension de la Chine au nationalisme, pays amèrement et durablement humilié par la signature des traités inégaux des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, et qui déjà ne se contenterait plus de ses succès économiques, si brillants ces derniers seraient-ils?

Questions lancinantes mais néanmoins cruciales pour comprendre les implications de la croissance chinoise – d'autant que dans l'état actuel des choses l'affirmation plus marquée de Pékin pour qui les mers qui lui sont attenantes ne permet pas de déterminer si la Chine agit pour un motif de sécurité (sécurisation de ses abords maritimes immédiats) ou pour un motif de puissance (recherche progressive d'une situation hégémonique, considérée comme une position en soi gratifiante, tout en permettant d'optimiser les

chances de sa survie). Cette stratégie d'accumulation pourrait s'appuyer sur une marine forte dont le déploiement et la protection seraient facilités par une sécurisation extrêmement poussée, voire une appropriation de l'environnement maritime chinois. De la même manière, nul ne sait avec certitude si la Chine recherche une hégémonie régionale ou bien nourrit l'ambition de devenir une superpuissance d'envergure planétaire à l'image des États-Unis ou de l'Union soviétique de la guerre froide. La zone semble donc être en proie à de nombreuses incertitudes, décuplées par les doutes à peine voilés qui ont récemment planés sur la solidité et la crédibilité de l'alliance américaine – voire sur la pérennité de l'engagement américain dans la zone. Doutes qui expliquent l'inauguration quelque peu spectaculaire d'une nouvelle politique des États-Unis envers cette zone, dite politique « du pivot ».

### **DES ÉTATS INQUIETS CONFRONTÉS À DES MUTATIONS MAJEURES DE LEUR ENVIRONNEMENT**

Les puissances secondaires de la zone se trouvent confrontées à une transformation rapide des rapports de force de ce sous-ensemble du système international dont le point d'équilibre final reste largement imprévisible. D'où une inquiétude très palpable de ces États. Selon leurs histoires nationales, les caractéristiques de leurs identités, leur proximité avec Washington, ces derniers sont écartelés, en des proportions fort variables, entre la recherche d'une réassurance américaine face à une Chine de moins en moins inhibée au plan politique (réassurance qui serait fondée sur la crédibilisation d'un engagement pérenne de Washington) et, paradoxalement, l'attraction de plus en plus puissante qu'exerce l'incontournable partenaire chinois, moteur incontesté de l'économie régionale.

Comment en effet anticiper la configuration future, aujourd'hui en gestation, qui prévaudra dans quelques années? Cette dernière sera-t-elle stable? Faut-il lire dans la tonalité plus affirmative de la diplomatie chinoise – à laquelle semble répondre, comme en écho, un engagement américain renouvelé et déterminé, au moyen de la stratégie du pivot – l'esquisse d'une bipolarisation, dont la portée serait au minimum régionale?

Face à ces interrogations, communes à la plupart des protagonistes de la zone, le Japon, principal bouc émissaire du nationalisme chinois, tente de consolider au maximum sa relation privilégiée avec le partenaire américain, dont le soutien ne s'est pas démenti depuis près de 70 ans.

La Corée du Sud, tout en recherchant clairement la protection américaine, tente, dans la situation particulière qui est la sienne à l'égard de la Corée du Nord et au regard de

la relation complexe et parfois tourmentée qu'elle entretient avec le Japon, de diversifier les liens de dépendances, tant économiques que militaires : achat de composantes du système antimissiles auprès de l'Allemagne ou d'Israël, et pas seulement auprès de l'industrie américaine. C'est que la Corée ne peut espérer devenir le principal allié de Washington dans la zone : la place du brillant second est déjà occupée par l'Archipel, fort soucieux de conserver sa « *special relationship* » et en conflit avec cette même Corée du Sud au sujet des Takeshima-Dokdo (rochers Liancourt), ainsi qu'à propos du traitement historique de la période antérieure à 1945 par les manuels scolaires japonais.

Taïwan se trouve dans une situation très originale, la perspective d'une réunification de l'île de Formose avec la Chine continentale apparaissant de moins en moins impossible, voire plausible à long terme ; notamment à cause de la réintégration de Hong Kong, de la perception d'un affaiblissement américain, ainsi que de la dépendance mutuelle de plus en plus étroite qu'entretiennent les économies des deux frères ennemis, dont l'un s'est mué en pivot de l'économie mondiale. Par ailleurs, l'administration Ma, moins proche de Washington, de sensibilité plus nationaliste et fort soucieuse de garantir la fluidité des échanges au travers du détroit de Formose, a pu sembler, en particulier dans les années 2008-2010, opérer une significative inflexion diplomatique au bénéfice de la Chine continentale. Si cette nouvelle politique a elle-même fait l'objet de nouveaux réajustements, en particulier sous la pression des critiques du parti d'opposition, défenseur d'une ligne plus ferme, on peut difficilement nier qu'aujourd'hui Taïwan et la Chine continentale semblent se livrer ouvertement à une surenchère nationaliste – en particulier perceptible dans le conflit des Senkaku-Diaoyu qui opposent les deux Chines au Japon, où une véritable concurrence se déploie entre les deux frères ennemis, devenus sur certains sujets alliés objectifs : c'est à qui défendra et illustrera le mieux « la sinité », en particulier en matière de différends insulaires. D'où la surprenante attitude de Taïwan en septembre dernier, lorsqu'une quarantaine de ses bateaux de pêche se sont approchés des îles disputées, et ce, dans un contexte préalable de fortes tensions sino-japonaises, elles-mêmes consécutives à la volonté de l'Archipel de racheter sur fond public trois d'entre elles.

Le Vietnam se lance dans une coopération militaire avec les États-Unis, tout en se procurant des sous-marins auprès des Russes. Les Philippines, ensuite, ne peuvent espérer défendre d'une manière crédible leurs positions – en particulier au sujet des îles Spratleys – sans que le pays lui-même ne voie sa sécurité globale garantie par le protecteur américain.

Les États-Unis tentent d'ajuster finement leur stratégie : le retour vers l'Asie prôné par l'administration Obama a partiellement rassuré les partenaires traditionnels de Washington que sont Tokyo, Séoul ou Taipei. Si l'ombre portée de Washington dans la zone est particulièrement nécessaire au maintien des équilibres locaux, un engagement

américain trop marqué dans ces problématiques pourrait donner une assurance excessive à ses alliés régionaux, tout en raidissant une Chine, frustrée d'être entravée dans son souhait d'accumuler des bénéfices politiques en une quantité en rapport avec la perception qu'elle a de sa propre puissance économique. D'où une montée probable des tensions qui peut-être conduirait, par un jeu d'alliances, à une escalade militaire régionale. Mais, inversement, une fragilisation de la présence américaine dans la zone pourrait donner à la Chine l'impression fallacieuse de disposer de très larges marges de manœuvre, l'encourageant ainsi à un comportement hégémonique, appuyé sur un nationalisme revanchard et exacerbé. Une telle attitude serait probablement mal acceptée chez ses voisins, mais elle les obligerait néanmoins à adopter une politique de compromis avec Pékin. Tous phénomènes qui rendraient par la suite plus difficile un retour significatif de Washington en Asie.

Aussi, par des coopérations militaires renouvelées, par la présence navale de la VII<sup>e</sup> flotte, ou bien grâce à l'association de plusieurs pays asiatiques à l'architecture du système antimissiles, les États-Unis tentent aujourd'hui de démontrer la crédibilité et la pérennité de leur engagement en Asie-Pacifique, plaque tournante du commerce mondial et théâtre stratégique au rôle probablement décisif pour les décennies qui s'annoncent.

## **DES DIFFÉRENDS INSULAIRES EXPLOITÉS PAR LA DIPLOMATIE RÉGIONALE**

La recrudescence des tensions internationales observée au sujet des nombreuses îles, îlots ou rochers que recèle la région doit ainsi s'interpréter au sein de cette configuration géostratégique complexe et mouvante. L'analyse montre alors que ces conflits, s'ils peuvent être partiellement à l'origine de certaines tensions interétatiques propres à la zone, apparaissent également comme les reflets de tensions préexistantes dont ils se révèlent parfois être d'excellents indicateurs. La diplomatie n'hésite d'ailleurs pas à les instrumentaliser, trouvant là un moyen simple de manipulation des sentiments nationaux, à forte dimension symbolique, et dont l'usage, en plus de fournir de fort utiles marques de détermination des nouveaux rapports de force, permet de se constituer de précieuses positions de négociation.

Ainsi, ces conflits insulaires entre puissances asiatiques permettent de tester ou bien de montrer l'existence de nouveaux rapports de puissance, à propos d'enjeux en principe localisés, dans une région en proie à de profondes transformations. Ils permettent également d'évaluer la crédibilité des alliances avancées, qui font elles-mêmes l'objet de discours et de perceptions divergentes. C'est le cas de l'alliance américaine, élément essentiel de la stabilité régionale: dans quelle mesure les États-Unis soutiendront-ils le Japon dans son

conflit avec la Chine sur le conflit des Senkaku? S'agit-il d'un élément couvert par le traité de sécurité nippo-américain, comme l'a réaffirmé récemment Hillary Clinton? Ou bien les Américains s'en tiendront-ils à leur doctrine plus traditionnelle d'apparente non-intervention dans les conflits insulaires de la zone? Ou alors soutiennent-ils en sous-main le Japon, par exemple dans sa tentative de rachat de trois îles Senkaku, peut-être afin d'évaluer leur capacité dissuasive, tacite et par État interposé, à l'égard de la Chine? Et le Japon ne tente-t-il pas d'éprouver la solidité et les limites du soutien américain, afin de régler l'équilibre de sa diplomatie face à une Chine qui lui est de plus en plus hostile et aux côtés d'un partenaire américain financièrement affaibli, comme l'est Tokyo d'ailleurs? Ou bien même, ne chercherait-il pas à provoquer de la part de Washington un geste en sa faveur qui marque symboliquement la détermination américaine à le protéger, dissuadant par-là ses adversaires de pousser trop loin leurs attaques, tout en lui permettant au plan national de se rassurer sur le niveau de protection dont il bénéficie? Et, l'enjeu n'est-il pas, pour les Américains, de faire comprendre aux Chinois qu'ils disposent des moyens et de la crédibilité militaire et politique pour défendre leurs alliés, sans devoir pour autant devenir un otage de leurs affinités électives?

Toujours dans le conflit des Senkaku, l'attitude pro-chinoise de Taïwan, qui jusque-là entretenait des relations plutôt cordiales avec le Japon, est peut-être le révélateur d'une évolution ou bien même d'un certain glissement de cet État vers des sentiments plus amènes à l'égard de son rival de Chine continentale.

Enfin, pour la Chine, outre les considérables avantages économiques et de sécurité que celle-ci retirerait d'un succès en matière de revendications insulaires en mer de Chine méridionale ou orientale, cette myriade de différends lui permet d'entretenir à son gré la division des États de son environnement proche, ainsi que de réguler à son profit le niveau de tension régionale en fonction de ses objectifs diplomatiques du moment. Il peut également s'agir pour Pékin de faire oublier les difficultés inhérentes à un développement économique qui, sous un certain angle, peut paraître désarticulé: très grande faiblesse de la consommation intérieure<sup>(2)</sup>, en régression sur les dix dernières années pour atteindre 35% du PIB aujourd'hui<sup>(3)</sup>, inégalités socio-économiques criantes, déséquilibre démographique hommes-femmes...

Pour le Japon toujours, le conflit des Kouriles est essentiel, car il marque la détermination japonaise à ne pas céder, les décisions prises dans le cadre nippo-russe étant très fortement susceptibles de rétroagir sur les autres différends engageant le Japon en Asie-Pacifique. Réciproquement, pour Moscou, outre la sécurisation de la sortie de sa flotte du Pacifique ainsi que les considérables ressources en matières premières que recèlent les ZEE associées, il s'agit de marquer la volonté des Russes de développer leur Extrême-Orient, malgré l'implication de plus en plus prononcée des Chinois, en dissuadant à l'avance toute

velléité sécessionniste. Il s'agit également de montrer, au moins symboliquement, que la Russie tente d'embrayer son économie sur la croissance chinoise et entend rester présente diplomatiquement dans la zone Asie-Pacifique, ce que les Kouriles l'aide manifestement à accomplir, ne serait-ce que par leur situation géographique.

Les fonctions qu'exercent ces conflits insulaires dans la diplomatie régionale sont donc multiples et parfois très subtiles, révélant des enjeux fort variés.

## DE NOMBREUX CONFLITS INSULAIRES

### Les îles Kouriles

Le Japon, spectaculairement défait à l'issue de la Seconde Guerre mondiale après une phase d'expansion géographique agressive menée par un régime autoritaire, est, du fait de ses pertes territoriales, au centre de plusieurs revendications de ses voisins.

Côté septentrional, les îles Kouriles – situées entre la presqu'île du Kamtchatka et l'île japonaise d'Hokkaido, au nord-est de l'océan Pacifique et au sud de la mer d'Okhotsk – aujourd'hui considérées comme russes, font cependant l'objet de revendications territoriales de Tokyo, particulièrement marquées dans le cas des quatre îles les plus méridionales. C'est que le traité de Shimoda de 1855, signé entre l'empire russe et le Japon, accorde à ce dernier la souveraineté sur Shikotan, Habomai, Kunashiri et Eterofu, la souveraineté sur l'île de Sakhaline étant laissée « indivise ». Le traité de Saint-Petersbourg, conclu en mai 1875, vient faire évoluer cette situation. L'île de Sakhaline est laissée aux Russes, en échange de quoi le Japon obtient la souveraineté sur l'ensemble des îles Kouriles, qu'il rattache administrativement à l'île d'Hokkaido, à l'image des quatre Kouriles du Sud. Ce que vient confirmer le traité de Tokyo d'août 1875. La Seconde Guerre mondiale permettra aux Soviétiques, du fait de la chute du Japon, d'occuper l'intégralité des Kouriles. Une déclaration soviétique de 1946 annoncera unilatéralement l'annexion. La revendication japonaise actuelle sur les quatre Kouriles du Sud s'appuie, pour les deux îles méridionales, sur une déclaration commune nippo-soviétique de 1956, ainsi que sur une ouverture tentée en 2004 par Vladimir Poutine; et, pour l'ensemble des quatre îles, sur le caractère historiquement incontestable de la souveraineté passée du Japon, ainsi que sur l'inexistence de tout traité de paix russo-japonais postérieur à la Seconde Guerre mondiale qui formaliserait cette annexion. Les Soviétiques n'ont en effet pas voulu accepter le traité de San Francisco de 1951, qui pourtant prévoyait l'abandon par le Japon des Kouriles. Traité qui cependant a été ratifié par Tokyo et par Washington. Les Japonais ajoutent qu'il existe une incertitude géographique sur ce que recouvre la notion d'îles Kouriles, défendant l'hypothèse que les quatre îles méridionales seraient d'une essence différente de leurs voisins et devraient être considérées comme une extension naturelle de l'île d'Hokkaido. C'est la raison pour laquelle une loi japonaise de juillet 2009 réaffirme la

souveraineté japonaise sur ces quatre îles. Mais ces dernières présentent une importance stratégique fondamentale pour la Russie: elles permettent l'accès aisé de la flotte de Vladivostok au Pacifique et facilitent la préservation de la discrétion des sous-marins russes chargés de la dissuasion nucléaire. Ainsi les milieux militaires russes tiennent absolument à la conservation de ces îles, qui par ailleurs permettent de conforter les « droits historiques » que Moscou estime détenir sur la mer d'Okhotsk. Depuis deux ans, les visites de hauts responsables russes sur ces îles se succèdent, occasionnant de très vives réactions japonaises.

### **Les rochers Liancourt**

Plus au Sud, dans la partie méridionale de la mer du Japon, les rochers Liancourt, petit groupe d'îlots sous contrôle sud-coréen – appelés Takeshimas par les Japonais et Dokdo par les Sud-Coréens – font l'objet d'une contestation de la part du Japon qui les rattache à la municipalité d'Okinoshima, incluse dans l'archipel d'Okii.

Ce groupe d'îlots et de rochers, dont les principaux sont au nombre de deux, faiblement distants l'un de l'autre, revêt un sens historique crucial pour les relations nipposud-coréenne. Leur annexion en 1905 constitue la première atteinte à la souveraineté de la Corée, État qui sera ensuite entièrement colonisé par l'empire du Soleil-Levant. Au bénéfice de la souveraineté coréenne, outre l'ancienneté de la possession initiale de ces îlots, on peut ajouter la déclaration du Caire (novembre 1943) qui prévoit l'indépendance de la Corée, et celle de Potsdam qui reprend la précédente excluant toute souveraineté japonaise d'autres îles que Honshu, Hokkaido et Kyushu, ainsi que d'autres îles qui seront désignées. La directive Scapin 677 (janvier 1946) du Commandement suprême des alliés retire explicitement au Japon tout contrôle sur les îles Liancourt. L'argumentation japonaise insiste, quant à elle, sur l'absence de mention explicite à ces îles dans le traité de San Francisco de 1951: ces dernières devaient initialement être accordées à la Corée du Sud, puis au Japon dans les versions suivantes par crainte de l'emprise du communisme en Corée. Par la suite, au dernier moment, toute référence à ces îles a été ôtée du texte définitif, laissant ainsi une situation ambiguë, propre à susciter de futures contestations. L'abaissement considérable de la position internationale du Japon durant les années d'après-guerre l'empêcha de protéger activement ses intérêts internationaux, en particulier durant les années 50: la Corée du Sud put placer ces îles sous son autorité administrative en 1954 et y déployer un dispositif permanent de garde-côtes. Deux propositions de règlement du différend devant la Cour internationale de justice (CIJ) furent déposées (en 1954 et en 1962) par le Japon, mais refusées par la Corée du Sud. Depuis les années 2000, le conflit connaît un regain d'intensité qui n'est pas étranger à l'action et au caractère flamboyant de l'ancien chef de l'exécutif japonais Junichiro Koizumi: références dans les manuels scolaires, institution d'une « journée Takeshima ». Les États-Unis ont cependant fait évoluer leurs positions en un sens défavorable au Japon, puisqu'ils ont reconnu le

31 juillet 2008 la «souveraineté sud-coréenne sur les îles Dokdo». La visite du Président Lee Myung-Bak le 10 août 2012 sur ces îlots – intervenant après un test controversé d'A380 en juin 2011 au sein l'espace aérien déterminé par ces rochers – provoquera cependant l'ire du Japon, qui ripostera la semaine suivante par une nouvelle proposition de règlement devant la CIJ, une fois de plus refusée – et avec quelque hauteur – par le rival coréen.

### **L'îlot de Socotra**

La Corée du Sud, quant à elle, entretient un contentieux insulaire avec la Chine à propos de l'îlot de Socotra, situé au sud de la péninsule coréenne: la construction d'une base navale sud-coréenne sur l'île de Jeju permettra entre autres de défendre ce récif, mais aussi d'intervenir tant en mer de Chine de l'Est qu'en mer du Japon. Certaines îles sud-coréennes proches de la ligne de démarcation maritime avec la République populaire de Corée sont revendiquées par cette dernière. C'est en particulier le cas de l'île de Daeyeonpyeong, bombardée par l'artillerie de l'armée populaire de Corée le 23 novembre 2010 à la suite des manœuvres militaires annuelles Hoguk menées par le voisin méridional.

### **L'archipel des Ryu-Kyu**

Au sud de l'archipel nippon ensuite, les îles Senkaku (Diaoyu pour les Chinois), souvent incluses au sein des îles Ryu-Kyu, aujourd'hui placées sous souveraineté japonaise, font l'objet de très vives revendications territoriales chinoises et taïwanaises.

Au nombre de cinq (auxquels s'adjoignent trois rochers), et situées à l'ouest d'Okinawa et au nord de Taïwan, ces îles ne sont que de taille réduite (3,5 km<sup>2</sup> pour la plus grande). Leur intérêt stratégique réside dans les mers territoriales, ainsi que dans les ZEE et extensions des plateaux continentaux qui pourraient éventuellement y être associées: les environnements maritimes de ces îlots sont riches en effet en ressources halieutiques. Ils comprennent également des gisements d'hydrocarbures. Par ailleurs, ces îles constituent un sous-ensemble archipelagique des éléments qui bordent la frontière orientale de la mer de Chine de l'Est – aire considérée comme hautement stratégique par les Chinois. Pour Pékin, il serait d'un grand intérêt militaire de disposer de la souveraineté sur ces cinq îles, qui lui ménageraient un accès plus sécurisé vers le Pacifique au nord de Taïwan et complèteraient avantageusement le dispositif chinois de revendication sur la mer de Chine de l'Est, dont les hydrocarbures pourraient faciliter la croissance chinoise. Accès qui pourrait à l'avenir se révéler fort utile, tout en privant simultanément d'un avantage géographique important le Japon, qui aujourd'hui y entraîne ses forces. En réalité, la mer de Chine de l'Est constitue dans son ensemble une aire probablement fort riche en ressources naturelles et présentant une configuration hautement stratégique, tout autant pour le Japon, la Chine et les États-Unis! Sa partie septentrionale conduit en effet à l'important détroit de Tsushima, ouvrant lui-même sur la mer du Japon. Sa partie

médiane est bordée à l'est par l'archipel des Ryu-Kyu, sous souveraineté du Japon, proche allié de Washington. Sa partie méridionale est bordée par Taïwan, objet d'un lourd contentieux international engageant là encore les Américains.

Dans l'état actuel des choses, le désaccord prévaut sur les délimitations maritimes à appliquer dans cette mer, donnant lieu à une succession d'incidents maritimes, diplomatiques ou législatifs particulièrement récurrents depuis le milieu des années 2000. C'est dans ce contexte trouble qu'il faut resituer le conflit sur les Senkaku-Diaoyu. La souveraineté japonaise sur les îlots s'appuie principalement sur une décision du gouvernement japonais de janvier 1895. Le traité de Shimonoseki d'avril 1895, concluant une guerre qui vit le Japon l'emporter sur la Chine, annexait Formose et les îles qui lui étaient rattachées, dont les Ryu-Kyu. En 1945, les États-Unis occupent l'archipel des Ryu-Kyu ainsi que les Senkaku (dont la principale île d'Okinawa). Ces îles seront restituées en 1972 au Japon à la suite de la levée de l'occupation américaine, au titre de l'exécution du traité de rétrocession d'Okinawa de 1971. Le premier Japonais à découvrir ces îles fut Tatsushiro Koga en 1884.

La Chine, de son côté, fait état de sa connaissance antérieure de ces îles, utilisées comme aide à la navigation. Elle s'appuie sur la référence du traité de Shimonoseki aux îles appartenant à Formose, pour dénoncer le contexte «d'abus de faiblesse<sup>(4)</sup>» de cette acquisition, qui selon elle serait historiquement comparable à l'annexion concomitante de Formose par l'empire du Soleil-Levant.

L'argumentation japonaise met l'accent sur la décision gouvernementale de janvier 1884, antérieure au traité, qui inclut les îles Senkaku dans le périmètre nippon. Décision liée, selon les Chinois, à la défaite de novembre 1894 qui plaçait objectivement la Chine en situation d'extrême vulnérabilité. L'Archipel insiste également sur la rétrocession officielle qui lui aurait été faite de ces îles par les Américains – ces dernières étant manifestement visées, dans l'esprit des cosignataires, par le traité de restitution d'Okinawa de 1971. La Chine explique de son côté qu'une application plus extensive de l'article 2 du traité de San Francisco 1951 aurait dû conduire au retour des Senkaku dans le giron chinois. D'où une souveraineté que défendent avec beaucoup d'énergie Chinois, Taïwanais et Japonais sur ces îlots, induisant, selon les trois États, des mers territoriales de 12 nautiques pour chacun des huit éléments émergés, ainsi que, selon le Japon, des ZEE et des plateaux continentaux pour les cinq îles – considérées en revanche par les deux Chineses comme inhabitables et donc non susceptibles de donner lieu à ce type de «droits souverains», selon la convention de Montego Bay. Un choc entre un navire de pêche chinois et un garde-côte japonais avait déjà fait monter la tension en 2010. En septembre 2012, la décision du gouvernement japonais de procéder au rachat par l'État de trois

de ces îlots, auparavant détenus par une famille japonaise de propriétaires territoriaux, a donné lieu à de très vives réactions non seulement chinoises<sup>(5)</sup> mais aussi taïwanaises, conduisant à un affrontement maritime<sup>(6)</sup> ainsi qu'à une très perceptible montée de la tension dans la zone.

Au-delà du seul cas, lourd de symbole, des Senkaku, c'est la détention par le Japon de l'archipel des Ryu-Kyu dans son ensemble qui pose un problème stratégique considérable à la Chine, dont les ambitions régionales et la perception de disposer de titres historiques sur un voisinage maritime étendu se voient contrecarrées par la souveraineté japonaise sur ce chapelet d'îles permettant un accès fort aisé au Pacifique. Selon les doctrines de l'amiral Liu Huaqing qui prônent la défense active des mers proches, les Ryu-Kyu font partie de la première chaîne d'îles qui défendent les abords de la Chine, allant du Sud-Japon aux Philippines et à Bornéo, en passant par Taïwan. Les eaux intérieures et voisines définies par cet ensemble disparate ont vocation non pas, bien sûr, à passer intégralement sous souveraineté chinoise, mais à être un terrain de déploiement privilégié pour la Marine chinoise, la deuxième chaîne d'îles figurant l'étape suivante de l'épanouissement d'une Chine progressivement apte à mener des opérations dans un espace maritime plus lointain et de plus vaste dimension. Notons que le rocher d'Okinotorishima, point le plus méridional du Japon dont ce dernier cherche à faire reconnaître le caractère insulaire afin de lui conférer une ZEE, fait l'objet d'un contentieux à propos de son statut juridique avec la Chine: Pékin dit redouter que la ZEE qui pourrait alors être associée à cet atoll ne devienne un obstacle au déploiement océanique de la Chine, au cas où l'éventuelle rétrocession de Taïwan ne lui confère un visage maritime – et donc sans doute une vocation océanique – plus marqués.

### **D'autres revendications**

Ces conflits ne peuvent être isolés, en terme d'analyse, des graves différends qui opposent la Chine à plusieurs de ses voisins dans la zone tendue que constitue la mer méridionale de Chine, aire particulièrement cruciale pour la Marine chinoise qui y dispose depuis le début des années 2000 d'une base militaire à Sanya, située sur l'île chinoise de Haïnan. Des pays comme le Japon craignent, sans doute avec quelque raison, que l'attitude adoptée dans un quelconque autre conflit ne soit abusivement surinterprétée par la Chine, soit comme un test des capacités de résistance nationales, soit même comme un élément initial qui, habilement utilisé, serait susceptible d'inaugurer une série de basculements des attitudes et des perceptions, et qui, par une sorte de réaction en chaîne, conduirait à une nette avancée de la souveraineté chinoise dans la zone. Zone tendue en effet, et sur laquelle il semblerait que la Chine estime également détenir des droits historiques, et ce, alors que les contentieux insulaires sont nombreux dans la zone.

Ainsi les îles Pratas (ou Dongsha), situées à 340 km au sud-est de Hong Kong mais contrôlées par le voisin taïwanais distant de 400 km, font l'objet d'un contentieux avec la Chine. Toujours en mer méridionale de Chine, les îles Paracels, archipel corallien situé au sud-est de l'île chinoise de Haïnan, sont revendiquées tant par Hanoï que par Pékin, non seulement pour les nombreuses ressources halieutiques qui leur sont associées mais aussi pour leur situation stratégique tout à fait remarquable. Le récif de Scarborough, minuscule atoll de quelques hectares, fait l'objet d'une triple revendication chinoise, taïwanaise et philippine. Les îles Spratleys, myriade d'îlots coralliens situés sur la ligne qui va du Vietnam aux Philippines – ou, selon un autre point de vue, sur celle qui prolonge le segment Chine continentale, Haïnan, Paracels – sont convoitées par la Chine, la Malaisie, le Sultanat de Brunei, le Vietnam, les Philippines, ainsi que Taïwan qui occupe très stratégiquement l'île d'Itu Aba ou Taïping, point le plus élevé de l'archipel.

## CONCLUSION

C'est donc l'ensemble des étendues maritimes de l'Asie de l'Est, des Kouriles aux Spratleys, qui aujourd'hui sont sujettes à de fortes tensions, dans le cadre d'un vaste réagencement des rapports de forces régionaux consécutif à l'émergence de la puissance chinoise, la stagnation économique japonaise, les difficultés financières des États-Unis stabilisateur indispensable de la zone, ainsi que de la réémergence d'une Russie plus sûre d'elle-même et décidée à jouer la carte asiatique.

L'adoption d'un point de vue réaliste sur ces conflits et ces affrontements latents conduit à y lire comme autant de tests pratiqués par les États présents en Asie de l'Est, afin de mesurer le nouveau rapport de force qui s'y établit en particulier du fait de l'émergence chinoise. Émergence chinoise dont les conséquences apparaissent ambiguës voire paradoxales. Pékin semble d'un côté attaché à une politique de développement national pacifique, empreinte d'harmonie, à finalité principalement économique. Cette trajectoire originale semble *a priori* inciter l'observateur à une analyse quelque peu indulgente: dans cette perspective, la Chine ne saurait faire montre d'agressivité dans son développement politique, ce dernier fût-il appuyé sur une croissance économique forte, à l'équilibre perfectible... Mieux encore, la nature même de la puissance chinoise serait d'une essence intrinsèquement différente de celle des grands hégémons d'antan: elle serait en particulier, contrairement aux hypothèses de la théorie réaliste, étrangère à toute arrière-pensée de domination mondiale.

D'un autre côté, cette attitude d'apparente modération, ne vise-t-elle pas tout au contraire à retarder le moment de la prise de conscience régionale et occidentale de l'étendue de la

menace chinoise? Et ne sera-t-elle pas remise en cause lorsque le rapport de force sera plus nettement favorable à la puissance chinoise? Et au fond, ce comportement ne vise-t-il pas à construire des perceptions propres à faciliter la persistance du développement sans entrave d'un pôle asiatique principalement structuré par la Chine?

Une seconde lecture – d'inspiration plus constructiviste – peut également être suggérée pour comprendre plus finement les nombreux différends territoriaux qui obèrent les relations entre États Est-asiatiques. Plutôt que de tester les rapports de forces, il s'agirait en fait de les infléchir, de les modifier, voire de les sculpter par la création de perceptions structurantes et par la diffusion de grilles de lectures propres à avantager la propre stratégie nationale de chaque État. Ainsi les Japonais cherchent à obliger les Américains à les soutenir dans le conflit des Senkaku, afin d'améliorer en leur faveur le rapport de force global. La Chine de son côté montre qu'elle ne craint pas de tendre l'équilibre géostratégique local, pour convaincre les États voisins de sa détermination, et par là préparer les esprits à une possible reconquête régionale des anciennes positions chinoises qui inclurait la réintégration de Taïwan. Ce modelage des perceptions, susceptible de stimuler des anticipations erronées, nourrit concomitamment le nationalisme étatique dont le développement pourrait s'avérer fortement préjudiciable à la sécurité régionale. Manœuvres politico-diplomatiques fort dangereuses, parce qu'elles instrumentalisent les mémoires historiques, parce qu'elles stimulent un nationalisme qui servira peut-être de recours en cas d'accident économique, ou parce qu'elles créent des mécanismes d'alliances qui pourraient se révéler hautement déstabilisants dans des configurations pourtant antinomiques. Crédibles et efficaces, ces alliances pourraient entraîner la zone dans la guerre par un mécanisme semblable à celui qui présida au déclenchement de la Première Guerre mondiale. Artificielles et irréelles, ces alliances pourraient au contraire entretenir les États dans l'illusion fallacieuse du soutien d'une puissance majeure. Soutien qui, bien que vérifiée dans le cadre de conflits insulaires de faible envergure, pourrait devenir inexistant ou superficiel dans le cadre d'une hypothétique guerre majeure en Asie de l'Est.

Les aires maritimes de l'Asie orientale, ouvrant sur le Pacifique, lieu d'échange économique essentiel de la planète, et tout à la fois proches de l'océan Indien autre région maritime cruciale pour le futur, présentent donc un intérêt stratégique fondamental dans la perspective du XXI<sup>e</sup> siècle et des luttes pour l'hégémonie dont ce dernier sera très probablement le théâtre. Nul doute que parmi les aires océaniques qui seront le cadre géostratégique de ces rivalités futures, le Pacifique occidental et les étendues maritimes qui bordent l'Asie de l'Est occuperont une place de choix qui sera peut-être décisive pour établir la hiérarchie des puissances du nouveau monde qui s'esquisse sous nos yeux.

- 
1. Crise de régulation du capitalisme qui a profondément ébranlé les grandes économies développées.
  2. La croissance chinoise provient en effet très largement des exportations du pays et non d'une progression de la consommation intérieure: la compétitivité de l'industrie chinoise repose en effet sur la grande modicité des salaires, entraînant une structure sociale très inégalitaire peu compatible avec une consommation intérieure dynamique. Les récentes tensions sociales observées en Chine peuvent cependant laisser augurer d'une évolution rapide de cette situation.
  3. Valérie Niquet, « Mer de Chine: la guerre menace », article du *Monde* du 24 septembre 2012.
  4. Il s'agit d'un nouvel exemple du recours chinois à la notion de « traité inégal ».
  5. Cet épisode a donné lieu à de violentes manifestations anti-japonaises en Chine.
  6. Usage du canon à eau au court d'un affrontement naval mené par des garde-côtes japonais, contre la quarantaine de bateaux de pêche – encadrés de huit garde-côtes taiwanais – qui se dirigeaient vers les Senkaku, violant ainsi les eaux territoriales japonaises.



# LES ENJEUX JURIDIQUES DE LA DÉLIMITATION DES FRONTIÈRES MARITIMES

Alexandre Piquet,  
direction des affaires juridiques, sous-direction du droit  
de la mer, du droit fluvial et des pôles,  
ministère des Affaires étrangères

*«Le plus intéressant dans les cartes, ce sont les espaces vides, car c'est là que cela va bouger.» Joseph Conrad*

Quelle soit unilatérale, conventionnelle, juridictionnelle ou arbitrale, la délimitation des espaces maritimes est un exercice technique aux implications géopolitiques nombreuses. Recensées dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), ces différentes zones – mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, plateau continental, plateau continental étendu, grands fonds marins – incarnent autant d'enjeux politico-économiques pour les États côtiers. Recherche de puissance et exploitation des ressources les conduisent à les revendiquer pour étendre leur sphère d'influence en mer. À une période où la plupart des espaces terrestres sont circonscrits et les ressources s'épuisent, cette quête d'appropriation de ressources et les délimitations qui en résultent mettent en valeur la «nouvelle frontière» qu'incarnent les océans et les mers.

Loin d'être un sujet monolithique, la délimitation des espaces maritimes est une matière contemporaine qui associe géopolitique et droit de la mer. Elle est porteuse d'une puissante charge émotionnelle, parce qu'elle comporte un caractère politique substantiel, ouvrant la voie à des tensions ou à des coopérations entre les États. Et si l'entrée en vigueur de la CNUDM en 1994 a favorisé le règlement de différends interétatiques (accords, sentences arbitrales, jugements de la Cour internationale de justice ou Tribunal international du droit de la mer), son application est compliquée dans certains cas, notamment dans celui des mers fermées ou semi-fermées. Les litiges interétatiques portant sur des délimitations maritimes reflètent également le compromis historique de la CNUDM dont l'esprit est tiraillé entre une approche communautaire et une approche plus libérale des espaces maritimes.

Cette contribution n'ambitionne pas de recenser ni tous les défis juridiques posés, ni toutes les solutions apportées ou en instance, mais de faire le point sur certains aspects majeurs du droit des délimitations maritimes afin de dégager quelques pistes de réflexion.

## **CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR UN DOMAINE SUJET À DES IMPRÉCISIONS**

L'échiquier géopolitique abonde de litiges de délimitations maritimes qui n'ont pas encore trouvé d'issue positive: entre la Grèce et la Turquie dans la mer Égée, entre le Chili et le Pérou, entre l'Irak et le Koweït dans le Khor Abd Allah...

Plusieurs facteurs tendent à ralentir la conclusion d'accords de délimitation entre des États côtiers :

- la CNUDM ne prévoit pas de méthodes de délimitation obligatoires, mais seulement une philosophie : il faut un accord entre les États, qui aboutisse à une solution équitable ;
- la jurisprudence est relativement abondante, mais elle a varié dans le temps et ne traite qu'au cas par cas, chacun présentant des particularités propres et n'étant pas directement transposable ;
- interviennent au niveau national plusieurs parties prenantes dont les intérêts conjugués finissent par limiter sensiblement la marge de manœuvre et les capacités de négociation des États (défense, industries de pêche et pétrolières, gouvernements locaux plus ou moins autonomes).

Toutefois, la plupart des litiges en matière de délimitation maritime ont été résolus par un règlement judiciaire et c'est une différence considérable par rapport aux conflits territoriaux. À tel point que, pendant un temps, le rôle de la Cour internationale de justice a été presque entièrement alimenté par des affaires de délimitation maritime. Et le seul engagement armé portant sur des délimitations maritimes recensé à ce jour est celui du golfe de la Grande Syrte (1989), baie de 80 000 km<sup>2</sup>, considérée comme une zone de haute mer par la communauté internationale mais comme des eaux intérieures par la Libye, qui l'assimile à une « baie historique ».

## **RETOUR SUR UN PROBLÈME DE DÉFINITION : DISTINCTION ENTRE DÉLIMITATIONS D'ESPACES MARITIMES ET FRONTIÈRES TERRESTRES**

Dans son arrêt du 14 mars 2012, le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) a eu recours au terme de « frontières maritimes ». Or, le terme de « délimitations maritimes » paraît plus pertinent, bien que ce soit les territoires terrestres qui constituent le fondement du titre juridique d'un État sur les espaces maritimes. Les zones maritimes ne sont pas, par définition, des territoires, que ce soit d'un point de vue géographique, physique ou juridique. *A contrario*, en droit international, le territoire apparaît comme l'un des éléments constitutifs de l'État. Alors que les frontières terrestres sont déterminées par des faits historiques et politiques, les délimitations d'espaces maritimes font l'objet d'une détermination juridique *via* un corpus de règles « standardisées » par la coutume et les conventions sur le droit de la mer. Or, la tendance à la « territorialisation » des domaines maritimes qui se reflète dans l'usage toujours plus fréquent du concept de « frontière maritime » conduit certains États à des réflexes juridiques identiques à ceux concernant le territoire terrestre : en témoigne la vision chinoise des espaces maritimes en mer de Chine du Sud, considérés comme des « eaux historiques », appellation sans valeur juridique reconnue en droit de la mer.

La délimitation maritime relève, en pratique, de trois techniques différentes:

- elle peut être unilatérale et régaliennne: création d'une zone économique exclusive par un État;
- elle peut également être conventionnelle et résulter d'un traité signé par deux États portant sur la séparation de leurs territoires maritimes: entre la Russie et la Norvège en mer de Barents, entre la Chine et le Vietnam dans le golfe du Tonkin. Toutefois, cette pratique est dépendante d'intérêts géopolitiques dans une région donnée, avec des tensions interétatiques parfois insurmontables (Colombie/Nicaragua), et il est difficile d'en tirer une analyse permettant d'établir une règle coutumière;
- enfin, en cas d'échec des négociations, le tracé des frontières peut être juridictionnel ou arbitral.

## UNE MATIÈRE « JEUNE »

Tandis que les frontières terrestres entre États ont été jusqu'à présent tracées dans leur quasi-totalité, les frontières maritimes, plus récentes et beaucoup plus nombreuses, demeurent virtuelles dans plus de 60% des cas. L'on constate une certaine imprécision dans le domaine de l'illustration de délimitations maritimes. Ainsi, les atlas spécialisés entretiennent parfois une certaine confusion entre des délimitations arrêtées et des limites virtuelles, c'est-à-dire « celles que l'on peut tracer en théorie selon les balises données par la Convention de Montego Bay de 1982 » mais qui ne sont en rien le produit agréé de négociations entre les deux États concernés.

En effet, mers et océans ont longtemps été appréhendés comme des espaces dédiés à la communication et aux échanges. Au-delà des zones côtières, le droit romain envisageait la mer comme une *res communis*, ouverte à la liberté de navigation et d'utilisation libre pour chacun. Les intérêts des États côtiers ou du pavillon vont cependant s'opposer régulièrement et provoquer des revendications étatiques croissantes. Au XVII<sup>e</sup> siècle, les juristes Grotius et Selden incarneront ainsi, à travers leur *Mare liberum* et *Mare clausum*, l'affrontement du concept de liberté absolue des mers et des théories territorialistes d'appropriation des espaces maritimes.

Le traité de Tordesillas de juin 1494 qui rectifie la bulle papale Inter coetera de mai 1493 est considéré comme le premier acte de délimitation maritime de l'histoire, consacrant l'appropriation des océans par les puissances ibériques. Il faudra cependant attendre le XX<sup>e</sup> siècle pour voir des États se consacrer à des activités de délimitation. Dans la deuxième partie du XX<sup>e</sup> siècle, les États côtiers ont pressenti que là où les prétentions sur les mers territoriales se chevauchaient, et à défaut d'un accord, un principe de délimitation devait être admis afin d'éviter toute difficulté ou toute immixtion de juridiction. Le traité anglo-

vénézuélien de Caracas de 1942 sur le golfe de Paria, riche en hydrocarbures, ouvre une nouvelle ère de délimitations maritimes. Dans une première phase, les États tracent des séparations sur le sol marin et son sous-sol et on assiste à une multiplication des accords de délimitation des plateaux continentaux après l'adoption de la Convention de Genève sur le plateau continental de 1958. À partir des années 1975-1976, les États tirent la conclusion des négociations de la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer que l'établissement de ZEE est licite et les accords envisagent une séparation maritime d'application générale pour l'eau et le sous-sol.

## **LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER DONNE UNE PLACE PRIVILÉGIÉE AUX ÉTATS DANS LES OPÉRATIONS DE DÉLIMITATION**

La question des délimitations maritimes est d'autant plus actuelle que la CNUDM a consacré le mouvement d'extension vers le large des compétences des États côtiers: en 1973 se déroule la troisième conférence qui débouche sur la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 consacrant la dimension économique de la mer en écho aux préoccupations des États en développement. La CNUDM est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et permet de distinguer différentes zones maritimes qui peuvent être scindées en deux grandes catégories:

- les zones où l'État exerce des droits souverains;
- les zones internationales.

La CNUDM a tenté concrètement d'instaurer un équilibre entre des revendications étatiques contradictoires en procédant à un découpage de l'espace maritime et en imaginant une gradation des compétences selon la zone maritime considérée. C'est ainsi que plus on est proche des côtes d'un État, plus la souveraineté de celui-ci est importante, plus on s'en éloigne, plus la liberté est grande.

*a.* Chaque État est ainsi pleinement souverain sur ses eaux intérieures assimilées à des prolongements du territoire terrestre.

*b.* La mer territoriale recouvre, quant à elle, la zone de mer bordant la côte. Seul l'État riverain est en mesure de délimiter sa mer territoriale à partir d'une ligne de base appelée la laisse de basse mer. Sur cette largeur maximale de 12 milles marins, l'État côtier exerce sa pleine souveraineté mais doit se plier aux exigences de la navigation et consentir un droit de libre passage inoffensif aux navires étrangers.

*c.* Au-delà, l'État n'exerce que des compétences limitées sur la zone contiguë d'une

largeur maximale de 24 milles marins. Dans cette zone, l'État exerce essentiellement des compétences de contrôle de nature douanière, sanitaire et environnementale qui lui permettent de prévenir et réprimer les infractions.

d. La zone contiguë a cependant perdu de son intérêt en raison de la consécration de la zone économique exclusive (ZEE). Dans cette dernière, d'une largeur maximale de 200 milles marins, l'État riverain possède en effet des droits exclusifs, de nature fonctionnelle, en matière d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non. Il exerce également sa juridiction en matière d'établissement et d'utilisation des îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de recherche scientifique marine, ainsi que de protection et préservation du milieu marin. Il ne s'agit toutefois que de droits souverains et d'un exercice de juridiction et non d'une souveraineté pleine et entière. Les autres États y bénéficient, par conséquent, des libertés de navigation, de survol ou de poser des pipelines et des câbles sous-marins. Le régime de la ZEE dérive donc bien plus de celui de la haute mer que de la mer territoriale. Si chaque État est libre de déterminer ou non une telle zone, la possession d'une ZEE est un facteur de puissance. La France, par exemple, est ainsi particulièrement attachée à la ZEE offerte par l'île de Clipperton, laquelle lui offre un espace maritime équivalent à 80 % de la totalité de son territoire métropolitain, ainsi qu'une zone particulièrement riche en ressources thonidées et en nodules polymétalliques. Les espaces maritimes français se placent d'ailleurs au deuxième rang mondial par leur superficie de 11 035 000 km<sup>2</sup> (États-Unis: 11 351 000 km<sup>2</sup>). Au total, la France a des frontières maritimes avec plus d'une trentaine d'États.

e. Les fonds marins ont également fait l'objet d'appropriation. L'idée d'un prolongement naturel du territoire terrestre sous la mer a donné naissance au concept de plateau continental. Celui-ci recouvre les fonds marins et leur sous-sol, sur une distance maximale de 350 milles marins. L'État riverain y exerce des droits exclusifs d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles, hydrocarbures, nodules polymétalliques, minéraux ou espèces biologiques sédentaires. Les droits de réglementation et de contrôle permettent à l'État riverain de ne pas épuiser la ressource et n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes.

f. La haute mer se caractérise par la liberté de la navigation et ne peut faire l'objet d'une quelconque appropriation. L'article 89 de la CNUDM précise qu'« *aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ». Le principe de liberté gouvernant la haute mer s'applique également à l'exercice de la pêche, même si cette activité est, depuis une vingtaine d'années, de plus en plus conditionnée par le souci de préserver et conserver durablement les ressources. Certains comportements illicites peuvent, par ailleurs, conduire à une réduction de cette liberté. La haute mer bénéficie donc d'un régime de liberté surveillée.

g. Les fonds marins situés au-delà du plateau continental, constituent, quant à eux, «la Zone», laquelle a été proclamée patrimoine commun de l'humanité et soumise à un régime spécifique de régulation.

La CNUDM a souhaité, à travers ce zonage complexe, instaurer un usage pacifique et partagé des océans. En dépit de cet objectif louable, force est néanmoins de constater que les espaces et les frontières maritimes sont régulièrement l'objet de différends. Selon les termes de la CNUDM, les délimitations maritimes doivent être effectuées par voie d'accord devant aboutir à une «*solution équitable*» (art. 74 et 83), à défaut par la conciliation internationale ou le règlement juridictionnel. La CNUDM a institué un mécanisme complexe de tracés des eaux territoriales et des ZEE qui, aussi objectif et incontestable qu'il vise à être, est loin de lever toutes les incertitudes et en conséquence est sujet à interprétations divergentes en fonction des intérêts des États.

## **LE RÔLE CROISSANT DU JUGE DANS L'APPRÉCIATION DE LA DÉLIMITATION MARITIME**

Si la Cour internationale de justice (CIJ) fut saisie – et reste saisie –, de nombreux différends ont été tranchés par voie d'arbitrage, et l'apparition d'un Tribunal international pour le droit de la mer depuis 1996 a créé un nouveau forum de règlement des différends.

Les juges ont été confrontés à plusieurs défis de taille dans le traitement des affaires portant sur des délimitations maritimes :

- la recherche d'un point d'équilibre entre la nécessité d'établir des règles de caractère général souscrivant aux impératifs de sécurité et de lisibilité, et la nécessaire individualisation de la norme, afin de ne pas générer de résultats inéquitables ;
- l'utilisation de concepts porteurs de controverses. En outre, il est impossible de considérer le droit des délimitations maritimes comme une cathédrale juridique cohérente. La matière évoque plus un jardin à l'anglaise qu'une mise en perspective ordonnée et géométrique de concepts tout aussi variés que « proportionnalité », « réalités géographiques » « adjacence », « circonstances spéciales/pertinentes », « équité ».

Face à ce foisonnement de termes porteurs d'une certaine charge émotionnelle dans leur utilisation, les juridictions ont fait le choix d'une lecture pragmatique des circonstances, refusant par là même de trancher entre considérations générales et situations particulières. La jurisprudence s'est donc construite sur quelques incertitudes au gré de l'évolution des concepts, en tenant compte des coutumes naissantes et des conventions successives en matière de droit de la mer. Toute affaire soumise à un tribunal constitue donc un unicum et la solution trouvée dans une affaire ne vaut que pour le cas envisagé.

## VERS UNE STABILISATION DE LA JURISPRUDENCE ?

Dans l'affaire du plateau continental de la mer Égée du 19 décembre 1978, la Cour internationale de justice a ainsi affirmé qu'« *établir les limites entre États voisins, c'est tracer la ligne exacte de rencontre des espaces où s'exercent respectivement les pouvoirs et droits souverains* » des États concernés. Dans cette hypothèse, l'utilisation de la ligne médiane s'impose pour la délimitation de la mer territoriale, sauf en cas d'existence de titres historiques ou de circonstances spéciales. Cette règle côtoie cependant dans la jurisprudence, celle des « principes équitables/circonstances pertinentes » pour la détermination du plateau continental et de la ZEE, permettant d'arriver à une solution équitable tant voulue par la Convention de 1982.

On note néanmoins une tendance progressive et logique à la stabilisation et à la cohérence de la jurisprudence avec l'affaire, devant la CIJ en 1993, de la délimitation des plateaux continentaux du Groenland et de l'île norvégienne de Jan Mayen dont les côtes sont éloignées par un espace maritime de seulement 250 nautiques, générant un chevauchement des zones de revendication. Dans ce cas, la Cour a pris en compte de nombreux facteurs pour mettre à mal le principe d'équidistance au nom du principe d'équité et de proportion. Ainsi, les caractères démographique et économique de Jan Mayen et du Groenland auront influé sur l'ajustement de la ligne médiane en faveur du Groenland, le Danemark obtenant 57% de la zone de revendication, contre 43% pour la Norvège. On y notera également la consécration du principe suivant: « *Qu'il s'agisse de mer territoriale, de plateau continental ou de zone de pêche, il convient d'aboutir à des résultats équitables.* »

Pour la première fois et à l'unanimité des juges, la CIJ a affirmé avec clarté dans son arrêt du 3 février 2009 que l'équidistance doit être le point de départ de toute délimitation maritime, quelle que soit la configuration des côtes et quel que soit l'espace maritime concerné (plateau continental ou zone économique exclusive), et fait œuvre normative en incorporant l'équidistance aux articles 74 et 83 de la Convention.

Enfin, la montée en puissance du Tribunal international du droit de la mer a été consacrée avec son arrêt du 14 mars 2012 portant sur le « *différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale* ». Avec ce premier arrêt consacré à des délimitations maritimes, le TIDM a insufflé une nouvelle vision au droit de la délimitation. S'il n'a pas innové en matière de méthode de délimitation particulière, le TIDM, en délimitant à la fois la mer territoriale, la ZEE et le plateau continental en-deçà et au-delà de 200 nautiques, a rendu un arrêt ambitieux. En outre, en appliquant une ligne unique permettant de délimiter tous les espaces maritimes (paragraphe 240), le TIDM a modifié la ligne d'équidistance provisoire

pour tenir compte de la concavité de la côte du Bangladesh et parvenir à une solution équitable. Alors qu'il se voyait reprocher son manque de visibilité et son activité peu diversifiée, limitée quasi exclusivement à des procédures d'urgence, le TIDM ouvre peut-être une nouvelle ère du règlement des litiges de délimitations maritimes. On notera toutefois les éventuelles interférences que pourrait provoquer ce jugement avec la Commission des limites du plateau continental (CLPC), même si cette dernière n'a pas vocation à traiter de délimitation entre États.

## LES DÉLIMITATIONS MARITIMES : UNE OPÉRATION DOULOUREUSE

Comme le signalait Prosper Weil, «*la délimitation maritime est une opération nécessairement douloureuse, puisque, par définition même, elle implique une amputation de l'emprise à laquelle chacun des États en cause pourrait aspirer s'il se trouvait seul face aux immensités marines (...) les sacrifices doivent être équitablement répartis*». En l'absence d'un droit territorial, le rôle du juge ou de l'arbitre variera selon la question posée par les parties. On peut distinguer entre les affaires où la limite précise est réclamée, alors que d'autres impliquent seulement la fixation de principes pour permettre aux parties de délimiter elles-mêmes leur frontière. Le meilleur exemple en est l'affaire du plateau continental de la mer du Nord tranchée par la CIJ en 1969. On peut enfin noter une tendance à la globalisation du contentieux terrestre et maritime, les États souhaitant régler simultanément les questions de frontières et limites sur les deux espaces, ce qui tend à confirmer l'alignement des deux régimes. L'affaire du différend frontalier, terrestre, insulaire et maritime entre le Honduras et le Salvador devant la Cour internationale de justice en 1992, ou l'affaire de la frontière maritime et terrestre entre le Cameroun et le Nigeria tranchée en 2002 en sont de bons exemples.

En outre, une décision juridictionnelle n'est pas à l'abri d'une remise en question. Le statut de la CIJ prévoit une procédure de révision dans son article 61-1 : «*En raison de la découverte d'un fait de nature à exercer une influence décisive et qui, avant le prononcé de l'arrêt, était inconnu de la Cour et de la partie qui demande la révision, sans qu'il y ait, de sa part, faute à l'ignorer [...]*». Dans plusieurs affaires de délimitations maritimes, il est arrivé que l'un des États partie demande la révision de l'arrêt ; ce fut le cas par exemple dans l'affaire du plateau continental entre la Libye et la Tunisie (CIJ, 24 février 1982). Dans ce cas, la Cour a rendu un arrêt rejetant la demande de révision jugeant insuffisant les nouveaux faits rapportés.

Provoqué par des intérêts principalement économiques, le droit des délimitations reste une matière jeune et instable, dépendante d'intérêts géopolitiques dans une région

donnée. La raréfaction de certaines réserves en métaux ou hydrocarbures sur les continents renforce cette tendance, d'autant que les litiges maritimes ne sont régulièrement que le prolongement de rivalités d'États sur des îles ou îlots au statut juridique mal déterminé. Le « facteur démultiplicateur » du droit de la mer est parfois dénoncé : en créant les ZEE et le plateau continental étendu, la CNUDM aurait exacerbé les souverainetés au lieu de les limiter. Toutefois, le droit international donne un cadre souple au règlement des litiges : la CNUDM encourage la coopération interétatique et propose également de recourir si nécessaire à un système développé de règlement de différends. On peut enfin se réjouir que la pratique des États et la jurisprudence empruntent la même direction quant aux méthodes de délimitation avec l'application d'une ligne unique maritime permettant de délimiter tous les espaces maritimes et la recherche constante du compromis en visant « la solution équitable ».

# GÉOSTRATÉGIE ET VISION DE LA MER DANS LES CONFLITS TERRESTRES. L'INTERFAÇAGE ENTRE LE LISSE ET LE STRIÉ

Joseph Henrotin<sup>(1)</sup>,  
rédacteur en chef de *DSI*,  
chargé de recherche au CAPRI et à l'ISC

**S**i, dans les années 80, la puissance des États s'appréciait essentiellement en termes aéroterrestres (nombre de chars, infanterie, hélicoptères, avions de combat) du fait de la nature continentale de l'adversaire probable, les années 2000-2010 sont celles d'un changement de référents : c'est d'abord dans le domaine aéromaritime que la puissance est appréhendée. Dans le cadre de cet article, nous examinerons successivement le basculement d'une stratégie des espaces striés vers une stratégie des espaces lisses, propre aux logiques expéditionnaires ; les problématiques posées par l'interfaçage entre ces deux catégories d'espaces au regard de l'évolution potentielle des conflits terrestres ; et la question de l'adaptation des forces françaises à ces opérations d'interface.

## LA TRANSITION VERS LA STRATÉGIE DES ESPACES LISSES

De fait, l'hypothétique conflit en Centre-Europe aurait été, du moins dans ses premières phases, une guerre « d'espaces striés », certes menée au dehors des villes mais qui aurait été compartimentée par une géographie européenne complexe, entre rivières et fleuves, montagnes et grandes plaines<sup>(2)</sup>. Les milieux « lisses » – mer, air, espace – n'y apparaissent, toujours dans les premières heures, que comme secondaires. Auraient alors importé la maîtrise de l'Atlantique (nécessaire à l'envoi de renforts en matériels américains vers l'Europe), tout comme la maîtrise des espaces aériens et spatiaux au plan stratégique, afin de pouvoir frapper l'adversaire en son cœur, par des attaques conventionnelles ou nucléaires en cas d'échec de la dissuasion. À certains égards, nos forces sont, encore à l'heure actuelle, marquées par une « dominante striée », héritage d'une vision centrée sur la défense territoriale. Au-delà, rien ne peut être plus strié que le combat contre-irrégulier mené en Afghanistan, qui domine encore assez largement nos réflexions. Plus largement, la question de la nature de la France – continentale, maritime ou à l'apex des deux ?<sup>(3)</sup> – n'a pas été résolue et montre une culture stratégique toujours encline à privilégier le « strié »<sup>(4)</sup>.

Mais la grande question est celle de l'après-Afghanistan et celle du projet stratégique français, comme européen d'ailleurs. Grande est la tentation de s'en tenir à nos frontières, de répliquer nos structures de force en les réduisant à la marge, afin de rencontrer les impératifs budgétaires du temps et, en quelque sorte, de « miner les abords de l'archipel Europe ». Cette vision, toutefois, n'est guère appropriée. D'une part, parce que le concept d'« archipel Europe », image marine qui semble laisser le reste du monde de l'autre côté des mers, est dépassé par la réalité de la maritimisation elle-même. Cette dernière est une composante de premier plan d'une interdépendance économique forte, mâtinée d'une compétition certes pacifique pour l'heure, mais parfois acharnée en son sein. D'autre part, cette interdépendance est telle qu'elle pose de réelles questions de sécurité, que ce soit au niveau de nos approvisionnements (c'est la thématique des « guerres de ressources ») ou de

nos exportations. Si l'interdépendance est, en relations internationales, souvent présentée comme un facteur favorisant la paix (personne n'ayant d'intérêt à perturber les flux qu'elle engendre), le corollaire est qu'une perturbation affecte tous les « participants » au système. Cette double nature, pacifique et belligène, de l'interdépendance trouve un exemple concret dans la Première Guerre mondiale – personne ne croyant à une guerre dès lors que les liens entre les futurs belligérants étaient si forts<sup>(5)</sup>.

Dans pareil cadre, c'est sur les flux que se portent les efforts militaires, donc dans le domaine des environnements « lisses ». En termes militaires, les prémices sont déjà bien catégorisables. L'attention portée à la piraterie et au terrorisme maritime en sont deux exemples. On s'interroge sur la sécurité des câbles sous-marins formant la colonne vertébrale de cet autre espace lisse qu'est internet<sup>(6)</sup>. Mais, face à nos préoccupations sécuritaires, on peut s'interroger sur le découplage effectué par l'Asie. Alors que nous continuions, par nécessité, à travailler sur les espaces striés, plus de la moitié du monde se développait dans les espaces lisses. Sans délaissier totalement leurs forces terrestres et aériennes, nombre de forces asiatiques développaient leurs capacités navales de manière conséquente, à la fois dans un cadre de capacité de déni d'accès/interdiction de zone mais également de maîtrise de la mer – soit les deux piliers classiques du niveau opératif en stratégie navale. Dans le premier cas, sont impliqués des moyens défensifs comprenant des mines intelligentes, nombre de batteries côtières de missiles, de fortes capacités en patrouilleurs modernes, voire également des missiles balistiques<sup>(7)</sup>. Leur but est essentiellement défensif. Celui-ci n'est cependant pas complètement antinomique de l'acquisition d'une maîtrise de la mer, impliquant le développement de capacités de haute mer (destroyers, frégates, grands sous-marins, voire porte-avions) et l'aptitude à mettre en place une vraie diplomatie navale.

## **INTERFACER OPÉRATIONS NAVALES ET TERRESTRES**

Dans pareil cadre, les marines deviennent le fer de lance stratégique de ces États, leur permettant de signifier clairement et visiblement leurs intentions politiques, de revendiquer le contrôle de zones, tout en cherchant à contrer (pour l'heure symboliquement) les capacités de leurs concurrents – et ce, même si ces concurrents peuvent entretenir certains niveaux de coopération<sup>(8)</sup>. Ce n'est qu'alors que se lancent des programmes de construction navale parfois dantesques qui peuvent induire la perception d'une course aux armements<sup>(9)</sup>. Il est réducteur de considérer ainsi ce qui se passe en Asie. Ce n'est pas tant une « course » que l'investissement d'un domaine naval qui a, dans la longue durée historique, été plutôt secondaire pour ces États<sup>(10)</sup>. Devenue centre de gravité économique mondial, la « région » Asie-Pacifique (qui forme

plus de la moitié de la superficie du globe) nous pose aussi la question de notre aptitude à l'intervention, sous ses différentes formes. C'est certes le cas d'opérations menées dans un cadre de diplomatie navale (la présence d'une frégate de surveillance française dans les exercices Rimpac) ou d'aide humanitaire (le rôle de la *Jeanne d'Arc* après le tsunami de 2004), mais c'est aussi le cas d'opérations que nous qualifierons par la suite « d'opérations d'interface », plus délicates à mener.

Si l'on songe évidemment au spectre des opérations amphibies – des évacuations de ressortissants jusqu'aux débarquements massifs, en passant par les ouvertures de théâtre<sup>(11)</sup> – les opérations d'interface incluent également la projection à distance stratégique de forces terrestres. Historiquement, c'est en effet par voie maritime que transitent le gros des forces terrestres et de leur logistique, leur volume et la masse totale à déployer ne permettant pas l'aérotransport à grande échelle<sup>(12)</sup>. C'est en particulier le cas si les déploiements doivent durer dans le temps. Cette question de la durabilité des opérations est importante dès lors que si la mer constitue la « voie sacrée » des opérations terrestres de projection – qui forment l'essentiel de nos déploiements autres que depuis des bases à l'étranger – les types d'engagements auxquels nous aurons à faire face s'effectueront dans des enveloppes temporelles différenciées. À ce stade, les engagements de type « Afghanistan » – de très longue durée – ne sont pas les seuls scénarios possibles de combat futur, du moins si l'on en reste à la vision actuelle de l'approche globale, nécessairement chrono-consommatrice. D'autres scénarios sont possibles, comme des engagements limités mais de haute intensité, ou encore des engagements dans des conflits hybrides, qui devraient constituer le cadre de référence des conflits futurs<sup>(13)</sup>.

À l'interface entre milieux lisses et striés, il s'agira donc pour les armées d'agir en parfaite synergie dès lors que l'on assiste à l'émergence d'un cycle défensif. On peut considérer que les forces bénéficient d'une combinaison tactico-technologique progressivement acquise au cours de leur évolution historique les orientant plus vers l'offensive ou la défensive – un reflet de la traditionnelle alternance entre l'épée et le bouclier. Expéditionnaires (ou cherchant à l'être), les forces européennes dans leur ensemble bénéficient toujours des apports de la révolution dans les affaires militaires et des processus de *Transformation*, qui orientaient les systèmes militaires vers l'offensive. Comparativement, les technologies ont évolué en une autre direction ailleurs, en particulier en Chine et en Russie, avec à la clé la disposition de systèmes de défense avancés : missiles sol-air « double digit » (SA-20, -21, -22, -23, -24), mines intelligentes, missiles antinavires avancés (et, de plus en plus souvent, supersoniques<sup>(14)</sup>), missiles antichars avancés, voire capacités de cyberguerre. Ces évolutions technologiques favorisent le versant « interdiction de zone » de leurs stratégies navales, mais aussi aériennes. Dès lors, pour nos forces terrestres, le premier défi consistera à passer à travers des rideaux défensifs aussi complexes que fournis : la majorité des systèmes défensifs étant moins coûteux que les systèmes offensifs, le « défenseur » peut acquérir un volume de systèmes significatif.

« Passer à travers », à l'interface entre le lisse et le strié, apparaît complexe à tous points de vue et implique évidemment l'action des forces navales. Une première réponse à ce défi consiste à coupler l'action des forces aériennes et navales au plan tactique: c'est le concept américain d'*AirSea Battle*. Pratiquement, l'engagement combiné de frappes sur les positions défensives adverses doit les éliminer; à charge ensuite pour les forces embarquées de se défendre voire d'encaisser d'éventuelles frappes, la résilience de la flotte devenant primordiale. La vision américaine apparaît pour l'heure encore peu opératoire, à plusieurs égards. Institutionnellement, elle ne constitue pas encore une doctrine *stricto sensu* et les différents services américains en ont des visions très différenciées. Certaines franges de l'US Air Force, par exemple, restent tentées par la *Halt phase*<sup>(15)</sup>. Par ailleurs, cette vision implique la mise en action de forces agissant en permanence en parfaite synergie – soit au-delà de l'actuel joint qui ne fait guère que juxtaposer les forces. Elle nécessite, également, de disposer d'une série de points d'appuis permettant la mise en œuvre et le soutien des forces. Cette mise en place n'est, actuellement, qu'à ses débuts et porte sur le réinvestissement des bases philippines de Clark et de Subic, la mise en place de la base de Darwin et de celle de Singapour, l'agrandissement de Guam, tandis que la possibilité d'un déploiement à Cam Ranh est évoquée.

Surtout, le concept n'est qu'une vision tactique. Il ne donne aucune clé du pourquoi d'un tel engagement ou même de sa pertinence. Il semble ainsi impliquer la nécessité de la mise à terre de troupes américaines (*Marines* ou *Army*), ce qui pourrait ne plus être le cas au vu des nouveaux modes d'actions que l'on peut observer depuis une dizaine d'années. En effet, les forces occidentales, budgétairement contraintes, voient une réduction de leurs infanteries comme plus généralement de leurs structures de forces. Si elles peuvent éventuellement être adaptées à des raids dans la courte durée, elles ne le sont pas dans des engagements de longue durée dont nous avons vu qu'ils restent possibles. Dans pareil cadre, les « forces terrestres expéditionnaires du futur » pourraient très bien :

– être des forces locales avec lesquelles nos propres forces travailleraient, en leur fournissant un appui aérien ou depuis la mer. C'est la thématique de la *compound warfare*, utilisée aussi bien en Afghanistan en 2001 (lorsque les troupes de l'Alliance du Nord avaient été soutenues par les forces américaines) qu'en Libye en 2011. Évitant l'engagement au sol, toujours politiquement problématique dans la durée, lorsque la sécurité nationale n'est pas directement concernée, ce type d'engagement reste difficile à maîtriser pour nos propres forces, tant le contrôle des combattants alliés est complexe<sup>(16)</sup>;

– travailler de manière hybride avec des forces locales, en couplant des forces locales et nos propres forces terrestres (forces spéciales et forces destinées à l'entraînement des locaux)<sup>(17)</sup>. L'injection de forces sur le théâtre d'opération s'effectuerait donc à plus petite échelle que dans l'hypothèse d'une opération classique, tout en nécessitant sans doute un appui aérien ou naval et une chaîne logistique propre;

– mener des opérations seules mais d’une durée inférieure à celles que l’on a pu mener jusqu’ici. Ces formes d’opérations renverraient plus au raid ou à la mise en place de forces sur un théâtre pour quelques semaines ou quelques mois tout au plus. Cette option implique, *de facto*, l’abandon (ou la sous-traitance) des opérations de *State/nation building* et la relativisation de l’approche globale. Pour les marines, une telle option montre également la nécessité de disposer de capacités de *seabasing* robustes.

D’une manière plus générale, les questionnements américains sur l’*AirSea Battle* sont également des questionnements de stratégie des moyens. Face au renforcement des systèmes défensifs, des questions telles que la lutte contre les mines, les systèmes de défense rapprochée (canons, missiles, systèmes laser) ou le blindage des navires sont posées. Ces questionnements traversent également l’Otan, la question du renouvellement des capacités de guerre des mines se posant<sup>(18)</sup>. L’aptitude à la frappe terrestre à distance de sécurité se pose aussi. À bien des égards, les missiles de croisière (qu’ils soient lancés depuis des plateformes aériennes ou navales) restent des instruments coûteux, tandis que les progrès des obus navals guidés sont encore faibles. Le canon électromagnétique peut également être perçu comme une piste mais, s’il autorise des tirs à grande distance, la question du guidage de ses obus (et donc de la précision terminale contre des cibles éventuellement situées à proximité d’habitations) semble insoluble.

L’interfaçage entre environnements lisses et striés ne peut donc que passer par une vision se départissant du seul niveau tactique et permettant d’en revenir aux fondamentaux de la stratégie, avec plusieurs implications à la clé. La première est de considérer comme cardinale la définition d’objectifs réalistes au vu de nos capacités (matérielles, humaines ou de soutenabilité dans le temps), mais aussi au vu de notre propre sécurité nationale. La deuxième est de considérer la possibilité de pertes humaines et matérielles et d’adapter la stratégie médiatique en ce sens. Troisièmement, l’engagement ne peut être partiel et soumis à des  *caveat*<sup>(19)</sup>, même dans l’hypothèse probable d’un travail en coalition : une telle posture est la clé d’une adaptation face à un éventuel revers. Il faut également considérer l’engagement des forces comme la mise en synergie de toutes les stratégies particulières (navale, aérienne, spatiale, cyber) propre à chaque partenaire de la coalition. Enfin, il faut considérer cet interfaçage non comme une « intervention » ou un « engagement » – limités dans le temps – mais comme une opération complexe qui ne peut s’appuyer que sur des standards d’entraînement et de qualité matérielle élevés. À bien des égards, une marine s’engageant dans une telle opération doit être une « marine de guerre », préparée au pire. C’est ce que démontre à merveille l’expérience de l’opération Baliste, en 2006 : au moment où le BPC *Mistral* et sa frégate de défense aérienne sont entrés dans les eaux libanaises, la possibilité d’un tir de missile antinavire n’était pas exclue.

## L'ADAPTATION FRANÇAISE AUX OPÉRATIONS D'INTERFACE

D'un pur point de vue géostratégique et selon une vision théorique, l'émergence de conflits majeurs impliquant la France et nécessitant des projections de force importantes ne semble possible qu'en Asie, qu'il s'agisse de l'Asie orientale, du sous-continent indien ou du Moyen-Orient – avec laquelle nous sommes dans une situation d'interdépendance économique<sup>(20)</sup>. Dans le même temps, à la suite de la dernière *Strategic Defense and Security Review* britannique, la France est devenue *de facto* la première puissance européenne. On ne peut cependant envisager l'hypothèse d'opérations devant se conduire en Asie que dans le cadre d'une coalition, tandis que les défis seront nombreux. Le premier est celui de la protection de nos lignes de communication, essentielles notamment pour l'acheminement des forces terrestres, domaine sur lequel beaucoup reste à faire. En 2020 et au vu des programmes actuellement lancés, les membres de l'Union européenne regrouperont 58 destroyers et frégates de moins de vingt-cinq ans d'âge (actuellement, ils sont 93), mais ces capacités n'existent que sur le papier, les forces n'étant pas coordonnées. La lutte contre le déclin du nombre de plates-formes, ainsi qu'une plus grande coopération navale semblent donc essentielles. Le deuxième est celui de l'allonge donnée à ces forces. En l'occurrence, la question des grands ravitailleurs est centrale et l'Europe n'aligne que des capacités relativement faibles<sup>(21)</sup>.

Le troisième défi est celui de la projection des forces elles-mêmes, que ce soit du point de vue du transport maritime des forces terrestres comme de celui de leur adaptation en termes de structure de forces. À bien des égards, les forces terrestres européennes ne sont pas encore totalement adaptées à des schémas expéditionnaires. Quatrièmement, il faut sans doute s'interroger sur nos capacités à faire face à des opérations aéromaritimes complexes, avec une forte densité de menaces. Cinquièmement, il faut aussi s'interroger sur les leviers de puissance sur lesquels les opérations vont s'appuyer, principalement dans le domaine du renseignement mais aussi dans notre aptitude à éliminer ou à réduire les capacités informatiques (et, par delà, de commandement) adverses. L'adaptation passera également par un questionnement autour de la capacité d'ouverture de théâtre, qui doit précéder l'engagement du gros des forces. À cet égard, sans doute notre doctrine amphibie, dans son versant « terrestre », peut-elle évoluer pour tenir compte de nos nouvelles capacités amphibies navales<sup>(22)</sup>.

En tout état de cause, la centralité de la mer dans la conduite des opérations terrestres est immanquablement appelée à se renforcer dans les prochaines années. Sa fonction traditionnelle de « voie sacrée » – que ce soit pour la projection des forces principales ou pour leur soutien logistique – va sans doute se renforcer mais la grande question qui se posera aux états-majors sera celle de la protection de la flotte, qu'elle effectue son transit ou qu'elle ait à faire face à un adversaire résolu. L'histoire des conflits de ces vingt dernières

années, de Daguet à Harmattan, en passant par les Balkans et l'Afghanistan, pourrait être, en effet, trompeuse. Les forces que nous y avons engagées ont parfois combattu âprement mais la nature de l'adversaire était telle que la menace posée sur, sous et au-dessus des mers était globalement faible comparativement à celles induites par les futures capacités de nombre d'États. Sans doute, de ce point de vue, est-il urgent de repenser l'évolution de la tactique navale, parent traditionnellement pauvre de la pensée maritime; mais aussi l'action interarmées elle-même.

- 
1. Docteur en science politique, chargé de recherche au CAPRI et à l'ISC, auteur de *La puissance navale au XXI<sup>e</sup> siècle*, Économica, 2011.
  2. Nous reprenons ici la distinction entre formes d'espaces introduite par Gilles Deleuze dans *Mille plateaux* et à laquelle nous a sensibilisé Laurent Henninger, que je remercie au passage. Ce dernier poursuit sa réflexion sur cette dichotomie, préférant évoquer les concepts d'espaces «solide» et «fluide». Laurent Henninger, «Espaces solides et espaces fluides, nouvelles réalités stratégiques ?», *Revue Défense Nationale*, octobre 2012.
  3. Cette question de l'identité géopolitique de la France, notamment posée par Colin Gray, est sans doute trop binaire. Bruno Colson proposait dès lors une troisième voie couplant ces deux aspects. Il notait cependant que rares étaient les États qui pouvaient se définir comme tels.
  4. Notons ici que cette distinction entre le «lisse» et le «strié» n'est pas totale; les deux ne peuvent être exclusifs l'un de l'autre. On ne peut donc y voir une intellectualisation de la «guerre des boutons» entre les armées.
  5. Voir notamment John Keegan, *La Première Guerre mondiale*, coll. Tempus, Perrin, Paris, 2005.
  6. On peut considérer que la présence de serveurs, de réseaux de câbles, de providers, de hackers... n'a rien de lisse. Cependant, le lisse ne peut exclure du domaine maritime les ports, les routes et voies de chemin de fer y conduisant, les armateurs, assureurs et autres chantiers navals... «Lisse» et «strié», encore une fois, ne sont pas exclusifs. Ils ne se mesurent pas tant aux infrastructures qui leurs sont nécessaires qu'à la cinématique de la mise en action des stratégies particulières (navale, aérienne, terrestre...) desquelles ils ressortent.
  7. Même si la valeur militaire des missiles, chinois en l'occurrence, est d'ordre essentiellement dissuasive et qu'ils ne semblent pas encore avoir été testés.
  8. C'est en particulier le cas dans les opérations de lutte contre la piraterie au large de la Somalie et dans l'océan Indien. Les enjeux des déploiements nationaux renvoient certes à la réduction de la menace mais aussi, assez clairement, à la démonstration capacitaire.
  9. Outre le cas des sous-marins, plusieurs programmes majeurs sont engagés par la Chine (construction en grande série de frégates Type-054A, disposition de plus de 80 catamarans lance-missiles Type-022) ou la Corée du Sud (poursuite des programmes KDX-III et KDX-II, construction de 24 frégates FFX). Tous ces programmes démontrent une recherche de l'aptitude au combat de haute intensité, avec des dotations en missiles antinavires, parfois supersoniques, pouvant atteindre les 16 unités.
  10. À l'échelle de leurs dynasties respectives, les Chinois sont continentaux – les expéditions de Zheng He étant arrivées relativement tard –, les Coréens de très mauvais marins et les Japonais maintenaient une politique d'isolation. Plus récemment, des États comme l'Australie ou l'Inde ont investi la mer, mais ne se sont aventurés que peu fréquemment très loin, les ambitions étant locales, tout au plus régionales.
  11. À l'instar de ce qui a été effectué par les Australiens lors de leur déploiement au Timor oriental.
  12. On l'oublie fréquemment mais le transport aérien sert en premier lieu au déploiement des unités aériennes.
  13. Ce type de conflit a été théorisé dès 2006 par Hoffman, notamment sur la base de l'expérience du

Hezbollah au Liban. Il consiste en l'adoption de technologies relativement avancées par des acteurs irréguliers. On peut également considérer que certains États, des acteurs réguliers donc, pourraient s'engager sur la voie de l'adoption de modes tactiques irréguliers. Sur cette question, voir Joseph Henrotin, *Le Pire des deux mondes. Techno-guérillas et guerre hybride*, à paraître.

14. Voir Alexandre Sheldon-Duplaix, «La prolifération des missiles antinavires supersoniques», *Défense & Sécurité Internationale*, n°66, janvier 2011.

15. Le concept, remontant au milieu des années 90, envisageait l'engagement de bombardiers dotés d'armes à sous-munitions et d'armes à guidage GPS, permettant d'éliminer systématiquement les divisions adverses. Le concept avait suscité l'ire de l'US Army, qui le percevait comme une menace directe sur sa survie. Notons que l'US Navy avait un concept similaire, fondé sur des tirs massifs de missiles Tomahawk chacun dotés de 16 sous-munitions BAT/Scorpion. Un sous-marin lanceur de missile de croisière de classe Ohio pouvait ainsi, selon les premiers travaux, détruire une division blindée du modèle soviétique.

16. Voir Thomas M. Huber (Dir.), *Compound Warfare: That Fatal Knot*, Combat Studies Institute, Command and General Staff College, Fort Leavenworth (Ks), September 2002.

17. Sur cette question, voir: Joseph Henrotin, «Après la parenthèse afghane. Les forces terrestres face à la mutation de l'adversaire», *Défense & Sécurité Internationale*, Hors-série n°24, juin-juillet 2012.

18. La question de la résilience des navires se pose également. Ainsi, les quatre OPV néerlandais de classe Holland, de 4 000 t.p.c., sont-ils partiellement blindés. En l'occurrence, une de leurs missions serait la protection des Antilles néerlandaises face au Venezuela, qui pourrait s'orienter vers des capacités limitées d'interdiction maritime.

19. Soit une restriction d'engagement des forces, politiquement déterminée. Ses formes peuvent être multiples et concerner le refus d'engagement des forces nationales dans un type d'action ou dans une zone géographique déterminée.

20. Toujours d'un point de vue théorique, face à une très hypothétique résurgence russe, la France est protégée par un glacis continental aussi bien que par la dissuasion nucléaire.

21. Soit sept bâtiments en Grande-Bretagne, quatre en France, trois en Allemagne et en Italie, deux aux Pays-Bas et en Espagne, un au Portugal et en Grèce.

22. Voir Joseph Henrotin, «Il faut tuer le soldat Ryan. Les deux options de l'amphibie français», *Défense & Sécurité Internationale*, Hors-série n°25, août-septembre 2012.



# POSTFACE

Capitaine de frégate (R) Pierre Vallaud,  
historien

**D**epuis la fin de la guerre froide, les conflits régionaux ont repris toute leur importance. Dégagés de leur appartenance quasi systématique à la confrontation Est-Ouest, ils ont retrouvé toute leur autonomie. Bien sûr, certains d'entre eux peuvent être rattachés à une problématique globale (le terrorisme d'Al-Qaïda) ou à défaut régionale (Afghanistan, Iran, Proche-Orient...), mais de leur gestion dépend en grande partie la paix du monde. Beaucoup d'entre eux, en effet, s'ils venaient à dégénérer, pourraient avoir un impact dépassant très largement les contradictions locales et les enjeux particuliers.

Aucun de ces conflits ou presque n'est exempt d'implications maritimes, que les contentieux les expliquant soit directement liés à la mer ou à des activités liées à elle, ou bien encore que son règlement comporte, du point de vue opérationnel, au moins une dimension maritime. Si l'on parcourt le monde rapidement et sans souci d'exhaustivité, le spectacle de conflits en cours, en sommeil ou à venir est presque constant.

Des différends entre la Russie et le Japon à ceux de la Chine en mer de Chine méridionale et orientale, en passant par ceux mettant face à face Corée du Nord et Japon, sans oublier bien sûr le problème de Taïwan, ce sont tous les types de contentieux maritimes qui s'affichent dans une zone au passé déjà extrêmement riche en rivalités et affrontements. Une zone également qui est censée être, comme la plus grande partie de l'Asie, au centre de l'économie mondiale à venir et qui ne laisse évidemment pas indifférents les autres puissances du Pacifique, les États-Unis, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande.

Acteur longtemps négligé, car réputé seulement défensif et continental, la Chine tend à jouer un rôle de plus en plus grand dans le domaine qui nous occupe. Le développement affiché de sa flotte est le signe de ses ambitions mondiales, mais également de la réaffirmation de ses revendications territoriales. L'achèvement du premier porte-avions chinois, le *Shi Lang*, donne une nouvelle dimension à sa puissance navale. Dans un contexte où, en tonnage, la flotte chinoise est aujourd'hui la troisième flotte mondiale après celle des États-Unis et de la Russie, la région devient de plus en plus une aire de tensions. Pour ceux qui douteraient encore de ses ambitions, la Chine est désormais sans ambiguïté. Lors de l'ouverture du 18<sup>e</sup> congrès du PCUS, le jeudi 8 novembre 2012, Hu Jintao, secrétaire général sortant du PCC, a appelé à faire de la Chine une « *puissance maritime* ». Il a ajouté que le pays doit « *défendre résolument ses droits et ses intérêts maritimes* ». Cette déclaration est d'autant plus importante que les Chinois ne se limitent pas à une zone revendiquée très étroite.

La Chine, en effet, ne s'illustre pas seulement dans ce seul endroit, elle est également en compétition avec New Dehli dans l'Océan Indien, notamment en ce qui concerne le contrôle des routes maritimes (leur sécurisation). Le fait que 80% du brut à destination de la Chine et 77% de celui destiné à la République indienne empruntent ce chemin le rend particulièrement sensible et nourrit une rivalité potentiellement dangereuse. Chine

et Inde sont en compétition permanente pour maîtriser de nouveaux espaces maritimes, l'une et l'autre passent des accords avec les États frontaliers pour gagner des points. Le fameux « collier de perles » chinois, dénoncé par un rapport du Pentagone dès 2004, est pris très au sérieux par les Indiens qui y voient la volonté de Pékin d'étendre sa présence dans la région. Du coup, l'Inde a installé des postes d'écoute au Mozambique et à Madagascar et s'est dotée d'une base aérienne au Kazakhstan et d'un poste de surveillance en Mongolie. Elle a également annoncé le projet de se doter de porte-avions et de sous-marins nucléaires dans les dix prochaines années, a récemment procédé à des tests de missiles et rouvre des bases aériennes près de la frontière chinoise.

Mais l'océan Indien ne vaut pas, dans les tensions régionales, que pour ce qu'il est *stricto sensu*. Il est en effet le réceptacle particulièrement sensible de deux lieux qui lui sont étroitement liés et dépendent de lui. D'une part le golfe arabo-persique, d'autre part la mer Rouge.

Le Golfe, parce qu'il est au centre de l'exportation du pétrole, demeure l'un des endroits les plus sensibles du monde et l'objet d'attention des plus grands États de la planète. D'autant plus que les contradictions locales ajoutent à la sensibilité de la zone. Le face à face entre les pays du Golfe et l'Arabie Saoudite d'un côté et de l'autre l'Iran, la présence de marines étrangères, l'instabilité de l'Irak de nouveau en grande partie livrée à elle-même, les divisions religieuses entre sunnites et chiïtes sont les ferments d'une situation belligène extrêmement vive. On a pu le constater lors de menaces proférées par l'Iran à l'encontre des Américains encore récemment.

La mer Rouge, de son côté, dont les rives sont pour le moins agitées, Yémen d'un côté et Somalie de l'autre, demeure le lieu de passage de la première voie commerciale maritime mondiale, celle qui traverse la Méditerranée du débouché du canal de Suez au détroit de Gibraltar. À cette indéniable importance s'ajoute au moins deux éléments supplémentaires. Le premier, ancien mais réaffirmé depuis que la Syrie se déchire, c'est la volonté des Russes de préserver leur débouché de la mer Noire, en particulier, officiellement, pour participer à la sécurisation des voies maritimes dans l'océan Indien. Leur présence dans le port syrien de Tartous n'a jamais été autant réaffirmée au moment où ils renforcent de manière non négligeable leur flotte de la mer Noire. Cette présence manifeste se fait en un lieu de plus en plus disputé depuis qu'ont été découverts des gisements gaziers sous-marins. Israël considère que ces ressources lui appartiennent, le Liban également par la voix du Hezbollah qui se trouve un nouveau cheval de bataille pour justifier son existence, la république de Chypre également, contestée par les Turcs, prêts tout à fait officiellement à en découdre au cas où ce qu'ils considèrent être leurs intérêts leur paraissait lésé. On voit qu'en matière de « collier de perles », la succession des ambitions et des intérêts contradictoires est ininterrompue du Nord de la mer de

Chine au cœur de la Méditerranée et que les principales puissances sont impliquées, peu ou prou, dans ces conflits qui, pour être régionaux, n'en sont pas moins d'intérêt international.

Au-delà de la Méditerranée et de la Manche, c'est dans l'Atlantique nord que se joue une partie également de grande envergure. Le réchauffement climatique confère au Groenland, dans les parages duquel par ailleurs on a découvertes de nouvelles ressources énergétiques, un nouvel intérêt. Les deux voies, celle de l'Ouest et celle de l'Est qui contourne la grande île pour conduire au détroit de Béring, sont censées constituer des routes nouvelles pour le commerce international produisant déjà des tensions entre riverains canadiens, américains et russes. Ces derniers semblent matériellement plus impliqués dans la zone que leurs protagonistes occidentaux. Sans doute parce qu'historiquement, ils y ont été plus actifs.

En attendant, les routes « traditionnelles » de l'Atlantique sont plus que jamais stratégiques. Le passage de l'Atlantique au Pacifique fait également partie des préoccupations réelles que l'on peut concevoir au moment où la modernisation du canal de Panama, un siècle après son inauguration, est faite exactement en fonction des nécessités de la flotte des États-Unis. Les tensions plus au sud aux Malouines entre le Royaume-Uni et l'Argentine ne sont pas une simple survivance du vieux passé impérial britannique, elles reflètent la volonté des États de contrôler les voies maritimes.

Reste le vaste océan Pacifique, rendez-vous de toutes les puissances, réputé être le nouveau centre du monde. Un lieu d'où la France est loin d'être absente et dont les richesses sous-marines sont de plus en plus décisives et convoitées.

En regardant la carte du monde telle qu'elle se dessine et en rappelant tous ces éléments, apparaissent toutes les contradictions d'un monde en plein reclassement. Les tensions locales affectent, en réalité, le reste du monde y compris lorsqu'il ne s'agit que d'enjeux réputés peu importants stratégiquement, comme les zones de pêches (mais qui ont déjà provoqué il n'y a pas si longtemps des « guerres »).

Resterait à répertorier encore les lieux d'affrontements dans lesquels la mer ne semble pas jouer, *a priori*, le premier rôle. Les interventions en Afghanistan, en Irak ou bien en Libye plus récemment, rappellent et démontrent qu'il n'en est rien puisqu'elles se sont appuyées sur les Marines nationales des intervenants pour l'acheminement des troupes et du matériel, mais également pour le suivi des interventions aériennes.

Les conflits régionaux ont donc, en effet, très souvent une grande autonomie, mais ils se signalent également par les conséquences internationales qu'ils peuvent entraîner, en particulier parce qu'ils sont sur une boucle maritime presque continue dont chacun des segments jouent un rôle majeur dans la stabilité des relations internationales.





ISSN 1292-5497

Dépôt légal janvier 2013  
Achévé d'imprimer au 1<sup>e</sup> trimestre  
Imprimeur Sipap Oudin  
Maquette Idé Édition



# MER AGITÉE

---

## La maritimisation des tensions régionales

Mer agitée, avis de tempête même, sur les espaces maritimes que les pays qu'ils bordent vont inmanquablement contaminer tout au long de ce siècle qui commence, tributaire de la violence léguée par celui qui le précède... Exploitation des ressources, sécurisation des passages, conséquences maritimes des tensions et conflits terrestres sont les sujets que ce numéro d'*Études Marines* aborde et met en lumière grâce aux professionnels du monde de la mer, journalistes, chercheurs et universitaires, spécialistes de ces questions où s'imbriquent les enjeux de la terre et de la mer.



N°3 - Janvier 2013  
Centre d'études supérieures de la Marine

