

# CORRIGÉ

Par Alain Nonjon, professeur au lycée Michelet à Vanves.

Richelieu : « la première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur les mers qui donnent entrée à tous les Etats du monde ».

« La géopolitique marine est en quelque sorte un passeport pour l'avenir qui permet l'ouverture sur le grand large et sur des continents au-delà des mers où va s'inscrire une grande partie de l'histoire du <sup>xx</sup>e siècle », Pierre Papon.

## Introduction

Si la mer est facteur de richesse, de puissance, de domination, de développement, elle ne peut que générer tensions, convoitises et conflits ; déjà les drames du Rio Grande méditerranéen, les rivalités qui se radicalisent de la mer de Chine aux affrontements des prétentions des pays riverains de l'Arctique confirment que la mer est bien un lieu de confrontations. Mais le 6<sup>e</sup> continent devient-il seulement l'épicentre des rapports de force de nos jours, à la mesure du retour en force des idéaux thalassocratiques, ou est-il porteur d'une cogestion des biens communs de l'humanité et d'un véritable partage de ces nouvelles richesses ?

## I. Les espaces maritimes : des rivalités traditionnelles autour de potentiels convoités et disputés jalonnent l'Histoire récente

**A/ Simple « voie de passage hier », la mer, promue « territoire » (c'est-à-dire espace équipé, contrôlé, habité, rentabilisé) devient inévitablement un espace de plus en plus conflictuel**

- 90 % du commerce mondial s'effectuent par voie maritime... Et les progrès dont le transport maritime ont été *a minima* aussi importants que ceux enregistrés dans les transports terrestres... (diésélisation, révolution de la boîte de vitesse). De là des conflits pour contrôler voies de passage comme hier sur Suez (1956) ou avant-hier Panama (« *I took Panama* » de Theodore Roosevelt) et aujourd'hui le président Abdel Fattah al-Sissi fait de l'inauguration fastueuse d'une portion doublée du canal, un levier de puissance, de trésorerie et de relégitimation internationale.
- Des flux nombreux, variés structurent les voies maritimes : pétrole par tankers, minerais par minéraliers ou OBO (*oil bulk ore*), biens de consommation par conteneurs toujours plus puissants (20 000 EVP) ; de là les tentations des flibustiers du <sup>xxi</sup>e, et leur faisant écho avec moins de code d'honneur la piraterie maritime de la Somalie au large de Chittagong en passant par le Golfe de Guinée (la zone plus violente désormais fin octobre 2014) avec la mer de Chine (70 % des détournements) les Caraïbes et le Pérou.
- Des activités industrielles se littoralisent aux ruptures de charge (arc portuaire du Golfe du Mexique de Corpus Christi à Bâton rouge) des Zip s'organisent (Midas japonaises) des ZES littorales deviennent des ateliers tournés vers l'exportation (plus de 200 en Chine côtière) avec des risques, sources de conflits : pollution, accidents comme celui du port de Tianjin en août 2015, conflits sur les responsabilités et les indemnités (Amoco Cadiz, au large de la Bretagne ; Prestige au large de la Galicie ; boues rouges au large de la Corse).
- Des activités touristiques renforcent les littoraux avec parfois des conflits ouverts entre agriculture et infrastructures hôtelières comme au Cap bon en Tunisie où le tourisme prend en otage l'agriculture devant la rareté de l'eau douce ou entre

<https://vertuprepas.com/>

producteurs de pétrole et pêcheurs de crevettes du Golfe de campêche au Mexique ou écologistes et gestionnaires du gisement de Libra au large de Rio au Brésil.

- Les activités de transport maritimes sont telles que la recherche d'une compétitivité prix sur les transports conduit à des conflits sur les armements, les pavillons de complaisance, équipages multiethniques et de plus en plus réduits (25 personnes pour un conteneur de 18 000 boîtes), des controverses sur la qualification malgré les contrôles de l'EMSA (european maritime safety agency).
- Les conflits de compétence entre ports pour détourner des trafics rentables sont nombreux : Anvers au débouché de l'Escaut et Marseille en l'absence du canal Rhin Rhône, comme hier Londres face à Amsterdam, comme Abidjan et Accra.
- Avec les projets de forages pétroliers *off shore*, l'essor des parcs éoliens maritimes, les parcs photovoltaïques, les exploitations à grande échelle des algues et minerais, le tourisme de masse, les mises aux normes de l'intensification des échanges des canaux transocéaniques (Panama doublé, Suez) la mer devient un enjeu central de la puissance au XXI<sup>e</sup> siècle.

### **B/ La territorialisation de la mer, la marinisation des économies, amplificateurs de conflits**

- Lorsque Truman le 28 septembre 1945 affirme « *le plateau continental peut être regardé comme l'extension de la masse terrestre de la nation souveraine* » pour sécuriser les gisements du Golfe du Mexique, il augure un mouvement d'appropriation des espaces maritimes avec en 50 ans des dizaines de millions de km<sup>2</sup> passant sous le contrôle des Etats côtiers : pour Didier Ortolland et Jean Pierre Pirat dans leur *Atlas géopolitique des espaces maritimes*, ce bornage de l'espace maritime constitue la plus grande conquête territoriale depuis la colonisation. Il faut attendre Montego bay en 1982 pour qu'une convention conclue par 130 pays définissent des zones économiques exclusives. Mais la convention n'entre en vigueur qu'en 1994, des pays et non des moindres la Chine par exemple ne la paraphent pas, et les ZEE deviennent lieux d'après négociations entre les Bahamas et Cuba (2011 encore), Brunei et Malaisie (2009).
- Certes dès la colonisation, la recherche de ports comme autant de débouchés et de relais d'influence, et de sources d'approvisionnements avait nourri des conflits (en Inde conflits franco-anglais), la pêche avait également débouché sur des confrontations ou intimidations : Espagne / France, dans le Golfe de Gascogne, Espagne / Maroc, ou guerre de la morue (France Grande-Bretagne / France Canada) au large de Terre Neuve ou Saint Pierre et Miquelon. De vieilles rivalités ont été exhumées lorsque les dictatures argentines ont vu dans la reconquête des Iles Malouines un levier de leur influence : conflit anglo-argentin avec en arrière plan l'accès aux ressources en Krill, ressources antarctiques.
- Désormais les conflits sur les plateformes littorales sont des enjeux régionaux importants particulièrement en mer de Chine mais également dans le Golfe de Guinée entre le Cameroun et le Nigéria jusqu'à l'accord sur l'île de Bakoussi, ou entre l'Espagne et le Maroc sur les îles Persil. La recherche de nodules polymétalliques et la course aux minerais devraient élever le niveau de tensions dès lors que l'exploitation industrielle s'amorce.

### **C/ La mer zone de contact et de partage mais aussi espace de détresse**

- Comme hier les *boat people* fuyant la normalisation vietnamienne ou les « balseros » cubains voulant échapper à l'autoritarisme castriste jusqu'à l'accord de 2015, la Méditerranée est devenue un enjeu migratoire « *L'Europe est confrontée*

à une crise des réfugiés par voie maritime qui atteint des proportions historiques » (Antonio Guterres UNHCR). La Méditerranée a vu ses rivages bouleversés en 20 ans d'intervalle par la fin de l'affrontement Est-Ouest en 1991 et les soulèvements arabes en 2011. Ses équilibres bousculés par la pollution (1 % de la surface des espaces maritimes du globe, 25 % du trafic maritime planétaire) et est devenue un carrefour migratoire de plus en plus dantesque. Un nombre record de 137 000 migrants ont traversé la Méditerranée dans des conditions périlleuses au cours du premier semestre 2015 (83 % de hausse par rapport au premier semestre 2014, selon l'ONU avec 1 867 morts sur le trajet Turquie Grèce supplantant Afrique du Nord Italie soit plus qu'en 2011 année pourtant des printemps arabes pic migratoire). En mai 2015 des victimes des discriminations en Birmanie, les Rohingyas (800 000) exilés tentent de fuir par la mer et ont dérivé au large de la province de Aceh à la pointe nord de Sumatra.

- Les réfugiés climatiques transsahariens de plus en plus magnétisés par le passage de la Méditerranée pour travailler à l'étranger plutôt que mourir chez soi (Soninké).
- Les crispations sur Schengen entre puissances européennes cristallisent les conflits : Frontex est une barrière de « sécurité » d'une Europe qui contient plus qu'elle ne subvient (Triton-9 millions d'euros mensuels – après *mare nostrum* et Poséidon).
- Au-delà de ces comptabilités macabres, il est facile de saisir l'importance des enjeux géopolitiques des mers car elles représentent à la fois des échanges, des contacts civilisationnels, des ressources, des risques aussi, et des zones inévitables de confrontation de puissances. Pour Hubert Védrine « *la mer sera un des lieux majeurs d'affrontements* ».

## II. La mer : un vecteur idéal de projection de puissance et un multiplicateur de puissance

### A/ Un contexte nouveau où aucun territoire n'échappe aux conflits

- Si le *xx<sup>e</sup>* siècle fixe comme priorité la sécurité politique avec pendant la guerre froide une prime évidente au transport intercontinental maritime, le *xxi<sup>e</sup>* siècle a lui pour priorité la sécurité du développement économique, humain, écologique dans un monde multipolaire et polycentrique. C'est cette optique et notamment la course aux ressources de plus en plus féroce qui impose prioritairement le développement d'une capacité de projection de force à même d'assurer la sécurité des approvisionnements. Nombreuses sont donc les puissances qui parient sur la création et le développement de marines océaniques dans le but d'affirmer une volonté de sécurisation militaire de leurs besoins en matières premières ou énergie. Dans leur prétention à la puissance globale ou extrarégionale, elles se tournent vers la puissance navale qui leur offre la capacité de projeter hors de leurs eaux bordières une force suffisante pour garantir leurs approvisionnements.
- Schématiquement (cf. revue *Conflits*) « depuis Napoléon on définissait la puissance militaire d'une armée comme sa masse multipliée par sa vitesse... on prend la mesure du formidable atout d'une flotte capable de projeter 150 000 h et leur matériel comme ce fut le cas lors du débarquement de Normandie » A cela s'ajoute la très grande liberté de mouvement, l'absence d'infrastructures fixes qui donne une grande souplesse stratégique (Walter Raleigh : « le maître de la mer peut transférer son armée d'un point à un autre sans la fatiguer ni la fragmenter avec tout son équipement en un dixième de temps que cela prendrait à son adversaire terrestre »).

<https://vertuprepas.com/>

- A l'heure du « sea basing » (stations militaires flottantes) et de la gestion des ZEE, la mer est un formidable multiplicateur de puissance (capacité d'import, liberté de mouvement, autonomie, souplesse stratégique richesses...). Des pays comme la Chine militarise à tout va des îlots riches en ressources halieutiques et hydrocarbures : « *la grande muraille de sable* » fait fantasmer tous les stratèges (Harry Harris commandant américain de la flotte du Pacifique). L'îlot de Fiery Cross a bénéficié de quelques 12 milliards de dollar d'investissements et devient la grande base aéronavale chinoise des Spratleys au grand dam des Philippins qui rappellent que la légitimité d'un Etat sur un territoire n'est pas assise sur la construction d'infrastructures. Les Chinois réactivent le projet, la ligne en 9 points qui balisait en 1948 les droits de passage dits historiques. Bref la mer offre tout l'arsenal de la puissance célébré par Alfred Mahan « *c'est la facilité avec laquelle la puissance maritime se diffuse qui en fait une force si polyvalente et si efficace...* »
- Le « sea power » peut donc de nouveau être célébré et les analyses du stratège américain ont valeur d'exemple pour l'amiral Liu Huaqing, ou pour le ministre de la mer indien qui veut faire de l'océan indien l'océan des Indiens.

### **B/ La course à la mer : un modèle thalassocratique idéal partagé source de tensions**

Friedrich Ratzel répétait à l'envie « *un véritable Etat ne se conçoit plus en l'absence de puissance maritime* »

- Les Etats-Unis sont dans la lignée de Mahan et ont bousculé les accords de Washington en 1922 qui leur reconnaissent le premier rang à égalité avec le Royaume-Uni qui a décliné au 5<sup>e</sup> rang mondial : ils sont les seuls capables de l'exercice solitaire du pouvoir maritime aux quatre points cardinaux. Le pivot asiatique défini par Barack Obama en 2011 est avant tout naval (60 % des capacités navales déployées) et l'armada américaine se donne des moyens considérables pour s'imposer : 10 porte-avions à pont plat (catobar), 70 % des flottes de guerre mondiales avec porte-avions à catapultes avec 10 unités qui lui permettent d'avoir toujours 5 groupes aéronavals disponibles sous 30 jours et 2 supplémentaires au bout de 3 mois.
- La Chine ne veut plus être en reste : la tradition de Zeng he (1371-1433) est réactivée (ce bâtisseur de la quête du grand large vers l'Afrique orientale, célébré par une exposition fastueuse en 2004) et l'amiral Liu Huaqing (1916-2011) s'est défini comme partisan « *d'une défense active des mers proches* » Il a élaboré le concept des 3 lignes qui conduit à diviser l'espace maritime en 3 secteurs : le *yanbai* (côtier) le *jinhai* (mers de Chine) le *dayang* (haute mer) : il lui faut contrôler le deuxième au nom des droits historiques et accéder au 3<sup>e</sup> comme grande puissance économique : pétrole, richesses halieutiques, contrôle des routes, missions humanitaires et même lutte contre la piraterie. 250 000 hommes composent la people liberation army navy, 200 bâtiments récents (1/3 du tonnage US), Porte avion Liaoning (ex Varyag ukrainien), navires classe attaque Houbei, des corvettes Jiangdao, destroyers multifonctions Luoyang, 70 sous-marins dont 3 SNLE et d'ici 2020 un autre porte-avion, une demi douzaine de sous-marins nucléaires, des satellites de guidage. Des appuis logistiques sont créés et porte le nom médiatisé de « Collier de perles » (*string of pearls*), groupe californien de pop repris par les néoconservateurs inquiets du chaînon de ports créés par les Chinois du Golfe persique au littoral chinois pour sécuriser leurs approvisionnements à Gwadar, Coco par exemple.
- L'Inde ébauche son ouverture maritime animée par la nécessité de contrer régionalement d'autres impérialismes mis en place dans l'océan Indien : le Gratchov racheté aux Russes donne une capacité de projection nouvelle.

- Le Brésil constitue une puissance navale pour étayer une puissance régionale émergente. Le plan Amazone Bleue de présence dans l'atlantique, l'achat du porte avions Foch et de sous-marins français y contribuent.
- La France veut une fois de plus retrouver la mer : le Charles de Gaulle est impliqué dans la lutte contre Daesh. Avec moins de 1 % de la population mondiale, la France est l'un des 5 membres permanents du conseil de sécurité des Nations Unies : elle le doit largement à la mer, à sa ZEE (2<sup>e</sup> mondiale), à sa tradition maritime (SNLE, et arsenaux de Toulon et de Brest).
- Le Japon au-delà de sa force d'autodéfense essaie de se projeter dans l'espace maritime qui lui avait permis d'asseoir sa présence sur la façade pacifique et la mer de chine est un bon test pour le retour d'un nationalisme porté par une puissance navale encore modeste.
- Les visées de la Russie sur la Crimée et les installations de Stavropol, l'achat de 2 Mistral (patiemment attendus malgré les sanctions jusqu'au remboursement par la France), le soutien à la Syrie en partie conditionné par la maîtrise de la base navale de Tartous montrent que l'accès aux mers chaudes fait toujours parti du registre de la puissance russe.
- Le Venezuela commence par acheter des sous-marins russes pour muscler ses diatribes contre les Etats-Unis... en tout état de cause la mer relaie la puissance.

### **C/ Les zones de confrontation : peu de guerres des tensions accrues et une militarisation**

- Dans ce contexte on comprend que l'accès à la mer puisse être une priorité et déclencher des conflits.
- La Bolivie ne cesse de vouloir projeter sa flotte au-delà du lac Titicaca et envisage tous le champ des possibles (même un tunnel pour accéder au littoral péruvien !). Saddam Hussein n'a pas hésité après le statu quo avec l'Iran après une guerre meurtrière de 8 ans d'envahir le Koweït pour se donner un accès au golfe arabo persique (L'Irak avait entrepris de creuser un canal dans le Chatt al Bhrh ancien bras fluvial qui devait déboucher en mer au voisinage des îles de Warbah et Bubiyan... annexées au Koweït en 1914 !). La Corée du Nord ne laisse pas de répit aux Coréens du Sud dans ses réclamations de territoires maritimes. La Chine a désormais peu de retenue en mer de Chine avec des manœuvres d'intimidations (Natuna) de provocations (Senkaku nationalisées par les Japonais en 2012). Les enchaînements belliqueux sont nombreux : montée en puissance des marines veut dire aggravation des tensions : les Etats-Unis ne restent pas sans réponse en mer de Chine avec le navire de combat littoral catamaran à grande vitesse et des partenariats stratégiques avec les Philippines, Singapour, la Corée du Sud, l'Australie. Le détroit de Taiwan attend toujours el D Day chinois (en 2025 ?) et la Chine souhaite pouvoir conduire un blocus et contrôler la première chaîne d'îles (du Japon aux îles Ryukyu de Taiwan aux Philippines jusqu'à Bornéo) pour asseoir sa puissance régionale.
- Malacca, et le Détroit d'Ormuz donnent lieu à des face à face tendus et des tensions héritées de traîne de la guerre froide (Sakhaline, URSS Japon ou îles Senkaku, Daioyu Japon Chine) sont réactivées.
- La mer est désanctuarisée par le terrorisme : hier avec le Achille lauro (1985), avec Al Qaida et l'attaque du US cole (2000) ou d'un pétrolier français (2002). Des conflits terrestres se sont largement appuyés sur les espaces marins : Otan contre Belgrade par le relais de missiles Tomawak tirés par des sous-marins américains ou intervention en Libye grâce à l'appui de la V<sup>e</sup> flotte. Le débarquement à la Grenade permettait en 1983 au président Reagan de réaffirmer ses

<https://vertuprepas.com/>

intentions face à « l'empire du mal ». A partir de 2008 l'opération Atalante fixe l'unité des démocraties européennes (Eunavfor) face à la piraterie des côtes somaliennes.

- Mais l'enclavement terrestre n'est pas synonyme d'exclusion : des pays enclavés ont des réussites économiques (Suisse Autriche), des pays émergents comme des PECO sans accès à la mer (Hongrie). Des espaces continentaux peuvent créer des ponts terrestres pour se développer (Russie). Oléoducs et gazoducs peuvent arrimer les économies d'Asie centrale comme la nouvelle route de la soie et la mer peut être sous valorisée : Afrique de l'Ouest où les ports doivent être modernisés par le Nepad, et pendant le dernier demi siècle la France dont la somme des trafics des ports était inférieure au trafic de Rotterdam ! ; Les infrastructures américaines sont également sans commune mesure avec la puissance de cette économie et son extraversion.

### III. La mer : un défaut de régulation source de toutes les menaces : les déficits et défis de gouvernance de la mer et des espaces maritimes

#### A/ La lente élaboration d'un droit de la mer

- Cet ensemble couvrant 70 % de la surface du globe (eaux salées), est un bien commun de l'humanité et un domaine sur lequel l'humanité exerce un contrôle très limité... pour le meilleur et le pire. Les routes maritimes sont intercontinentales et en haute mer « *res nullius* » c'est-à-dire une escadre peut croiser à la limite des eaux territoriales d'une puissance adverse en guise d'avertissement sans que cette gesticulation en constitue un *casus belli* (« *le navire est le meilleur des ambassadeurs* » Cromwell).

- Avec Montego Bay (1982) qui pour Pierre Papon (le 6<sup>e</sup> continent) nationalise l'espace maritime (des ZEE à installer 200 milles des côtes 1 mille : 1 852 m) voire plus si plateau continental. Les ZEE couvrent un tiers des océans, et depuis des aires marines protégées contre les rejets (2,8 % de la surface des océans mais 20 % en 2020). Tous les pays n'ont pas donné suite à Montego Bay, d'où des conflits.

- De Frontex à Triton : un échec à la mesure du drame d'Avril 2015 : plus de 1 200 morts en 2 naufrages et un conflit programmé puisque l'Union européenne a décidé le 18 mai 2015 une opération militaire pour rendre impossible pour les organisations criminelles de réemployer les instruments qu'elles utilisent pour faire mourir des personnes en mer. Cette opération Eunavfor Med va déployer des bâtiments de guerre, des avions de surveillance, des armées européennes au large de la Libye devenue la plateforme du trafic le tout sous réserve d'un feu vert de l'ONU et du consentement des « autorités libyennes ». Le problème des réfugiés syriens, irakiens en septembre 2015 a fait quelque peu oublier l'opération...

- Le plan Polmar (1978 après la catastrophe de l'Amocco Cadiz) n'est qu'une timide amorce du règlement des indemnisations des catastrophes liées à des pollutions et ses moyens restent limités surtout face à des armateurs étrangers.

- Au-delà de la misère et de la corruption en Afrique ou du vide stratégique (Somalie) ou de la tentation créée par la mondialisation (Malacca), c'est la faiblesse du cadre juridique international qui ouvre une brèche à la piraterie. Eunavfor Atalante est un front commun difficile à coordonner pour sécuriser le golfe d'Aden, déjouer la piraterie et sécuriser les programmes alimentaires vers la Somalie même si la Chine se veut impliquée. Les résultats sont médiocres contrairement à Malacca qui est globalement sécurisé. Le relatif échec de la sécurisation des côtes somaliennes (une quarantaine de navires de combat dans le Nord Ouest de l'océan indien) peut

contaminer le canal du Mozambique (pétrole) sur fond de déliquescence de l'Etat Malgache. Les rives méditerranéennes de l'Afrique sont déstabilisées par l'onde de choc des printemps arabes et le trou noir créé en Libye par l'affrontement entre milices et la montée en puissance de suppôts du Califat.

- Le réchauffement climatique exige *a minima* un statut de réfugiés avec des menaces qui pèsent sur les Maldives, Kiribati et Tuvalu. Les refus australiens d'accueillir ces populations et les atterrissements du Rio + 20 (20 ans après le sommet de la terre de Rio adoptant des mesures de sauvegarde concernant les mers) n'inclinent pas à l'espoir.

## B/ Des accords fragiles terreux des conflits de demain

- L'Arctique redistribue les cartes d'une nouvelle guerre froide où les grandes puissances avancent leurs pions, dépose d'un drapeau russe en 2007 sur le fond marin au prétexte que la dorsale de Lomonossov passe sous le pôle Nord. Le réchauffement climatique peut donner au Canada et à la Russie de nouveaux atouts avec l'ouverture de nouvelles routes maritimes qu'ils contrôleraient. La Russie prend ses marques avec le dépôt d'une demande de 1,2 million de km<sup>2</sup>... Le Flanc méridional méditerranéen est partiellement intégré à la communauté européenne en 1986, puis par le partenariat Euromed en 1995 et UPM (Union pour la méditerranée) en 2008 à Barcelone : l'impasse sur les flux démographiques rend assez caducs ces accords et l'ampleur des migrations incontrôlées montre où sont les priorités ignorées.

- L'Intégration économique peut être conçue comme un facteur de pacification en Méditerranée asiatique ; Asean 1967 avec des aires de coopération Chine du Sud et région du grand Mékong, les zones de libre échange fonctionnent aussi comme réductrices de conflits Libre échange Etats-Unis et caraïbes 1983 Caribbean Basin initiative et cafta en 2004 auquel est associé la république dominicaine.

- Il reste difficile de garantir la libre circulation maritime tout en protégeant ses intérêts : c'est ce qu'essaient de faire les Etats-Unis en surveillant l'accès à leur territoire de conteneurs par le relais de 58 ports étrangers homologués.

- Les zones sous tension sont l'objet de concertations comme le détroit d'Ormuz où la V<sup>e</sup> flotte basée à Bahreïn fait office de gardienne du verrou stratégique pétrolier.

- Une coopération internationale essaie aussi d'intercepter les trafics de drogue par mer (navires de plaisance ou conteneurs) mais les interceptions dans tous les cas sont difficiles car arraisonner un bateau suspect battant drapeau étranger c'est remettre en cause les principes du droit du pavillon de la libre circulation sur les mers ou de la souveraineté territoriale.

- La promotion d'une approche écosystémique des pêches progresse laborieusement depuis un code de bonne conduite (1995) et l'agenda fixé à Johannesburg en 2002 pour atteindre les objectifs fixés, et la nouvelle légitimité conférée par le Plan stratégique pour la biodiversité adopté sous l'égide de l'ONU pour la période 2011-2020 cadre les organisations régionales de gestion de la pêche et les conventions régionales pour la protection de la mer et augurent une préservation des lieux marins... mais la gestion est fragmentée, les instances bureaucratiques se sédimentent, les compétences s'autolimitent (ex. : la pêche au thon rouge en Méditerranée) les mentalités évoluent peu et la pêche illégale demeure un fléau (20 MT par an selon la FAO) pour des prises totales de 80 MT en mer en régression (déclin de stocks de hareng et morue de l'Atlantique de l'anchois du Pérou de la sardine de Californie) ; Il paraît donc difficile d'évacuer égoïsmes et tensions dans le domaine maritime.

<https://vertuprepas.com/>

### C/ La mer un enjeu de pouvoir... un des champs de bataille majeurs contemporains

- Certes la mer n'est pas le seul champ de batailles, et de régulation timorée, le cyberspace et la bataille de l'information font rage : le big data (les données et leur contrôle) est un enjeu primordial, les nouvelles formes de la guerre économique (intelligence économique) restent des zones de confrontation majeures. Les nouveaux arsenaux militaires (drones satellites d'observation) donnent à penser que les conflits dans ces sphères ne font que commencer.

- La mer n'est pas nécessairement une zone de confrontation : n'est-il pas significatif que les conflits armés maritimes soient peu nombreux (au-delà des Malouines) et que les tensions dégèrent peu ? N'oublions pas le « doux commerce » par mer, « son rôle de médiateur du rapprochement et des échanges des hommes » (Pierre Papon) avec les canaux transocéaniques qui sont d'ailleurs revus à la hausse (Panama pour des plus de 20 000 EVP et Suez). Paradoxalement au même titre que le cyberspace, nouvelle frontière du monde, la mer devient un enjeu géopolitique majeur, l'ouverture de nouvelles routes (Nord Est et Nord Ouest au nord de la Russie et du Canada). Trafic assuré par 50 000 navires citernes ou pétroliers (30 %) minéraliers (20 %) et porte conteneurs (10 %) « *La mer loin d'être réduite à un vaste champ de bataille entre impérialismes est avant tout considérée comme un formidable foyer d'opportunités économiques et commerciales* » ; « *La puissance militaire chargée de protéger le commerce et les populations qu'il agglomère ne vient donc qu'en second : le gold power prend le pas sur le hard power* », Florian Louis.

- Mais les tensions maritimes décrites au cours de notre analyse confirment que la mer est un réel champ d'affrontements hier comme demain. C'est triplement inquiétant :

- D'abord parce que les océans, patrimoine commun de l'humanité sont au cœur des enjeux climatiques. Le relèvement du niveau eustatique des mers fait partie désormais du quotidien de certains Etats, un conseil des ministres tenu sous l'eau aux Maldives a montré l'imminence de la menace et les eurosceptiques ne sont plus au balcon de la réduction de la banquise qui s'accélère et du niveau des mers ; 3,3 mm par an ce qui dans les scénarios les plus pessimistes autoriserait la hausse de 1 m d'ici 2100 pour la GIEC.

- Ensuite parce que nourrir 7 milliards d'hommes et plus de 12 milliards au siècle prochain nécessite de penser aux ressources halieutiques : le krill n'est-il pas une des bases des approvisionnements en protéines pour demain ?

- Enfin parce que la pollution des mers prend un tour cataclysmique quand on fait référence au continent de plastique qui progresse inexorablement et impacte la faune marine. Soit pour les exploiter soit pour les préserver les espaces marins seront donc l'objet de conflits. Nœuds géopolitiques les 3 méditerranées sont déjà des lieux de confrontation les 3 Méditerranées (au milieu des terres) fabrique de civilisations (Braudel) sont des nœuds géopolitiques, la mer éponyme puis celle des Antilles et la mer de Chine méridionale. Difficile de nier que l'avenir est aux conflits. Ils pèsent par leurs positions sur les grands axes Suez Gibraltar Panama, Malacca ou Singapour ; Grèce, Turquie, Israël, Liban. Les conflits en mer de Chine sur les ZEE et la pression sur les 750 îles coralliennes de Spratleys revendiquées quand elles ont été abandonnées par les Japonais avec après la décolonisation prétentions vietnamiennes malaises taïwanaises, Philippines Brunei sont très médiatisés. Dans les Caraïbes des prétentions de Cuba refont jour.



• L'Arctique peut être une zone de coopération mais surtout de confrontation : pétrole 10 % des réserves prouvées mondiales auxquelles il faut rajouter en réserves estimées 90 milliards de barils de pétrole 47 000 milliards de m<sup>3</sup> de gaz et 44 milliards de barils de gaz naturel à l'état liquide.

• L'océan indien (3<sup>e</sup> du globe) longtemps océan négligé bordé d'Etats du tiers-monde devient une aire géopolitique de première importance avec le changement de statut de pays comme la Chine, l'Inde ou l'Australie ; et avec son rôle dans les échanges (40 % des importations mondiales de pétrole provenant du Moyen Orient et 80 % du commerce maritime du pétrole transitant par Bab El Mandeb, Ormuz et Malacca). La présence américaine gage de stabilité s'effrite, l'océan indien est comme l'écrit R. Kaplan le lieu où la rivalité entre les EU et la Chine dans le Pacifique s'emboîte avec la rivalité régionale entre la Chine et l'Inde ainsi qu'avec la lutte des EU contre le terrorisme islamique au Moyen orient. L'océan indien, lieu de rencontres entre civilisation islamique, occidentale, bouddhiste, confucéenne, rassemblant des régimes allant des Etats faillis – Somalie – déchirés – Yémen – autoritaires – Pakistan – dictatoriaux – Chine – démocratiques – Afrique du Sud ou Inde –... cet océan est à la recherche d'une architecture de sécurité.

Quant au Pacifique il ne suffit pas de passer de l'aire pacifique à l'ère du Pacifique pour que les résultats économiques balayent les tensions intestines.

### Conclusion

On aurait donc tort d'oublier que les espaces maritimes sont des lieux de partage, d'échanges autant que de fractures, des berceaux civilisationnels autant que des zones de conflictualité. Réinscrire les espaces maritimes dans les défis vitaux de demain (marinisation accélérée des économies, réchauffement climatique) est un moyen certainement de leur donner la place qu'ils méritent et de mettre la pression pour faire émerger une gouvernance mondiale capable d'assurer leur avenir.