

# Éditorial

Béatrice Giblin

En 1984, *Hérodote* publiait «Géopolitiques de la mer», numéro qui rencontra un grand succès puisqu'il fut assez vite épuisé. On y traitait principalement du nouvel enjeu que représentait, pour chaque État, le contrôle des zones économiques exclusives, nouvelle forme de souveraineté qui engendrait de nouveaux conflits sur les mers et les océans et non plus seulement sur les terres. On a, alors, découvert l'existence d'îlots inhabités battus par les vents qui devenaient objets de conflits entre États, au nom de droits historiques ou au nom de droits naturels du fait de configurations géomorphologiques particulières. Ces conflits sont loin d'être dépassés, surtout depuis que les possibilités d'extraction *offshore* du pétrole se sont fortement améliorées et qu'est envisagée l'exploitation de nodules métalliques dans les grands fonds marins. Autre enjeu géopolitique à cette époque : la multiplication de micro-États insulaires indépendants créés avec l'appui de l'ONU et souvent celui de l'ancienne puissance coloniale, États de quelques milliers d'habitants mais qui, comme les grands États, défendent leur souveraineté sur leurs zones économiques exclusives. Enfin, c'était encore le temps de la guerre froide et Yves Lacoste, dans son éditorial, évoquait le rôle des sous-marins nucléaires non repérables dans l'arsenal des grandes puissances militaires. Il pensait alors que la marine soviétique serait capable de rivaliser avec la marine américaine ; la chute de l'URSS n'a pas permis de vérifier cette hypothèse qui reposait peut-être sur des données soviétiques quelque peu gonflées (la source retenue était le *Grand Atlas de la mer* de l'*Encyclopedia universalis* de 1983).

## Où en est-on trente-deux ans plus tard ?

La mer reste plus que jamais un enjeu géopolitique et géostratégique majeur, tant dans le domaine stratégique qu'écologique et économique : «La mer est aujourd'hui l'avenir de la terre», c'est d'ailleurs ainsi que le contre-amiral Jean Dufourcq

commence son article sur l'approche stratégique de la marine nationale française. Comme les enjeux écologiques (réchauffement climatique, pollutions marines) et économiques (la mondialisation des échanges maritimes) sont souvent traités, *Hérodote* a choisi de centrer ce numéro, d'une part, sur les grandes marines nationales et leurs objectifs et, d'autre part, sur un risque majeur qui en est à ses débuts, du moins pour ces formes autres que la piraterie : le terrorisme maritime.

Pour les grands États il est important de posséder une marine nationale de poids, c'est-à-dire de disposer d'un nombre significatif de navires performants, ce que montre la croissance des budgets des marines car les navires de guerre coûtent extrêmement cher. C'est donc un choix stratégique majeur, signe de l'importance que les gouvernants lui accordent, d'autant plus que plusieurs États sont en situation de ralentissement économique et qu'il est alors toujours tentant de réduire la voilure, d'autant plus que les opinions publiques y sont le plus souvent favorables. Mais les multiples conflits et autres tensions au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie et en Europe si l'on pense à l'Ukraine, obligent à un nécessaire réalisme.

## **Les grandes marines nationales : outils de la puissance**

### *L'indépassable US Navy*

L'US Navy reste – et de loin – la première marine du monde et ce depuis plus d'un siècle et sans doute encore pour longtemps. En effet, elle possède le matériel aéronaval le plus performant, matériel non seulement indispensable aux interventions armées mais aussi à la surveillance des routes de commerce maritimes ; elle continue d'y consacrer un énorme budget (le budget de l'armée américaine reste de loin le premier du monde, le budget de base du Pentagone pour l'année fiscale 2017 devrait s'élever à 524 milliards de dollars – 479,5 milliards d'euros –, en augmentation de 59 milliards de dollars – 54 milliards d'euros – par rapport à 2015 contre un peu plus de 145 milliards de dollars pour la Chine deuxième budget) ; elle a une maîtrise technologique inégalée dans le domaine des sous-marins et des porte-avions et un réseau d'alliés qui lui fournit un appoint de force et des bases de déploiement tout autour du monde. Des atouts que la marine américaine est la seule à posséder aujourd'hui comme le démontre Pierre Royer. De fait, elle reste très présente en Méditerranée (golfe Arabo-Persique et protection de la libre circulation dans le détroit d'Ormuz, présence en Méditerranée orientale) même si Obama prônait la stratégie du « pivot » ou « rééquilibrage » au profit de la zone Asie-Pacifique : 60 % de la flotte américaine devrait être située dans la région d'ici 2020 contre 50 % en 2012 (*Le Monde*, 8 septembre 2016), cette zone selon le président américain devenant de plus en plus importante pour les intérêts du pays. Mais il

s'agit aussi de répondre à la demande de ses alliés dans cette zone qui réclament une présence forte de la marine américaine afin de contrer si besoin les offensives d'une marine chinoise en plein essor, le gouvernement chinois étant d'ailleurs convaincu que le but premier de ce « rééquilibrage » est de limiter son ascension.

### Mers et océans : nouvelles géopolitiques chinoise et indienne

En effet, les gouvernants de la deuxième puissance mondiale qu'est désormais la Chine sont en train de doter leurs forces armées d'une flotte digne de ce nom afin qu'elles puissent servir leurs objectifs de domination régionale. Ils y consacrent un énorme budget dont ils ont les moyens grâce à leur forte croissance économique, même si elle ralentit depuis quelques années. La marine chinoise dispose déjà de toutes les armes d'une marine moderne – flotte sous-marine, sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), destroyers dotés de missiles guidés surface-surface.

Nul n'ignore les ambitions chinoises dans les mers de Chine et le rapport de forces que le gouvernement chinois y a établi. Il organise d'ailleurs de grandes manœuvres militaires depuis plusieurs années à proximité des îles Paracels et Spratleys, histoire de bien faire comprendre aux six États asiatiques qui lui contestent toute souveraineté sur ces îles qu'il compte bien en garder le contrôle. Le gouvernement philippin avait porté l'affaire de la souveraineté chinoise en mer de Chine méridionale devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye qui, en juillet 2016, a rendu une sentence défavorable à la Chine estimant qu'elle n'avait pas de « droits historiques » sur la majorité des eaux stratégiques de la mer de Chine méridionale. Mais le rapport de forces est tel que les responsables chinois n'ont jamais eu l'intention d'en tenir compte. Selon eux, cette Cour n'a aucune légitimité et dès qu'il a eu connaissance de la sentence rendue, le président Xi Jinping a déclaré que la décision n'affecterait en aucun cas la souveraineté territoriale et les intérêts maritimes de son pays, et a réitéré l'argument principal qui venait d'être invalidé par la justice selon lequel « les îles de la mer de Chine méridionale sont des territoires chinois depuis des temps anciens<sup>1</sup> ».

Preuve supplémentaire du rapport de forces favorable à la Chine : lors du sommet annuel de l'Asean en septembre 2016, auquel assistaient les États-Unis et la France, les dix pays qui en font partie ont soigneusement évité le sujet des velléités hégémoniques de la Chine en mer de Chine méridionale et d'évoquer la sentence de la Cour de La Haye.

---

1. « Le ton monte entre Pékin et Manille après le jugement sur la mer de Chine méridionale », 13.07.2016 <[www.lemonde.fr/](http://www.lemonde.fr/)>.

Le titre de l'article de Sébastien Colin « Mers et océans, nouvelles frontières de la Chine » illustre bien les ambitions maritimes chinoises. On sait le rôle que jouent les grands armateurs chinois dans le trafic maritime mondial, même si celui-ci connaît en cette année 2016 de sérieuses difficultés, en particulier l'armateur chinois Cosco qui occupe le quatrième rang dans le commerce maritime mondial (*Le Monde*, 4-5 septembre 2016). Un premier signe de l'importance que les Chinois accordent à leur présence sur les mers a été la participation de la marine chinoise à l'opération *Atalante* pour contrer la piraterie dans le golfe d'Aden, c'était une grande première.

Dans ce contexte général de tensions maritimes et d'affirmation de puissance étatique, l'Inde ne veut pas rester à la traîne. Inquiète de la montée en puissance de la marine chinoise militaire et commerciale, en particulier dans l'océan Indien (le fameux collier de perles, métaphore pour évoquer les points d'ancrage maritimes commerciaux pouvant devenir en cas de besoin des ports d'escale pour la marine chinoise, entre autres ceux que lui donne le Pakistan, son principal ennemi). Comme l'écrit Jean-Luc Racine, si l'Inde développe sa marine, ce n'est pas seulement pour « répondre aux initiatives chinoises dans l'océan Indien, mais [pour] user de la puissance navale pour développer l'influence du pays dans la région, et au-delà : le concept d'Indo-Pacifique, emprunté avec vivacité aux Australiens, traduit cet élargissement de l'horizon maritime, qui voit aussi le drapeau indien flotter sur l'Antarctique et en Arctique ». Autrement dit, l'Inde compte exercer pleinement son rôle de puissance émergente dans son étranger maritime proche, l'océan Indien, comme sur les mers et océans plus lointains, vers l'est (les pays de l'Asean) comme vers l'ouest pour des raisons stratégiques (accords de coopération de défense avec les émirats, Oman et l'Arabie saoudite) et économiques : l'Inde importe les deux tiers de son énergie du Moyen-Orient.

### Poutine et la mer

Quant à la Russie, depuis que Poutine est au pouvoir l'armée russe retrouve lustre et moyens. La Russie, on s'en souvient, avait commandé sous la présidence Sarkozy deux porte-hélicoptères Mistral à la France que le président Hollande, sous la pression des États-Unis mais aussi de l'Allemagne et du Royaume-Uni, a refusé de livrer suite à l'intervention militaire russe dans l'est de l'Ukraine et à l'annexion de la Crimée par la Russie.

Voilà bien longtemps que la Russie ne se limite plus à être une puissance continentale – le fameux « heartland » de Mackinder – mais qu'elle est aussi une puissance maritime. C'est actuellement, par le tonnage, la deuxième marine du monde suivie de près par la marine chinoise. Compte tenu de la politique étrangère menée par Poutine, celui-ci a besoin d'une marine performante répartie en plusieurs flottes : en Baltique, en mer Noire, en Méditerranée, en mer Caspienne et dans le

Pacifique. Rappelons que nombre d'interventions sur terre se font aussi à partir de la mer, d'où l'importance des porte-avions : l'armée russe n'en possède pour le moment qu'un contre dix pour l'armée américaine. La Russie compte en avoir d'autres mais c'est d'un tel coût que pour le moment elle est contrainte d'en retarder la construction, mais elle souhaite avoir une force aéronavale dans chaque flotte du Pacifique et du Nord<sup>2</sup>. Les Mistral porte-hélicoptères avaient été commandés à la suite de la guerre de l'armée russe en Ossétie du Sud car ce type de matériel leur avait alors fortement manqué. Quant à l'intervention de l'armée russe en Syrie, elle se fait avec l'appui de sa marine, par exemple en tirant des missiles de croisière à partir de ses bâtiments en mer Caspienne ; on dit aussi que la décision d'intervenir auprès du régime syrien d'Assad serait liée à l'objectif de la Russie de sauvegarder sa seule base navale en Méditerranée, à Tartous, sur le littoral syrien. Ce n'est pas à proprement parler une base navale mais un port où la marine russe pouvait ravitailler et entretenir ses navires, on peut supposer qu'avec la présence russe en Syrie, Tartous est en train de devenir une véritable base navale. Autre zone de tension avec l'Occident, la Baltique et l'océan Glacial Arctique ; elle le fut déjà durant la guerre froide avec la flotte soviétique basée à Mourmansk, mais elle semble l'être de nouveau puisque la flotte du Nord regroupe les trois quarts des SNLE (sous-marins nucléaires lance-engins), la proximité de l'océan Glacial Arctique permettant aux sous-marins russes d'avoir dans leur champ de tir les territoires des principales puissances de l'hémisphère Nord (*cf.* l'article de Jean-Sylvestre Mongrenier). Quant à la Baltique, elle devient une zone de conflit possible avec les forces de l'Otan, depuis l'intégration des États baltes et de la Pologne dans l'Otan à laquelle s'ajoutent les accords de coopération entre la Finlande et la Suède. L'annexion de la Crimée en mars 2014 par la Russie et, de fait, la récupération de la base navale de Sébastopol louée jusqu'alors à l'Ukraine illustrent la politique offensive de Poutine et inquiètent l'Otan et ses États membres qui ont donc décidé de renforcer leur système de défense et de dissuasion de la Baltique à la mer Noire.

### **Le terrorisme maritime : acteur géopolitique**

Le terrorisme terrestre, surtout islamique, occupe quotidiennement les médias, préoccupe les opinions publiques et inquiète fortement les États, au point d'évincer le terrorisme maritime qui existe pourtant depuis longtemps mais qui n'a pas la même notoriété menaçante, du moins pas encore, hormis pendant un temps avec la piraterie dans le golfe d'Aden où des bateaux de plaisance, entre autres français,

2. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Flotte\\_maritime\\_militaire\\_de\\_Russie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Flotte_maritime_militaire_de_Russie)

furent arraisonnés et leurs équipages kidnappés et rançonnés (cf. *Hérodote*, « Le Golfe et ses émirats », 2009). Comme le montre l'article de l'amiral Eudeline, le terrorisme maritime ne peut que s'accroître, toutes les conditions étant réunies pour cela. C'est tout d'abord un gigantesque domaine de liberté qui favorise les actes de violence : pêche illicite, piraterie, trafic de drogue, pollutions, guerres déclarées ou non. Or, après avoir été célèbre à l'époque des corsaires et pirates, le terrorisme maritime a connu un reflux, les États étant capables de mieux contrôler l'espace maritime, même si le commerce maritime s'est toujours accompagné d'actes de piraterie. Compte tenu de son poids actuel dans le commerce mondial, il est logique que la piraterie connaisse un nouvel essor et principalement dans les zones les moins contrôlées par les États côtiers comme ce fut le cas à proximité des côtes somaliennes, jusqu'à l'opération *Atalante*. La surveillance du détroit de Malacca par les bateaux chinois y a aussi fortement réduit les actes de piraterie.

Mais qu'en est-il des autres actes de terrorisme et comment les définir ? L'amiral Eudeline, à partir d'une base de données construite sur un recensement précis de milliers d'actions, propose dans son article deux types d'actes terroristes : le terrorisme stratégique et le terrorisme tactique. Dans le domaine maritime, les cibles des actes terroristes sont les grands flux de commerce (par exemple, attaques de pétroliers), mais à terme ce pourrait être les grands bateaux de croisière et l'impact médiatique de ces actes seraient considérablement plus fort et ils auraient des effets économiques désastreux sur le secteur des croisières en pleine croissance. Pour ce qui est des forces navales, les attaques en haute mer sont peu probables car leur vulnérabilité y est faible, en revanche elle est beaucoup plus grande quand ils sont à quai. En outre, pour agir en mer il faut des moyens nautiques spécifiques et des lieux pour mettre à l'abri les navires, ce qui nécessite des configurations géographiques favorables où se cacher et cacher le matériel : les côtes à mangrove par exemple, ou utiliser pour des petits bateaux des entrepôts installés sur des îles en haute mer comme le firent les Tigres tamouls en guerre contre les forces militaires sri-lankaises. À ces moyens matériels s'ajoutent des compétences humaines pour agir en mer car on ne s'improvise pas marin et ceux-ci ne sont pas si nombreux et donc pas faciles à recruter, ce qui de fait limite les actes terroristes maritimes.

Toutefois les terroristes peuvent aussi agir à terre là où les navires accostent, là où les câbles sous-marins de télécommunication sortent de l'eau. Ces câbles sous-marins, parce qu'ils sont devenus les principaux vecteurs de l'économie mondiale (télécommunication, transport d'énergie), sont aussi devenus des cibles pour les terroristes, même s'ils ne sont pas si faciles que ça à atteindre sauf à leur point d'arrivée à terre, aussi la question de leurs vulnérabilités et donc de leur protection se pose-t-elle désormais (cf. article de Camille Morel).

Mers et océans restent en haute mer des espaces de liberté mais de plus en plus sous haute surveillance.