

La mer: terrain de tensions diplomatiques et géopolitiques

Par Alain de DAINVILLE Amiral (2S) & Ancien Chef d'État-major de la Marine

Académie de marine

Le général De Gaulle, s'adressant en 1965 à de jeunes élèves officiers de marine, voyait dans la mer «un obstacle et un chemin». En Manche, l'obstacle avait paru insurmontable à Napoléon qui s'enlisa au camp de Boulogne, et à Hitler qui renonça à l'opération Seelöwe, mais s'était révélé surmontable par le génie de Guillaume le Conquérant ou du général Eisenhower. Dans les océans, le chemin a permis et permet de répandre les biens matériels et immatériels dans les grandes phases de la mondialisation, celle des grands navigateurs, puis celle du transport maritime et des câbles sous-marins.

La mer est un chemin

Le chemin n'a jamais rebuté les grandes migrations maritimes qui ont façonné les populations de la planète, d'abord dans le Pacifique par des navigations audacieuses de l'Asie vers l'Amérique, puis sur le pourtour de l'océan Indien sous l'impulsion de l'amiral chinois Zheng He, ensuite avec les grands navigateurs européens qui ont relié les océans et ouvert la voie au peuplement des Amériques, enfin avec les migrations modernes de l'Afrique et l'Asie vers l'Europe au travers de la Méditerranée et de la Manche. Quand les espaces terrestres étaient faiblement peuplés, la tension venait du risque encouru dans l'aventure, maintenant que les densités de peuplement des zones d'accueil sont élevées, les candidats doivent affronter un univers hostile à leur venue.

Le chemin de mer reste un espace de liberté favorable à l'insécurité et au pillage des ressources, que certains voudraient réglementer pour le contrôler et le sécuriser. Deux camps s'affrontent dans le forum de l'ONU, celui des empires et de leurs vassaux, partisans de la liberté de la haute mer pour l'exploiter et y répandre leur force, contre celui des nations qui refusent l'alignement et cherchent à leur faire obstacle, pour défendre leurs intérêts sans être soumises à la raison du plus fort. Cet affrontement s'exprime dans les négociations sur le droit de la mer, encore influencé par les pratiques coutumières. Son équilibre juridique est dépassé car il date d'avant la mondialisation, dont il ne sait pas réguler le caractère nomade. À cet antagonisme de fond vient s'ajouter un nouveau paramètre qui complique encore plus la résolution du conflit : la volonté chinoise de substituer aux conceptions juridiques occidentales, une vision plus confucéenne et plus proche du jeu de go.

Qui doit être contrôlé

Le besoin de contrôle s'affirme avec la montée de la pollution et la raréfaction des ressources, dans des océans qui jouent un rôle fondamental et planétaire pour la régulation du climat, l'absorption du gaz carbonique et la génération de l'oxygène que nous respirons. Ces océans sont de plus en plus impactés par la pollution et sont devenus la poubelle de la Terre, qui s'y débarrasse de son plastique et de son gaz carbonique. S'il est une cause majeure dont devraient se saisir les Nations Unies, c'est bien celle de la purification des eaux de mer, patrimoine commun de l'humanité, car le danger menace toute la planète. Seule une organisation internationale peut relever cet immense défi, avec suffisamment de moyens et de persuasion pour obtenir un résultat encourageant, en complémentarité des actions des ONG, dépassées par l'ampleur de la tâche.

Ce besoin est général pour tous les pays avec ou sans accès aux mers libres. Parmi ceux-ci les 33, qui en sont aujourd'hui privés, aspirent à obtenir le précieux sésame. Si les Kurdes obtenaient de se constituer en État, il ne serait pas viable faute d'accès à la mer. L'une des nombreuses imperfections du dernier plan de paix israélo-palestinien est de refuser aux habitants de la bande de Gaza un accès libre à la mer délivré du contrôle israélien.

Tous les pays veulent pouvoir profiter du gâteau de la mondialisation sans en supporter le fardeau, et en devenir acteurs pour profiter de son moteur. Pas plus que la peste noire n'avait conduit à la fin des échanges par voie maritime, la crise sanitaire de la Covid-19 n'y mettra un terme. Le navire est le moyen de transport de la tonne le plus économique et proportionnellement économe en substances nocives pour la planète, même s'il reste des efforts à faire. Grâce à l'absence d'obstacles, les fonds sous-marins offrent le trajet le plus rapide pour la diffusion des informations en empruntant des fibres optiques, dans lesquelles la moindre nanoseconde épargnée dans le temps de parcours fait gagner des millions de dollars —et pourquoi pas d'euros aux traders dans les transactions financières. L'intérêt est tel que les géants du GAFAM n'hésitent pas à investir des centaines de millions d'euros pour posséder leurs propres câbles. Des sommes aussi importantes ne peuvent que susciter la convoitise belliqueuse de la concurrence.

Pour contenir l'insécurité

La quiétude des flux est menacée d'insécurité dans les mers. Elle ne peut être renforcée que par un contrôle qui, faute de moyens suffisants, ne peut être que partiel en haute mer, mais qui doit être total dans les points de passage obligés que sont les détroits. Dès que l'Iran s'agite dans le détroit d'Ormuz, le monde tremble pour son pétrole. Quand les rebelles houthis venus du nord Yémen lancent une embarcation suicide sur un navire dans le Bab El Mandeb, les frégates américaines, chinoises et européennes surgissent. Les trois riverains de Malacca ont transformé le détroit en pré carré pour y juguler sans ingérence la piraterie, préoccupation majeure pour la Chine, qui voudrait creuser et contrôler un canal dans l'isthme thaïlandais de Kra pour le contourner. La vulnérabilité du canal de Suez requiert de surveiller étroitement la stabilité politique de l'Égypte et pousse encore la Chine à anticiper une défaillance, en construisant une voie ferrée traversant en sécurité Israël entre Eilat et Ashdod. La Manche, trop fréquentée, doit être décongestionnée car le risque d'accident y est élevé.

La sécurité des flux est défiée par les intérêts privés qui encouragent, au large, les pirates, et près des côtes les brigands, à saisir les bateaux, les cargaisons et les richesses du bord, ou encore de prendre des otages et monnayer des rançons, causant un grave préjudice à l'économie.

Si l'on se protège de la piraterie en mer, on la combat à terre. C'est en les coupant de leurs bases côtières en Jamaïque et en Martinique que les Anglais et les Français l'ont éradiquée des Caraïbes au XVIII^e siècle. Les pirates trouvent souvent refuge dans des États faillis. Il revient donc aux diplomates de contribuer à la reconstruction de l'État concerné et, dans l'attente, aux marines de guerre d'escorter les navires de commerce, ou à défaut aux États d'accepter des gardes armés à leur bord. Aujourd'hui la zone la plus dangereuse n'est plus au large de la Somalie mais dans un golfe bordé d'États responsables : le golfe de Guinée. Les pirates qui viennent du Nigeria, souvent parrainés par des meneurs d'opposition, justifient leurs actions par des motifs politiques tels que la lutte contre la dégradation de l'environnement ainsi que les bouleversements sociaux provoqués par l'extraction du pétrole, catastrophes auxquelles l'État fédéral est accusé de ne pas apporter de solution. Pour enrayer ce fléau régional, il revient alors aux organisations africaines de coordonner

les efforts des pays impactés, d'apparier leur corpus juridique et si possible d'unir leurs forces.

Les trafics profitent en mer de l'instabilité régionale et du régime de liberté du large. Ils trouvent un terreau favorable au développement d'une économie illégale, locale ou à plus large échelle. Il faut traiter la première catégorie avec circonspection, pour ne pas déstabiliser un écosystème, de crainte des effets pervers entraînés par une attitude trop sévère. La seconde, dont le trafic de stupéfiants est un déplorable exemple, doit être combattue vigoureusement dans l'union, car elle contribue généralement au financement des mouvements contribuant à la déstabilisation des États.

Car les tensions y sont nombreuses

À côté de ces désagréments usuels dans les mers et les océans, les zones de tensions géopolitiques sont multiples. Une grande partie vient de la décolonisation, car en partant les colonisateurs ont laissé des frontières terrestres sans se soucier des limites maritimes, notamment au large de l'Afrique et de l'Amérique du sud, laissant les États devenus indépendants s'accorder sur leur tracé. Les litiges viennent aussi du passé, qui a légitimé certains à revendiquer des droits historiques de pêche ou de forage, dans des zones qui ne leur appartiennent pas. Enfin il y a ceux qui n'hésitent pas à épuiser durablement les ressources halieutiques de populations qui meurent de faim, dont les dirigeants doivent réclamer leurs droits dans l'enceinte des Nations Unies, quand ils ne sont pas muselés par la diplomatie de la dette. Les conflits de frontières sont latents et ne ressortent qu'en cas de découverte d'un sous-sol prometteur, comme l'illustre la crise de la Méditerranée orientale, ou pour flatter l'ego d'un dirigeant en mal d'autorité, par exemple Mussolini revendiquant des droits sur la Corse. Ils se règlent le plus souvent par la négociation, parfois par la force, ou l'absence de force. C'est malheureusement le cas pour le tracé des limites des zones économiques exclusives (ZEE) en Méditerranée orientale, où le Liban va se faire piller une part du gisement gazier sous-marin, ou encore en mer de Chine méridionale, dont le moindre rocher est colonisé par l'Empire du Milieu. Les litiges vont de plus en plus concerner la haute mer, où les États cherchent, dans les eaux internationales, à négocier des droits d'exploration et d'exploitation de métaux rares pour contourner leur contrôle terrestre par les Chinois. Alors rien d'étonnant si les quatre premiers permis d'exploration ont été demandés à l'ONU par la Chine, qui veut maintenir sa suprématie.

Tous ces désagréments constituent la routine structurelle du paysage maritime qui peut être troublée par des tensions géopolitiques conjoncturelles, créées par l'émergence de nations à l'ambition hégémonique. La mer est un révélateur de puissance, les empires en cherchent la maîtrise, les États-Unis la dominant depuis 1945, l'Union soviétique a couru après avec sa force sous-marine jusqu'à la chute du mur de Berlin. Faute d'émulation les États-Unis se sont alors endormis sur leur suprématie incontestable, jusqu'à ce que la Chine les réveille de leur suffisance. La mer n'est plus dominée par des puissances occidentales en déclin, qui doivent maintenant compter avec l'Empire du Milieu et comprendre que le désarmement européen laisse émerger de nouvelles puissances, vassales ou non alignées.

Propices à des crises qu'il faut désamorcer

Les crises n'en sont que plus aiguës, car les forces se nivellent. Il faut les désamorcer par la négociation pour éviter le recours à la violence, privilégier le hard power sur le soft power, qui sera d'autant plus efficace que le premier fera peur. C'est ce qu'exprimait Theodore Roosevelt dans sa maxime «Speak softly and carry a big stick», quand au début du XX^e siècle il renforça l'US Navy pour défendre les intérêts économiques américains dans les

Caraïbes. Il transposait au théâtre maritime l'ancien proverbe africain : «Parle doucement et porte un gros bâton». Les diplomates s'accrochent bien des flottes qui, contrairement à la fulgurance de l'avion ou du missile, peuvent se déplacer dans le tempo des négociations, comme celles malheureusement infructueuses des Britanniques et des Argentins avant la guerre des Malouines, où attendre en mer comme le firent les porte-avions de l'OTAN au large de l'ex-Yougoslavie pour appuyer les palabres. Le calme des océans est de plus en plus bafoué par ceux qui se sentent forts, et qui se sont dotés d'un gros bâton pour pouvoir parler. Au premier plan, la Chine défie l'ordre international dans les mers de Chine où elle veut imposer un statut de mer territoriale par la force, en s'emparant sans négociations des îles et îlots afin d'y sanctuariser la présence de ses sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et y protéger ses câbles sous-marins. Les États-Unis cherchent sans cohérence stratégique à mobiliser des alliés pour dépêcher des frégates en mer de Chine méridionale, car ils ne veulent pas être les seuls à revendiquer le statut international de ces eaux. Plus récemment en Méditerranée orientale, la Turquie veut redessiner le tracé des ZEE pour accéder aux champs gaziers sous-marins, que lui refuse le partage du traité de Lausanne de 1923, malgré l'opposition de ses alliés de l'OTAN.

La Chine en recherche de la maîtrise

La géopolitique des océans est dominée par la volonté d'accession de la Chine au rang de puissance maritime, préalable indispensable pour devenir la première puissance avec une seule exception dans l'histoire du monde, celle de l'empire mongol, qui ne s'intéressait pas à la mer, il est vrai avant la mondialisation. Les Chinois ont fait leur cette maxime de Sir Walter Raleigh: « Whoever commands the sea, commands the trade ; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself ». Ils en ont pris le chemin, mais ils rencontrent des obstacles.

La domination chinoise devient plus pressante dans les océans, où elle endort l'Occident avec la réminiscence des routes de la Soie, alors qu'il s'agit d'attirer le verre à soi. Tout se passe comme si l'Empire du Milieu voulait enserrer le globe dans ses deux tentacules, l'une occidentale par l'Océan Indien vers l'Europe, l'autre orientale au travers du Pacifique vers les Amériques. Ce qui se passe à la surface, les transports de conteneurs, d'énergie et de matières premières, ne doit pas occulter les autres aspects de cette pénétration, ce qui se trame sous la mer, la mise en place de câbles sous-marins pour diffuser le savoir des Chinois dans leur internet, et pour véhiculer les transactions financières en gagnant les précieuses nanosecondes, et ce qui se passe dans les îles ou zones côtières, la construction d'infrastructure, la pénétration culturelle qui accompagne les routes maritimes, l'implantation d'universités et d'instituts Confucius pour formater les cerveaux aux normes et aux références asiatiques et balayer la domination occidentale. Un gigantesque défi est lancé aux occupants de la planète, résister sous domination américaine, s'allier à l'Inde, ou rejoindre le camp chinois, à moins de prendre un quatrième chemin, le regroupement dans une communauté d'intérêts, l'Union pour les pays du continent européen. Il faudrait, afin de pouvoir exister dans ce combat, susciter de véritables ambitions maritimes, qui dépassent l'intérêt des commissions pour la taille des poissons pris dans les filets des pêcheurs, afin de les orienter plutôt vers la taille des porte-avions.

Dans le Pacifique, une organisation balbutiante, le dialogue quadrilatéral de sécurité tente de s'opposer, associant Inde, Australie, Japon et États-Unis. La France en est absente alors qu'elle est très présente dans la zone par ses territoires qui sont, par leur position stratégique, la cible des appétits chinois, pour contrôler la tentacule orientale de ce qui se baptise maintenant Belt and Road initiative. Dans l'océan Indien, les Chinois n'ont au début pas rencontré les mêmes résistances pour s'installer dans des places stratégiques que les

Américains ont baptisé le collier de perles, sous le contrôle de la base «logistique» de la république de Djibouti, qui fait commerce de points d'appui pour les plus offrants. Mais l'Inde veut contrôler cet océan qui porte son nom et réplique au collier de perles par le bracelet d'opales, constitué des sites où elle a obtenu des facilités.

Face à des Américains qui cherchent à la contenir

Les États-Unis, fidèles à la stratégie d'endiguement qui leur avait réussi lors de la guerre froide, recommencent avec la Chine, qu'ils veulent contenir au plus près du milieu de l'Empire. Ils développent un espace stratégique Indo-Pacifique, région dans laquelle ils veulent encourager les pays à travailler ensemble, de manière volontaire, afin de s'assurer que la région reste libre et ouverte à tous, avec l'objectif de bâtir une nouvelle alliance entre ces nations, sur le modèle de l'OTAN, comprenant donc une clause de défense collective pour y combattre l'insécurité maritime et l'instabilité grandissante suscitée par les rivalités stratégiques.

Et pourtant, les républicains américains maltraitent les alliances, car ils sont adeptes de la supériorité stratégique, alors que les démocrates ont réputation de favoriser la sécurité coopérative. Les Européens le perçoivent comme un des enjeux de la l'élection présidentielle de novembre 2020. Le président Trump a porté un coup gravissime à l'OTAN en prenant le parti de la Turquie, contre les autres alliés dans le conflit qui les oppose en Méditerranée orientale. Quel allié peut aujourd'hui raisonnablement concevoir la mise en œuvre de l'article 5 du traité de l'Atlantique nord, qui stipule que si un pays de l'OTAN est victime d'une attaque armée, chaque membre de l'Alliance considérera cet acte de violence comme une attaque armée dirigée contre l'ensemble des membres et prendra les mesures qu'il jugera nécessaires pour venir en aide au pays attaqué.

Les États-Unis se servent de la Turquie en Afrique dans leur rivalité avec la Chine. Le nouvel empereur ottoman tente de s'emparer de ressources en gaz qui renfloueraient son économie défailante. Pour atteindre son objectif, il lui faut trouver un allié sur le pourtour du bassin, qui accepte de signer un accord de partage de ZEE. Il l'a monnayé en Libye, contre son intervention militaire aux côtés du gouvernement reconnu par l'ONU, mais menacé par le maréchal Haftar, en utilisant des milliers de mercenaires jihadistes rapatriés de Syrie pour revigorer l'armée libyenne. Ils vont maintenant contrôler les flux d'immigration qui appareillent, de cette côte cap au nord vers l'Europe. Les Turcs s'installent en Libye, où ils ont obtenu des facilités dans une base aérienne et un port, d'où leurs avions et leurs bateaux pourront brandir le «big stick», si on ne leur parle pas «gentiment».

Si vis pacem para bellum

Mais en diplomatie, rappelons que seuls les forts sont écoutés, ceux qui peuvent brandir le bâton à défaut de l'employer. Dans toute crise il y a une solution militaire de dernier recours, à condition, en mer, de disposer d'une force navale, dont la puissance se mesure, pour faire simple, en la capacité d'utiliser des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et des porte-avions.

Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins est par excellence l'outil de la dissuasion, l'outil tapi au fond des océans, le gros bâton par excellence, qui vient soutenir la gesticulation et les négociations pour reculer le seuil de la violence dans les agressions fondamentales. Le porte-avions, engin militaire tout autant stratégique, est aujourd'hui employé pour régler les crises, quand le sous-marin est construit pour éviter la guerre. Henry Kissinger professait

que dans les crises dont il avait eu à s'occuper l'emploi du porte-avions, 100000 tonnes de diplomatie, s'était révélé invariablement décisif.

Au sein des armées, certains lui contestent ce rôle depuis un siècle d'existence. Les partisans du tout aérien lui opposent un concept voué à l'échec, l'avion «bon à tout», car lui confiant un rôle disproportionné au détriment de la stratégie de surface. Ils annoncent la rupture stratégique apportée par le missile hypersonique dont en théorie la rapidité est sensée faire peser une menace mortelle sur les porte-avions, mais dont en pratique le guidage sur une cible mobile est rendu aléatoire par la vitesse, alors qu'il trouve toute son efficacité contre une cible fixe. Le porte-avions reste un bon bâton, que les diplomates doivent savoir brandir.

Chinois et Américains, qui se disputent les étendues maritimes, sont devant un gigantesque échiquier, qu'ils utilisent différemment pour ne pas risquer l'échec de la confrontation directe. Les Chinois l'adaptent à leur jeu de go, quand les Américains se servent du plateau pour jouer au poker. Dans la mondialisation, le producteur ne peut éliminer le consommateur qui le fait vivre. Quand les dirigeants chinois jugeront leur force navale prête, ils pourront régler par le hard power maritime, les différends qui auraient résisté à leurs négociations, sans crainte d'un embrasement sur terre, qui ne laisserait aucun vainqueur. Ce sera sans équivoque avant 2049. Les océans méritent donc toute notre attention.