

Les espaces maritimes : objets de tensions et de conflits entre les États

ESCP 2015

Dissertation de Matthieu Alfré

Golfe Persique, golfe Arabe ou golfe Arabo-persique ? La dissociation pourrait bien ne pas être que sémantique. Héritières du clivage séculaire entre le sunnisme et le chiisme, l'Arabie Saoudite et l'Iran sont deux puissances de la sous-région qui se disputent le nom de cet espace maritime qui sépare leurs littoraux. C'est pourquoi l'application cartographique Google Map s'adapte aux susceptibilités des utilisateurs des pays en question sur ce sujet sensible (Jean-Christophe Victor, *Le dessous des cartes*, 2016). La terminologie applicable à cet espace maritime montre combien ces lieux géographiques peuvent être source de tensions ou de conflits entre les États aujourd'hui.

Lieu géographique qui est une étendue d'eau salée en communication directe, l'espace maritime ne se résume en rien à la mer. Il ne peut se comprendre qu'en déployant toute sa riche diversité spatiale. Il peut s'agir d'une part de l'embouchure du fleuve, comme le delta, qui n'est pas sans attirer les convoitises par ses ressources à l'instar du delta du Niger riche en ressources pétrolières. Ou encore, d'autre part, l'espace maritime peut aussi concerner les cinq océans (Atlantique, Pacifique, Indien, Arctique, Antarctique) sur lesquels circulent les flottes militaires et civiles ce qui peut engendrer des conflits. A cet égard, il nous faudrait pouvoir expliciter toute une échelle de conflictualité : de la revendication politique à la guerre ouverte. Si les tensions concernent les affrontements latents qui sont traités par la voie politique, voire diplomatique, les conflits s'étalonnent des litiges d'usages, comme pour les prises de pêche entre la France et l'Espagne dans le golfe de Gascogne, jusqu'aux conflits armés, à l'instar du blocus de la mer du Nord pendant la Seconde Guerre mondiale.

Dans son ouvrage séminale, *L'intérêt des États-Unis dans la maîtrise des mers*, Mahan estime que les puissances maritimes ont vocation à l'emporter sur les puissances continentales. Dans le cas du Royaume-Uni, sa vigilance maritime permet le développement de sa marine marchande et offre des bases maritimes solides pour fortifier l'Empire. Mais le Royaume-Uni n'est pas le seul pays à qui cherche à accroître son pouvoir et sa puissance par la domination de la mer. Dans ces circonstances, les espaces maritimes peuvent devenir les pôles de ressources autant que les champs de bataille entre les nations. Nous pouvons nous questionner sur la permanence des formes d'affrontements propres aux espaces maritimes dans le monde. Les espaces maritimes

concentrent-ils encore les mêmes tensions et conflits entre des États-nations en quête de puissance ?

Attribut classique de la puissance, la maîtrise d'un espace maritime a pu engendrer des tensions latentes tout autant que des conflits manifestes (1). En raison de sa nouvelle importance économique, les espaces maritimes suscitent un renouveau juridique et théorique pour mieux appréhender leur conflictualité (2). Dans ce contexte, ces zones géographiques ne pourront manquer de cristalliser de nouvelles tensions et conflits pour leurs ressources, leur sécurité ou leur prestige (3).

* * *

Attributs classiques de la puissance, la possession et la maîtrise d'un espace maritime ont pu engendrer des tensions latentes tout autant que des conflits manifestes. La possession d'un vaste espace maritime peut être regardée comme un attribut possible de la puissance nationale. Pour le théoricien des relations internationales Joseph Nye (Power and interdependence), la puissance peut se caractériser par un « hard power » qui combine pouvoir politique, puissance militaire ou la force économique. Le fait même de posséder une forte étendue maritime sous sa souveraineté, comme c'est le cas de la France de la période coloniale et postcoloniale, donne au pays l'accès aux ressources souterraines ou halieutiques ainsi qu'un accès privilégié aux routes commerciales. Pour autant, ce n'est pas que le contrôle des mers extérieures qui compte pour affirmer la puissance maritime. Ainsi, dans l'histoire, le Royaume-Uni de la reine Victoria cherchait à accroître sa thalassocratie en entretenant une large flotte militaire. Ce choix stratégique visait à instaurer un écart de matériel entre la flotte de la Royal Navy et les deux flottes suivantes pour contrecarrer d'éventuelles alliances, donc, protéger le Commonwealth. Un État puissant peut le rester d'autant qu'il possède et domine un espace maritime.

Pour en ouvrir l'accès ou les exploiter, les espaces maritimes deviennent sources de tensions latentes. En effet, l'ouverture de routes océaniques nouvelles contribue à renforcer l'importance de l'accès à la mer. Avec le creusement de grands canaux, comme à Suez en 1869 ou à Panama en 1914, les pays enclavés reculent davantage en influence tandis que les pays qui ne le sont pas accèdent mieux aux échanges mondiaux. C'est ce qu'illustre la guerre du Pacifique (1879 – 1884) dont le Chili sort vainqueur contre la Bolivie, laquelle se trouve privée du Littoral d'Atacama. Il demeure ainsi de fortes tensions de souveraineté sur le littoral et d'accès à l'océan dans l'imaginaire collectif des habitants de ces pays. En outre, même pour des nations insulaires cernées par l'océan, la compétition pour les ressources halieutiques demeure un foyer de tensions implicites. Guerres sans mort entre l'Islande et le Royaume-Uni (1958 – 1976), les « guerres de la morue » voient l'affrontement de pêcheurs des deux pays pour l'accès aux zones les plus poissonneuses. Pour y accéder ou les exploiter, les espaces maritimes cristallisent les tensions de pays voisins.

Pour autant, les espaces maritimes ne manquent pas d'être des zones de conflits armés directs dont a même pu dépendre le sens de l'histoire. Au courant de la Seconde Guerre mondiale, bien

des batailles décisives se sont jouées dans les espaces maritimes. La bataille de l'Atlantique entre les Alliés et les forces de l'Axe (avec les célèbres U-Boote allemands) ou la bataille du Pacifique entre les États-Unis d'Amérique et le Japon suite à l'affront de Pearl Harbor (1941) en sont des exemples probants. Même sans évoquer les guerres totales, la possession de terres en des carrefours maritimes stratégiques catalyse les conflits armés. Ce fut le cas de la guerre des Malouines en 1982 qui a vu le Royaume-Uni de Thatcher reprendre possession de ces îles qui avaient été envahies par le gouvernement dictatorial de l'Argentine. Loin de ne cristalliser que des tensions latentes, les espaces maritimes attirent et attisent les conflits ouverts.

*

Comme il s'agit d'un axe de déploiement de la puissance, l'espace maritime a pu faire l'objet de tensions latentes ou de conflits manifestes. Si cette réalité existe toujours aujourd'hui, force est de constater que ces lieux géographiques font l'objet d'une nouvelle appropriation. Dans le cadre de la mondialisation des échanges, les espaces maritimes redeviennent des routes primordiales pour le commerce international (route transpacifique, circumnavigation africaine). C'est pourquoi le droit public international les encadre avec rigueur afin de pouvoir mieux réguler les relations entre États. De surcroît, la théorie géopolitique les consacre aujourd'hui comme des foyers stratégiques cruciaux pour les nations désireuses de puissance. En raison de leur nouvelle importance économique, les espaces maritimes suscitent un renouveau juridique et théorique pour appréhender leur conflictualité.

*

Dans le mouvement de la mondialisation, les échanges économiques se multiplient et s'accroissent. Or, les espaces maritimes jouent un rôle déterminant dans ces échanges commerciaux ce qui suscite de nouvelles crispations. Le transport maritime de marchandises représente près de 80% du commerce mondial soit 10 milliards de tonnes en 2013. Le développement des capacités de traitement des grands ports (Ningbo-Zhoushan, Singapour, Rotterdam) ou des canaux (Panama, Suez) explique cette place du transport maritime. Celui-ci contribue à créer des tensions entre les États puisque chacun tâche d'obtenir sa part d'un commerce lucratif même en dehors du cadre juridique commun. Tutoyant les limites de la légalité, de petits États tournés vers la mer, comme le Panama, le Libéria ou les îles Marshall, ont mis en place le système des pavillons de complaisance. Ils permettent à des propriétaires de navire étrangers de s'immatriculer chez eux tout en appliquant des législations sociofiscales qui relèvent du « dumping ». Leur objectif terminal demeure d'attirer les grands armateurs dans leur cercle d'influence. Dans ces circonstances, les principaux pays du monde cherchent à contraindre leur influence qui porte préjudice à une concurrence libre et non faussée.

Cette montée en puissance du transport maritime n'a fait que dramatiser l'importance de la régulation juridique des espaces maritimes. En ce sens, le texte fondamental est encore la convention de Montego Bay établie en 1982 et ratifiée par près de 170 pays en 2015. Ce texte de droit international contribue à catégoriser les espaces maritimes (mer territoriale, zone contiguë,

zone économique exclusive, plateau continental, eaux internationales) tout en attribuant des droits et des obligations distinctes. Au sein de cette dissociation, la zone économique exclusive (ZEE) apparaît la plus essentielle, car elle octroie un droit d'exploitation sur 200 milles au pays qui en dispose. Or, cette définition n'est pas sans faire l'objet de frictions tant les États cherchent à renégocier la limite de 200 milles en vue d'obtenir davantage d'espace d'action économique. Il serait vraisemblable que les négociations en cours au sein de l'Organisation des Nations Unies (ONU) puissent engendrer de nouveaux découpages. C'est donc aussi au sein des institutions internationales que se répercutent les tensions afférentes aux espaces maritimes.

Dans ces circonstances, il peut apparaître naturel que la théorie géopolitique replace au cœur de son analyse l'objet qu'est l'espace maritime. Certes, le débat peut apparaître ancien comme l'illustre l'antagonisme entre Mahan (L'intérêt des États-Unis dans la maîtrise des mers) et MacKinder (Le pivot géographique de l'histoire) sur le degré d'importance de la mer dans la puissance territoriale. Tous deux tâchaient de déterminer des zones géographiques prioritaires pour guider leurs puissances coloniales. Pour autant, c'est bien l'auteur français Yves Lacoste qui a le mieux su cerner que le gradient maritime aurait vocation à servir de grille d'analyse des conflits contemporains. En guise d'exemple, dans sa Géopolitique de la Méditerranée, il considère ce « carrefour des civilisations » comme un objet géopolitique à part entière qui est « un enjeu stratégique majeur dans la confrontation de la société libérale démocratique européenne et du monde musulman ». Au sein même de la théorie géopolitique, l'espace maritime se voit reconnu dans toute sa conflictualité.

*

La construction de ces outils théoriques ou juridiques contribue à mieux saisir les enjeux qui vont s'imposer aux espaces maritimes. Dans un monde de consommation intensive qui connaît une rapide raréfaction des ressources (pétrole, gaz naturel, métaux précieux), les espaces maritimes qui en contiennent attirent les désirs d'appropriation. En outre, du fait du changement climatique susceptible de faire monter le niveau des océans, les littoraux devraient engendrer de nouvelles migrations imprévisibles de réfugiés dits « climatiques » (Bangladesh, Micronésie). Ce double mouvement devrait déboucher sur une cristallisation des tensions et des conflits dont l'intensité se fait d'ores et déjà bien plus forte.

*

Dans un contexte de raréfaction des ressources, la volonté d'exploiter le sous-sol maritime est appelée à augmenter. En raison d'une consommation plus intensive d'une population mondiale en croissance (7,5 Md d'habitants en 2016 contre 11 Md d'habitants en 2100), les ressources fossiles et métaux précieux se raréfient. Pour n'évoquer que le cas du pétrole, bien des organismes ont de longue date prophétisé le passage du peak oil qui est le point où les gisements découverts ne compensent plus les ressources exploitées (Club de Rome, Meadows Report, 1957). C'est cette raréfaction en cours qui provoque des tensions accrues sur les zones bien pourvues en ressources naturelles. Ainsi, le pétrole offshore du golfe du Mexique ou du golfe de Guinée peut

donner lieu à une protection accrue pour sécuriser les approvisionnements des pays limitrophes. En outre, pour exploiter de nouvelles ressources à la manière des nodules polymétalliques, qui comportent un agrégat de métaux précieux, les firmes multinationales cherchent à obtenir des permis d'exploitation. Les batailles politiques et diplomatiques pour sécuriser les ressources des espaces maritimes ne sont pas près de se réduire.

Les espaces maritimes deviennent un enjeu de sécurité plus déterminant encore ce qui explique pour partie leur militarisation croissante. Les États occidentaux cherchent à multiplier leurs bases militaires à déploiement maritime afin de veiller sur les routes commerciales ou les approvisionnements énergétiques. C'est dans cette logique de préservation de la sécurité nationale que doit se comprendre le renforcement de bases maritimes comme Djibouti dans la Corne de l'Afrique (France) ou Diégo Garcia au cœur de l'océan indien (États-Unis). De la même manière, la sécurité maritime étant assurée par une flotte militaire de qualité, l'intérêt prononcé pour l'acquisition de porte-avions devient plus que significatif. Si les États-Unis en possèdent dix, la France, la Russie, la Chine, l'Inde ou le Brésil s'en sont aussi armés d'un chacun. Cette course aux armements maritimes est de nature à expliquer la montée des tensions militaires au sein des espaces maritimes.

De façon prospective, les foyers de conflits s'organisent autour de deux dynamiques bien distinctes. D'une part, les montées des revendications territoriales de puissances régionales. C'est ce que démontrent bien les appétits des pays limitrophes notamment la Chine, le Vietnam ou les Philippines sur la mer de Chine méridionale qui comporte les archipels contestés que sont les îles Spratleys et les îles Paracels. Riches en hydrocarbures, dotés en ressources halieutiques, positionnés de façon stratégique et sujets de crispations idéologiques, ces chapelets d'îles constituent l'une des zones les plus belligènes au monde. D'autre part, l'aggravation des problématiques environnementales concerne au premier chef les espaces maritimes. Qu'il s'agisse de l'appauvrissement des eaux, comme pour la mer d'Aral, ou de la pollution endémique, aux embouchures du Gange ou du Yang-Tsé, les espaces maritimes apparaissent comme un objet fragile qui devrait inciter les nations à réviser leurs politiques publiques de l'environnement.

* * *

En guise de conclusion, les tensions et conflits qui affectent les espaces maritimes adoptent des formes en constante évolution. Les puissances occidentales continuent de projeter leur force militaire sur les océans pour tenir en respect leurs ennemis tandis que les puissances émergentes comme la Chine ou l'Inde ne limitent plus guère leurs ambitions à leurs littoraux. Dans un monde en plein bouleversement, tant par le fait de la mondialisation que par celui du changement climatique, les espaces maritimes sont promis à cristalliser les tensions et conflits à venir. Ceci pourrait sans nul doute conférer une tonalité ironique à l'aphorisme du poète : « Homme libre, toujours, tu chériras la mer ! » (Baudelaire, Les Fleurs du Mal, « L'homme et la mer »).