



Note de recherche – 24 décembre 2017

La mer, espace contesté et fragile

Lars Wedin

Lars Wedin est capitaine de vaisseau (R), marine suédoise et membre associé de l'Académie de marine.

« Savez-vous, Monsieur, ce qu'est une bataille navale ? On se rencontre, on se canonne, on se sépare et la mer n'en reste pas moins salée¹. »

Aujourd'hui, la guerre navale est bien plus compliquée ! Traditionnellement, la stratégie maritime se concentre sur les voies maritimes et, plus précisément, sur les navires qui y transportent des marchandises ou des forces militaires. « L'océan n'est que le chemin qui les unit et qu'ils se disputent² », disait l'amiral Castex. La mer est, certes, très importante pour le transport, mais cela ne suffit plus. Elle l'est aussi pour les ressources qui se trouvent dans les fonds – gaz, pétrole, minéraux – et dans l'eau même – poissons, autres espèces vivantes, ressources génétiques. Ces dernières auront une importance exceptionnelle pour les industries chimique et pharmaceutique. Enfin, la mer joue un rôle tout à fait vital pour le

climat : elle est la source de 50 % de l'oxygène que nous respirons.

Ce développement a plusieurs conséquences. En application de la CNUDM (Convention des Nations unies sur le droit de la mer), qui définit le droit de propriété et d'usage de la mer, la France dispose d'immenses étendues maritimes autour des îlots comme ceux de l'archipel de Kerguelen. Cependant, tous les États n'acceptent pas cette convention ce qui entraîne des litiges et des tensions – la mer de Chine en est l'exemple le plus sérieux.

Le transport maritime est vital pour l'économie du monde : il traite de 80 à 90 %, selon le mode de calcul, du commerce mondial. Il est bien connu que les Alliés auraient pu perdre la Seconde Guerre mondiale si les Allemands avaient réussi à stopper le flux maritime. Aujourd'hui, ce secteur a des caractéristiques bien différentes. Les porte-conteneurs sont dépendants d'infrastructures portuaires très importantes avec des systèmes d'information indispensables et vulnérables. Le lien, jadis fort, entre le navire et le pays de son propriétaire n'existe

plus. Les navires arborent souvent un pavillon de complaisance, sont affrétés par des consortiums internationaux et leurs équipages sont originaires d'Asie. Pourtant, c'est le pays du pavillon – les îles Marshall, par exemple – qui est responsable de la protection du navire. Une responsabilité que les îles Marshall n'ont pas les moyens d'assurer. On peut donc se demander dans quelle mesure les transports maritimes seront exploitables en cas de tension forte, sans parler d'une guerre. Les frais d'assurance y joueraient un rôle important, bien sûr.

L'exploitation des ressources de la mer exige des infrastructures importantes – on parle d'infrastructuration de la mer. Chaque installation a droit à 500 m de rayon de protection. Le fait qu'elles se comptent par centaines fait qu'elles couvrent de vastes zones, ni vraiment mer ni vraiment terre, mais ont droit, chacune avec son équipage, à la sûreté et à la sécurité. Elles constituent ainsi des espaces propices aux actions de groupes terroristes et des forces spéciales utilisant des mini-sous-marins et des embarcations légères.

¹ Le ministre de la Marine, le comte de Maurepas, cité par Philippe Masson, *De la Mer et de sa stratégie*, Tallandier, 1986, p. 206.

² Raoul Castex, *Théories stratégiques*, Institut de stratégie comparée et Économica, 1997, tome V, p. 1

Les forces navales conventionnelles ont des difficultés à y opérer.

La pêche représente une grande richesse et une grande partie de la population mondiale en dépend. Elle est cependant menacée par la surexploitation des ressources halieutiques et la pêche illégale, ce qui peut ruiner les pays faibles et disposant de peu de moyens pour surveiller leurs zones économiques exclusives (ZEE), notamment ceux d'Afrique de l'Ouest. La mer est aussi le théâtre d'un grand nombre d'autres activités illégales comme le trafic d'êtres humains, de stupéfiants, d'armes, parfois de destruction massive, la piraterie et le dumping de déchets toxiques. La mer est aussi menacée par la pollution. Des accidents comme le naufrage du pétrolier Erika, en 1999, ou l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon, en 2010, sont de véritables désastres écologiques.

En somme, une présence navale en tout temps est indispensable pour maintenir l'ordre en mer et pour

défendre et favoriser les intérêts des États. Soulignons dans ce contexte la coopération importante franco-américaine dans l'océan Indien réalisée grâce au porte-avions Charles de Gaulle.

La mer au-delà des ZEE est res communis ; elle appartient à tous et chacun en est donc responsable. Avec 9 milliards d'habitants sur terre et une dégradation continue de l'environnement, la concurrence pour les ressources sera de plus en plus acharnée. Comme elles se raréfient sur terre, celles qui sont en mer — gigantesques, mais encore largement inconnues — représentent une chance pour la survie de l'humanité.

Toutefois, les États doivent prendre conscience du fait que, si les ressources maritimes venaient à s'épuiser comme le sont celles des continents, l'humanité serait condamnée à disparaître. Elles doivent donc être exploitées en respectant les écosystèmes et la diversité biologique.

Le cas échéant, le résultat serait désastreux à l'échelle mondiale. Une guerre navale de haute intensité — même sous le seuil nucléaire — pourrait avoir un impact écologique catastrophique : marées noires provoquées par la destruction de plates-formes pétrolières, contamination des eaux à cause de la destruction de navires nucléaires, etc. En somme, une pollution massive qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences très néfastes pour l'avenir du monde et sa population. La mer et, par conséquent, la stratégie maritime joueront un rôle vital pour le monde du XXI^e siècle.

Lars Wedin, « La mer, espace contesté et fragile », *note de recherche de l'Institut français d'analyse stratégique (IFAS)*, 24 décembre 2017. <<http://www.strato-analyse.org/fr/spip.php?article387>>

Les opinions exprimées n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

Fondé en 2001 par François Géré, l'Institut français d'analyse stratégique (IFAS) est un centre de recherche privé français, spécialisé dans l'étude des questions de stratégie, de défense et de relations internationales. A partir d'une équipe interdisciplinaire, l'IFAS conduit des recherches intégrant domaines flous et sciences dures et croisant les approches macrostratégiques (dimension globale des affrontements) et microstratégiques (particularités régionales des affrontements). L'institut travaille notamment sur : la dissuasion nucléaire ; la prolifération nucléaire ; les risques chimiques et bio-bactériologiques, les stratégies liées aux missiles et aux anti-missiles ; le développement de l'activité militaire spatiale ; le terrorisme et la guérilla ; la défense et les stratégies dans l'espace euratlantique, en Asie et au Moyen-Orient ; la pensée stratégique contemporaine ; les modalités de contrôle de la violence organisée et de retour à l'état de paix ; le rôle des organismes internationaux dans la gestion des crises et leur résolution ; les opérations d'information ; l'action psychologique et la médiatisation des conflits ; la cyberstratégie.

www.strato-analyse.org/fr

