

## APPROPRIATION DES MERS

L'augmentation des flux maritimes et le partage des ressources de la mer suscitent un vaste mouvement d'appropriation des océans et provoquent de nouvelles confrontations. C'est ce phénomène d'appropriation qu'ont commenté les intervenants au colloque du 17 juin 2011, organisé par l'Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire et le Centre d'études supérieures de la Marine, intitulé « *Evolutions du monde maritime et appropriation des mers, quelle stratégie pour la France ?* »

### PUISSANCE MARITIME ET CONTEXTE STRATEGIQUE

Le concept de puissance maritime date du XIX<sup>e</sup> siècle, il suppose un investissement financier important, dans la durée, une marine de commerce importante et une flotte de guerre performante. Economie et puissance sont liées par le transport maritime et sa sécurisation.

La puissance maritime se construit sur les réseaux ; elle utilise le temps et l'espace pour disperser les efforts de l'ennemi, contrairement à la puissance continentale qui recherche la concentration des efforts pour maintenir sa souveraineté sur un territoire. Le contrôle total, dans la durée, de l'espace océanique est impossible ; à long terme, seule la maîtrise de points nodaux est envisageable.

Au XX<sup>e</sup> siècle, la guerre froide a modifié le rôle de la flotte de guerre (dissuasion, protection des convois destinés à acheminer ou soutenir les forces de l'OTAN) et la relation des Etats avec leur marine de commerce (concurrence de la flotte de commerce soviétique). A présent, la mondialisation fait du transport maritime une activité vitale pour l'économie mondiale. Les Etats d'Asie et d'Amérique latine défendent en mer des intérêts stratégiques nationaux, s'appuyant sur une politique d'acquisition ambitieuse qui leur permet désormais de participer de plus en plus aux opérations de lutte contre les trafics ou de sûreté maritime (notamment en océan Indien).

### STRATEGIE MARITIME ET AFFRONTEMENTS

La mer est un domaine lisse, insécable, comme l'espace ou le cyberspace. Elle favorise l'offensive, celle des puissances mais aussi, celle des acteurs asymétriques (Hezbollah contre Israël). L'absence de juridiction sur l'essentiel de la surface des océans et la mobilité des intérêts maritimes imposent une stratégie navale globale.

Après l'expansion maritime des années 1990-2010, perturbée uniquement par des phénomènes de piraterie ou de brigandage, la probabilité d'affrontements en mer croît pour plusieurs raisons :

- passage d'une logique de liberté de mers à une logique d'appropriation : la mer n'est plus uniquement le lieu de transport des richesses, elle est elle-même source de richesses (halieutiques, biologiques, souterraines). Aussi les Etats tentent-ils de s'approprier le milieu marin et de transformer des espaces non administrés en sanctuaires nationaux (confusion entretenue par certains entre zone économique exclusive et eaux territoriales, établissement de concessions minières...);

- compétition entre des intérêts nationaux et les intérêts scientifiques de la communauté internationale, ainsi de la collaboration ou de la préservation de la souveraineté en matière de recherche scientifique hors ZEE ;

- respect de normes environnementales : recherche d'un usage régulé des richesses océaniques.

Différentes options stratégiques existent en mer :

- dissuasion : milieu lisse et opaque, les océans restent le terrain d'action privilégié des forces de dissuasion ;

- prévention : surveillance de larges zones de façon limitée dans le temps et l'espace (points nodaux) ;

- coercition : nécessite des capacités d'action, aéronavales le plus souvent. C'est un mode d'action brutal, limité dans le temps et l'espace (foudroyance), mais efficace car l'essentiel des centres névralgiques adverses est toujours accessible à partir des océans ;

- coopération : elle n'est pas un partage des capacités mais la recherche du meilleur effet au moindre coût par un appui mutuel en un lieu, pour un temps . En mer, les logiques étatiques, profondément individualistes, s'opposent à des partages de capacités durables entre nations. Rares sont les océans où les intérêts des Etats ne sont pas en compétition.

Face à la diversité des formes possibles d'affrontement, il convient de définir une politique maritime de long terme (à l'instar de la Chine, du Brésil, ou de Singapour...), et, au niveau tactique, de renforcer la résilience de la Marine nationale. Dans ce monde dangereux, le patrouilleur de haute mer est d'autant plus efficace qu'il agit dans l'ombre de la frégate ou d'un autre bâtiment de premier rang.

### POUR LA FRANCE

La France, qui possède la 2<sup>ème</sup> ZEE mondiale, est à la pointe de la recherche océanographique. Elle possède des savoir-faire maritimes considérables (commerce, pêche, off-shore, assurances,...), une marine hauturière très complète, une base industrielle et commerciale de qualité (300 000 emplois directs).

Des freins budgétaires, une tradition culturelle plus terrienne que maritime, des choix difficiles (préserver l'environnement ou exploiter les ressources) et un retour sur investissement généralement long l'empêchent encore de déployer la politique d'une grande nation maritime. Pour autant le *Livre Bleu* a tracé la route. Il faut poursuivre : quel rôle pour l'Etat en haute mer, avec quels partenaires nationaux et internationaux ? Quelle coordination avec l'Union européenne qui n'est pas un Etat au sens de la convention de Montego Bay et qui a donc des pouvoirs limités en mer ? Voulons-nous protéger la liberté des mers ou nos seuls intérêts patrimoniaux ?