



HAL
open science

**Note de lecture. “ Géopolitique des mers et des océans.
Tensions sur les mers du globe ”, Diplomatie, Les
Grands dossiers, n° 68, juin-juillet 2022**

Jean-François Guilhaudis

► **To cite this version:**

Jean-François Guilhaudis. Note de lecture. “ Géopolitique des mers et des océans. Tensions sur les mers du globe ”, Diplomatie, Les Grands dossiers, n° 68, juin-juillet 2022. Paix et sécurité européenne et internationale, 2023, 19, 10.61953/psei.3584 . hal-04023679

HAL Id: hal-04023679

<https://hal.science/hal-04023679v1>

Submitted on 10 Mar 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Note de lecture

« Géopolitique des mers et des océans. Tensions sur les mers du globe », *Diplomatie, Les Grands dossiers*, n° 68, juin-juillet 2022

Jean-François Guilhaudis

Professeur honoraire à l'Université de Grenoble Alpes

Diplomatie a pris l'habitude de réserver, environ tous les 2 ans, un de ses **Grands dossiers** à la géopolitique des mers et océans. Il y en a eu déjà, en 2020 (n° 55), 2018 (n° 46), 2016 (n° 33) et 2012 (n° 10). Les *Grands dossiers* ont été eux-mêmes précédés par des *Hors-série*, dont 2 intéressaient le même thème, en 2010 (HS 13) et 2007 (HS 2). Pour qui s'intéresse aux marines, à la stratégie, aux conflits maritimes, aux aspects d'abord militaires et est, par ailleurs, lecteur de *Cols blancs*, de *Marines et forces navales*, de *Mer et marine*, de *Sub-Marine*, devenu *Défense expert*, en 2020, ou encore de *DSI* et *DSI hors-série*, ces *Grands dossiers* constituent un très utile complément d'information. Pour qui est en premier lieu intéressé par la géopolitique et lit d'abord *Hérodote* et *Conflits*, les *Grands dossiers* permettent d'approcher davantage les aspects plus militaires.

Chaque dossier est réalisé, depuis 2016, en partenariat avec le Centre d'études stratégiques de la marine (CESM) et d'autres institutions. Au CESM s'ajoutent en 2022 la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques et l'Observatoire géopolitique de l'Indopacifique de l'IRIS. Les rubriques regroupant les analyses, entretiens, portfolio et focus, ont un intitulé qui varie quelque peu d'un dossier à l'autre mais on retrouve à peu près toujours comme mots-clés : espace, économie, stratégie, souveraineté, sécurité, tensions. Le dernier dossier comporte, pour la première fois, un sous-titre « Tensions sur les mers du globe ». Ce sous-titre et les énoncés des rubriques servent à donner la tonalité générale du dossier, qui est clairement celle de l'aggravation et de la militarisation. Les titres des quatre rubriques le marquent.

Un espace économique et stratégique propose 4 analyses et 2 portfolios. Les portfolios sont, en réalité, des encarts d'une page avec photos, sur les câbles sous-marins pour marquer la mainmise des GAFAM et sur la mer de Bohai, clé de voûte de l'Off-Shore chinois, et non des portefeuilles de documents ou de données. Il est regrettable que la formule du portfolio, qui le permettait, n'ait pas servi à équilibrer la part des GAFAM que le terme « mainmise » pousse le lecteur à exagérer, par un utile rappel du rôle des États, qui est considérable en la matière¹. Les analyses portent sur les ressources halieutiques et l'éolien off-shore instruments de sécurité alimentaire et énergétique ainsi que sur les grands fonds marins et le transport maritime. S'agissant du transport maritime, Paul Turret met bien en évidence trois points importants, assez décalés par rapport aux opinions les plus communes : « le champ du maritime a été abandonné par les États-Unis » (p. 24) et le monde du transport maritime et de la conteneurisation est une affaire d'armateurs européens et asiatiques ; « la plus forte

¹ Voir par ex. Charles Perragin et Guillaume Renouard, « Câble sous-marins, une affaire d'états », *Le Monde diplomatique*, juillet 2021. Le grand dossier 55 (2020) contenait dans la rubrique *Enjeux de souveraineté* un entretien sur les câbles.

croissance du commerce mondial est derrière nous » (p. 25), mais il a passé la crise du Covid, sans trop souffrir – la conteneurisation y a même gagné – et il n'est pas certain que la crise d'Ukraine n'ait pas *in fine* pour effet de renforcer le transport maritime ; enfin, la flotte de commerce est engagée dans l'adaptation à la protection de l'environnement. L'analyse sur les ressources halieutiques (Claire de Marignan) soutient l'idée que « l'avenir de la sécurité alimentaire se joue en mer » (p. 8). L'idée serait plus convaincante si le raisonnement y conduisant tenait compte aussi des problèmes de pollution et des perspectives de la permaculture. La troisième analyse (Jean-Louis Levet) est relative aux grands fonds et soutient « la nécessité d'une stratégie nationale » française, pour exploiter des « atouts majeurs, mais négligés » (p. 15).

Souveraineté et sécurité comporte 3 analyses, portant sur : les espaces maritimes, nouveaux territoires de la sécurité internationale ; la nature et (les) enjeux de la territorialisation des espaces maritimes ; et la négociation du traité sur la biodiversité. L'analyse sur le projet de traité (Alexia Lamigou-Pognonec) fait le point sur la négociation BBNJ, à l'issue de sa 4^e session, fin mars 2022. Cette négociation se poursuit puisque la 5^e session de négociation doit reprendre du 20 février au 3 mars 2023. Cette analyse est brève ; elle ne situe le projet ni dans le cadre du droit de la mer, ni dans celui du droit de l'environnement. Contrairement à ce qu'énonce le titre de la première analyse (Marianne Péron-Doise), les espaces maritimes ne sont pas de « nouveaux territoires » de la sécurité internationale. Les questions abordées – territorialisation des mers, navalisation et rivalités de puissances en mer, piraterie, brigandage et essor de la pêche illégale – ne sont pas nouvelles. Cette analyse est en réalité une tentative de dresser un état des choses début 2022, sur ces aspects. « Nature et enjeux de la territorialisation... » (Jean-François Pelliard) fait le point sur les forces et faiblesses de la formule d'équilibre retenue par la CNUDM, présente les positions développées à partir de là par les États, notamment celle de la Chine (p. 35) et surtout suggère des modes d'action possible pour la France, particulièrement concernée, notamment la promotion de « nouvelles règles pour compléter les espaces laissés ouverts par la CNUDM » (p. 36).

Zones de tensions combine analyses, entretiens et focus. Les analyses concernent : « la nouvelle bataille de l'Atlantique nord » (Christophe-Alexandre Paillard) ; le « jeu de go dans l'océan Indien » (Vincent Themelin) ; et, troisième analyse, les « tensions et litiges maritimes dans le Pacifique occidental » (Marianne Péron-Doise et Eric Mottet).

La première analyse insiste à juste titre sur le caractère « historique » des demandes d'adhésion à l'OTAN, de la Finlande et de la Suède, sur la domination militaire et navale globale du camp otanien et sur l'intérêt stratégique des régions arctique et baltique. Elle est utilement complétée par les entretiens « Arctique et Antarctique : des pôles en déséquilibre » (Olivier Poivre d'Arvor) et « la Méditerranée, un espace crisogène ? » (Jean-Michel Martinet), qui intéresse aussi la mer Noire.

Retenir comme titre le « jeu de go dans l'océan Indien » tient largement de l'anticipation alarmiste. L'importance de cette région pour le commerce mondial est indéniable, mais son contrôle par la marine des États-Unis, d'ailleurs bien décrit (pp. 57-58) et plus généralement les marines occidentales, dont celle de la France (p. 58), ne l'est pas moins. Dire que l'océan indien est un « vide sécuritaire » et que qu'il est « désormais l'un des espaces maritimes qui concentre les tensions les plus vives entre les grandes marines de guerre », est très exagéré. Les présences indienne et chinoise y sont plutôt *in statu nascendi*, leurs marines seront probablement de « grandes marines de guerre », mais tel n'est pas encore le cas. La mer Rouge voisine, objet d'un focus substantiel (Marc Lavergne), est dans l'immédiat un espace « plus sensible ».

La « sensibilité » est aussi le cas du Pacifique occidental, objet de la troisième analyse, qui présente les disputes entre la Chine et le Japon et entre celui-ci et la Russie sur les Kouriles, et de la Mer de Chine méridionale, objet d'un focus (Barthélemy Courmont et Eric Mottet) (pp. 60-61). Si le nouveau partenariat AUKUS est naturellement évoqué, il ne fait toutefois pas l'objet d'une présentation spécifique, ce que l'on peut regretter.

Puissances navales. Ce titre reparait, pour la première fois, depuis le dossier 33 de 2016 ; en 2018 (dossier 55) il avait été question des puissances maritimes, pour traiter surtout d'aspects militaires. La comparaison des dossiers montre un regrettable flottement du vocabulaire². Il serait bon de disposer d'un vocabulaire communément admis, permettant d'éviter les confusions les plus graves et de rendre les différences les plus importantes. Si les États-Unis sont depuis la seconde guerre mondiale incontestablement la première puissance sur mer, du point de vue militaire ce n'est pas le cas – ce dossier on l'a vu, le souligne –, du point de vue de la marine de commerce ; on ne peut pas dire non plus qu'ils ont une économie « maritimisée » au même point que celle des Pays-Bas. À défaut d'un vocabulaire assez riche et communément admis, pour introduire les nuances utiles, il est nécessaire quand on parle de puissance maritime ou de puissance navale, de préciser de quoi il s'agit. Puissance navale renvoie ici à puissance militaire navale.

Sous cette appellation sont présentés 13 pays : la France, le Royaume-Uni, les États-Unis, la Chine, la Russie, l'Inde, le Japon, la Corée du sud, Taïwan, la Turquie, le Canada, l'Australie et le Brésil. S'agit-il de toutes les puissances navales, de certaines, des principales ? On ne le sait pas. Cette présentation, qui n'est pas faite dans l'ordre alphabétique, ne correspond pas à un classement affiché. On peut toutefois supposer un classement, en tenant compte par exemple du nombre de pages : une analyse de 5 pages accompagnant les notices logiquement plus courtes pour la France et le Royaume-Uni, 2 pages pour les États-Unis, la Chine, la Russie, l'Inde, le Japon et la Turquie et une seule pour toutes les autres puissances. Cela n'est pas satisfaisant.

Quand on parle de puissance navale militaire, il faut aussi donner quelques précisions. La première est relative au critère principal de la qualité d'une marine – son adéquation aux besoins du pays concerné et à ses missions. Une marine peut de ce fait, tout en étant incomparable avec celle des États-Unis ou d'une autre « grande puissance navale », être de première qualité. Comme ce critère qualitatif est difficile à manier, pèse l'attrait des chiffres, on a tendance même si on ne classe plus les marines en fonction du tonnage, à compter. Chaque notice comporte un état des forces, en nombre de bateaux de diverses catégories, mais ces nombres n'ont qu'une signification très relative. Savoir qu'un État a un porte-avions est important mais pour déterminer ce que vaut ce porte-avions et surtout le comparer à un autre, il faut en connaître la capacité d'emport, le type d'aéronef embarqué, le mode de propulsion, l'âge etc.

On compte beaucoup dans le cas de la Chine, qui multiplie les mises à l'eau. Mais ici intervient un autre élément : la capacité d'une marine dépend de nombreux autres éléments que le nombre des bâtiments, par exemple de la formation des personnels, de leur niveau d'entraînement, de leur expérience de la mer et des opérations, du niveau de disponibilité réelle des navires... *Histoire et Stratégie* dans son hors-série n° 5 (2014, pp. 5-6) a donné des éléments très utiles de classification et réparti, à partir de critères quantitatifs et qualitatifs, les marines militaires en 6 rangs. Le dossier de *Diplomatie* ne reprend pas cette catégorisation, toujours pertinente pour l'essentiel. Cela est regrettable. Si on y rapporte la liste retenue par le dossier de *Diplomatie*, on constate qu'il faut mettre à part la marine des États-Unis, de très loin la première. Au second rang *Histoire et Stratégie* fait figurer la France et le Royaume-Uni ainsi que les marines de la Chine, de la Russie, de l'Inde et du Japon. L'Australie, le Brésil, le Canada et la Corée du sud sont classés au 3^e rang ; Taïwan et la Turquie au 4^e. Cette catégorisation est un complément utile à la rubrique puissances navales car elle permet de les situer aussitôt les unes par rapport aux autres. Placer la Chine au

² Malgré une tentative de définition par Isabelle Delumeau, « Focus. La puissance maritime, tentative de définition », p. 32 dans le Dossier n° 55 en 2018, qui n'a guère fait progresser les choses.

même niveau que les États-Unis est actuellement faux. Elle atteindra peut-être ce niveau un jour, nul ne sait quand.

La classification d'*Histoire et Stratégie* comporte aussi un nombre plus élevé de puissances, plus de trente. La liste du dossier n'est donc que partielle, une sélection. Il y a d'autres puissances navales que celles visées dans le dossier, et pas des moindres : l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne sont au 3^e rang ; le Danemark, la Grèce, la Norvège et les Pays-Bas au 4^e. Ce rappel des rangs et cette mention des autres marines classées sont indispensables parce qu'ils mettent bien en évidence un point très négligé mais que nous avons déjà souligné dans *PSEI*³. Il s'agit du poids des marines européennes. Si on les compte ensemble, ce qu'autorise leur participation à l'OTAN et/ou aux coopérations européennes – elles ont l'habitude de travailler ensemble –, ces marines sont l'autre marine de premier rang, la seule qui approche actuellement celle des États-Unis, très loin encore devant la Chine. Cela veut dire que cette dernière, pour atteindre le premier rang des marines, doit égaler l'ensemble États-Unis, Européens et même l'ensemble formé par les Occidentaux, ce qui englobe le Japon, l'Australie, la Corée du sud, Taïwan... Il suffit de penser au partenariat AUKUS ou au dialogue QUAD, pour percevoir que traiter les marines sans les situer et isolément, est une simplification excessive. Cela diminue fortement l'effort à accomplir par Pékin pour arriver en tête et surestime largement le chemin parcouru.

Si on tient compte de ces aspects ignorés par le dossier, on arrive à une opinion assez différente de celle qu'énonce l'amiral Landier, dans son analyse « Quelle place pour la puissance navale en 2022 ? » ; pour lui « la Chine est sur le point de succéder aux États-Unis » (p. 69). Ce n'est pas le cas ! Et, en termes de puissance navale, le concurrent est l'ensemble occidental, d'une toute autre envergure. Le problème de la Chine est d'abord de se libérer du carcan qui l'enferme en mer de Chine et de pouvoir atteindre plus facilement le Pacifique. C'est seulement ensuite que viendra le moment où elle pourra réellement ambitionner une présence sur toutes les mers du globe, comme les États-Unis. On comprend bien qu'il faille exagérer la menace pour éviter un relâchement préjudiciable de l'effort de défense, mais « mal nommer les choses... » n'est pas sans inconvénient. Personne ne discute sérieusement l'importance de l'effort chinois et la croissance de sa marine. Mais si on évite les simplifications excessives, on doit constater que celle-ci est loin de pouvoir être classée au premier rang, comme la marine des États-Unis et plus loin encore d'être devant l'ensemble occidental. Puissances navales est nettement la partie la plus faible du dossier établi par *Diplomatie*, malgré l'intérêt, par ailleurs inégal, des fiches présentant les marines.

La seconde analyse de la rubrique puissances – « France/Royaume-Uni : une opposition fondatrice du droit de la mer » (Julien Lalanne de Saint-Quentin) –, ne présente pas le même travers de simplification excessive. Elle montre très clairement les tournants qui, à partir de 2 positions très opposées – « pendant des siècles, la France et le Royaume-Uni... ont représenté un parangon de l'opposition entre la terre et la mer » –, ont fait des 2 États « des puissances maritimes plus intéressées, ou en tout cas plus gâtées par leurs littoraux que par le grand large, dont elles gardent pourtant une vision symbolique et idéalisée » (p. 76).

Dans ce dossier, comme dans les précédents, la France est abordée à plusieurs reprises. La question peut être posée de savoir s'il ne serait pas bon de consacrer au maritime français une rubrique à part.

³ Voir J.-F. Guilhaudis et L. Balmond, « Les capacités navales des Européens. (I) Le rang des marines européennes, les Européens dans les classements par grandes catégories de bâtiments », *PSEI*, n° 12 (2019) et « (II) Les marines européennes, ensemble organisé, habitué à l'action commune et capable d'exercer de manière autonome, les grandes fonctions stratégiques ? », *PSEI*, n° 15 (2020).