



Comité de Toulon Provence

Toulon, 8 septembre 2012

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 5/12

Objet : Le maritime et la mondialisation

-0-

*« Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même »
Sir Walter Raleigh (1554-1618), History of the world*

Préambule

La mondialisation est un terme, à la mode depuis deux décennies, qui désigne l'interdépendance, à l'échelle planétaire, des phénomènes économiques et financiers, mais aussi culturels et écologiques. En fait le phénomène existe, à échelle plus restreinte certes, depuis l'Empire Romain lorsqu'il s'organise sur le pourtour méditerranéen. Il prend de l'ampleur avec les grandes découvertes du XV^{ème} siècle, se centre sur l'Atlantique nord au XIX^{ème} siècle et atteint une première dimension mondiale à l'aube du XX^{ème} siècle, lorsque les échanges maritimes bénéficient des progrès techniques en matière de construction des navires et de l'ouverture de nouvelles routes maritimes avec le percement des canaux de Suez et de Panama.

La mondialisation connaît un ralentissement notoire après la dépression de 1930 et le retour aux nationalismes étatiques, puis après la seconde guerre mondiale avec la guerre froide qui va faire se figer les blocs pendant près de cinquante années.

Un nouvel ordre mondial se met désormais en place qui intègre le déplacement des centres d'équilibre qu'entraîne notamment la montée en puissance de nouveaux acteurs majeurs, la Chine, l'Inde ou encore le Brésil, membres du fameux BRICS (nota 1).

Il nous a paru intéressant, en nous appuyant largement sur l'excellent rapport d'information du Sénat de juillet 2012 sur la maritimisation, d'avoir une vision d'ensemble et notamment de voir où en est notre pays dans le concert mondial actuel, en espérant que l'avenir donnera tort à l'historien Fernand Braudel, qui écrivait il y a plus d'un demi siècle :

« Il y avait au moins deux France, l'une maritime, vivante, souple, prise de plein fouet par l'essor économique du XVIII^{ème} siècle, mais qui est peu liée avec l'arrière pays, tous ses regards étant tournés vers le monde extérieur, et l'autre, continentale, terrienne, conservatrice, habituée aux horizons locaux, inconsciente des avantages économiques d'un capitalisme international. Et c'est cette seconde France qui a eu régulièrement dans les mains le pouvoir politique ».

De quoi s'agit-il ?

La mondialisation actuelle est définie par le géographe français Laurent Carroué comme un « *processus géo-historique d'extension progressive du capitalisme à l'échelle planétaire* ».

On retrouve les mêmes ingrédients moteurs à chaque phase du processus : évolution ou révolution des transports et des moyens de communication, rôle stratégique des innovations, telles de nos jours la conteneurisation et Internet.

L'OCDE considère pour sa part que le processus se développe en trois étapes :

- L'internationalisation : développement des flux d'exportation ;
- La transnationalisation : développement des flux d'investissement et des délocalisations ;
- La globalisation : mise en place des réseaux mondiaux de production et d'information (NITC).

Depuis quelques années les enjeux maritimes, qu'il s'agisse du flux croissant des produits transportés par voie de mer ou des ressources disponibles au fond des océans, sont au premier plan des préoccupations des Etats en terme de mondialisation. Les espaces maritimes sont plus que jamais un enjeu politique et un instrument de puissance. Et, avec la raréfaction annoncée des ressources terrestres, la transformation de la géopolitique des mers et des océans est désormais amorcée.

L'importance stratégique des enjeux maritimes

*« La mer est le cœur de la mondialisation »
Michel Aymeric, Secrétaire Général de la Mer*

1) Une économie mondiale dépendante

En matière de transport des matières premières et des produits finis les échanges commerciaux sont en augmentation constante (5.5% par an), avec pour corollaire une évolution impressionnante du trafic maritime international qui a largement dépassé les 7 milliards de tonnes chargées, soit une augmentation en volume de plus de 67% depuis 1970. Ce trafic pourrait être multiplié par 2 et atteindre 15 milliards de tonnes en 2015 !

Aujourd'hui 90% du trafic commercial mondial s'effectue par voie maritime, et c'est la conteneurisation, véritable révolution technologique dans le monde du transport, qui assure d'ores et déjà plus de 80% de ce transit maritime mondial et a rendu possible ce changement radical d'échelle. Ce sont 120.000 navires (soit une capacité de 10 millions d'EVP) qui transportent en 2012 plus de 300 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds), et la montée en puissance se poursuit avec des navires bientôt capables de transporter 18.000 EVP.

Les Etats, dans leur grande majorité, dépendent du transport maritime pour leur fonctionnement normal. La fluidité, et donc la sécurisation des échanges maritimes, est au cœur de leurs préoccupations. La protection des intérêts nationaux commence donc en mer où le développement inévitable des convoitises que génère cette richesse qui transite au quotidien impose plus que jamais que soient mis en œuvre les moyens de faire respecter la liberté de circulation.

2) Des ressources naturelles immergées considérables

Les deux tiers de notre planète sont immergés sous les mers et les océans, et sont restés inexploités aussi longtemps que la technologie n'était pas au rendez-vous, alors que les fonds sous-marins constituent une réserve de ressources, notamment minérales, considérable.

A partir des années 1960 la prospection pétrolière offshore a commencé à se développer de manière industrielle, puis à s'accélérer jusqu'à ce que cette utilisation des fonds marins prenne peu à peu le pas sur l'exploitation terrestre traditionnelle pour atteindre 30% de la production en 2010.

Cette exploitation ne se limite désormais plus aux hydrocarbures et aux gaz. Des usines d'extraction de sable et de diamants existent, et sans doute bientôt de terres rares (voir la fiche documentaire n°1/12 du 25 janvier 2012), tandis que les premiers systèmes d'exploitation des énergies marines renouvelables sont déjà opérationnels. En outre, les explorations conduites depuis les années 1980 ont permis d'identifier des concentrations de métaux dans les nodules polymétalliques, des encroûtements cobaltifères et des sulfures hydrothermaux, autant de découvertes qui ouvrent de nouvelles frontières pour la recherche et l'exploitation de ressources minérales et énergétiques immergées.

Grâce au progrès des techniques et des technologies, les profondeurs de prospection et d'extraction sous-marines sont en croissante augmentation. De 500 mètres dans les années 1970, on est passé progressivement à 1000 mètres (offshore profond) puis à 1500 mètres et plus (offshore ultra-profond).

Et face au développement économique et énergétique des deux géants en ce début du XXI^{ème} siècle, la Chine et l'Inde, qui devrait entraîner à terme le triplement de la demande en énergie, tandis que s'épuise la ressource terrestre, l'exploitation offshore est devenue une nécessité. Il en va de même pour la plupart des métaux dont les réserves terrestres, telles qu'elles nous sont connues, devraient être épuisées dans les prochaines 50 années.

3) Un équilibre géopolitique maritime modifié

Après que les échanges maritimes au XX^{ème} siècle aient été dominés par l'usage de l'axe transatlantique, la mondialisation et les modifications climatiques ont conduit au basculement progressif des échanges commerciaux sur un axe transpacifique.

L'Europe commerce avec l'Asie en utilisant de préférence le Canal de Suez et prochainement sans doute les routes arctiques, même si elles ne sont aujourd'hui praticables que quelques mois par an.

Le centre de gravité de l'économie mondiale s'est manifestement déplacé et il suffit pour s'en convaincre de constater que les ports chinois traitent désormais à eux seuls le tiers des échanges maritimes mondiaux ! On voit donc bien à quel point, plus que jamais, la maîtrise des grandes routes maritimes, et plus particulièrement celles qui relient l'Europe à l'Asie, constitue un enjeu stratégique capital.

A cet égard la garantie d'une libre circulation dans les 6 détroits majeurs (Bab-el-Mandeb, Bosphore, Malacca, Ormuz, Panama et Suez), qui constituent soit des points de sortie unique (Bosphore, Ormuz), soit des raccourcis considérables, doit être une préoccupation primordiale des Etats. La menace terroriste et la piraterie se focalisent d'ailleurs désormais sur ces concentrations de flux dans des espaces restreints. Elle a eu cependant pour conséquence de conduire les Etats menacés à s'organiser pour assurer en commun la protection de leurs intérêts en mer dans ces zones.

Il reste que devant les augmentations du coût des assurances, et donc du transport maritime, les armateurs réfléchissent à des solutions alternatives : routes arctiques (voir la fiche documentaire n°3/11 du 17 octobre 2011), cap de Bonne Espérance, doublement du Canal de Panama (prévu en 2015).

4) Une recomposition des limites maritimes

L'accaparement des espaces maritimes par les Etats est vieux comme le monde maritime. Ce furent d'abord les mers intérieures, puis les mers territoriales dont la limite est portée de 3 à 12 nautiques, puis, à l'occasion de la Convention de Montego Bay (nota 2) de 1994, l'apparition de la Zone Economique Exclusive sur le plateau continental jusqu'à 200 nautiques des lignes de base.

Avec l'appauvrissement des ressources terrestres et le développement parallèle des techniques offshore profond, cette quête aux espaces immergés s'accélère et l'on en est aujourd'hui à l'extension juridique du plateau continental jusqu'à 350 nautiques au-delà des lignes de base.

A terme la superficie des fonds marins sous juridiction nationale pourrait augmenter de 40%, au détriment de la zone internationale.

Cette tendance à l'appropriation des fonds marins et de leurs sous-sols, même si une médiation juridique devrait en principe suffire à gérer l'essentiel des tensions inévitables, constitue une véritable cause potentielle de conflits qui pourraient aller jusqu'à l'affrontement armé.

Et on en arrive inévitablement à l'impérieuse nécessité pour les Etats, qui possèdent de grands espaces maritimes et souhaitent les exploiter, de disposer des forces maritimes capables d'y faire respecter leurs droits et d'y sécuriser les moyens d'exploration et d'exploitation mis en œuvre.

5) Une montée en puissance des risques criminels

Si les actes terroristes et de piraterie constituent une menace pour le trafic maritime, celle-ci reste aujourd'hui encore limitée. Les Etats ont réagi, même si le phénomène reste difficile à endiguer, d'autant que la valeur marchande des produits transportés par voie de mer augmente de façon exponentielle.

Mais la préoccupation majeure demeure, plus encore depuis les événements du 11 septembre 2011, d'actes terroristes d'envergure susceptibles de porter un coup rude à l'économie mondiale : fermeture d'un détroit, destruction d'une infrastructure portuaire majeure ou de sites offshore miniers, pétroliers ou gazières, ou dans l'avenir champs d'éoliennes,...

On constate que les marines militaires sont inévitablement au cœur du dispositif de protection des intérêts des Etats et doivent occuper une place privilégiée, sinon prépondérante, dans les stratégies de sécurité et de défense.

Et la France ?

On a vu que le contrôle des espaces maritimes est une clef de la puissance et de l'influence sur la scène internationale. Il n'est cohérent avec la politique mise en œuvre que si les moyens aéronavals disponibles sont suffisants pour couvrir l'ensemble des missions confiées à une marine. Notre Marine nationale est polyvalente et sa compétence dans tous les domaines est reconnue dans le monde avec :

- une Force Océanique Stratégique forte de 4 SNLE modernes et de 6 sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire en voie de renouvellement ;

- un groupe aéronaval articulé autour d'un porte-avions à propulsion nucléaire (nota 3) qui lui confère une large autonomie, doté d'un groupe aérien en cours de modernisation avec deux flottilles de Rafale, des Super-Etendard modernisés et trois avions de guet aérien Hawkeye ;
- 18 frégates de qualité, 18 patrouilleurs, 4 bâtiments amphibies dont 3 BPC type Mistral ;
- Une aviation de patrouille maritime vieillissante et un parc d'hélicoptères en cours de renouvellement, avec l'arrivée du NH90 notamment.

Mais au total la présence française sur tous les océans du monde se limite à tout moment à 31 bâtiments de surface et 5 aéronefs déployés en permanence, et près de 5.000 marins à la mer !

La France, puissance moyenne mais à vocation planétaire, peine de plus en plus à assumer l'ensemble de ses missions avec une marine dont le format est devenu notoirement insuffisant. La crise internationale dont les effets perdurent ne porte guère à l'optimisme, et aussi longtemps que les atterroisements et les balbutiements pour la création d'une véritable force maritime de défense européenne ne trouveront pas leur fin dans une solution durable et efficace, on ne peut que s'inquiéter pour l'avenir de notre souveraineté océanique, sauf peut-être à réviser nos choix nationaux en matière de défense et à développer fortement la fonction garde-côtes. Et nous ne sommes pas les seuls à être confrontés à ce problème dans le concert européen...

Conclusion

La mondialisation accentue les inégalités sur le plan spatial mais également sur le plan social où l'écart se creuse chaque jour un peu plus entre riches et pauvres. Un cinquième de l'humanité produit, et consomme, 80% des richesses mondiales ! En marginalisant les plus faibles, la mondialisation porte en elle le ferment de la prolifération des actes illicites (telle l'immigration sauvage), voire criminels (piraterie, terrorisme).

La France, avec un domaine maritime de plus de 11 millions de km², possède un atout exceptionnel, certes politique mais surtout économique et stratégique. Mais il est vain de s'en féliciter, voire s'en « gargariser », sans réagir. Il reste essentiel de bien connaître ces richesses que recèlent nos fonds marins et surtout se donner au plus tôt les moyens d'y faire respecter notre souveraineté et d'y exploiter les ressources identifiées, sauf à perdre un peu plus de notre influence dans le concert des nations qui comptent sur la planète.

★

★ ★

Nota (1) – L'organisation BRICS réunit les pays précités ainsi que la Russie et l'Afrique du Sud. Considérés comme les grandes puissances émergentes de ce siècle, ils réunissent 40% de la population du globe (environ 3 milliards d'habitants) et leur part du PIB mondial, qui est passée de 16 à 27% entre 2001 et 2011, pourrait atteindre, selon le FMI, 40% en 2025.

Nota (2) – A ce jour 162 pays, dont la Chine et la Russie, ont ratifié la convention qui est devenue un cadre juridique incontournable au-delà de la juridiction des eaux territoriales. Seuls les Etats-Unis n'y ont pas encore adhéré, mais ils se sont engagés dans un processus de ratification.

Nota (3) – Le porte-avions, en arrêt technique majeur contractuel pour 18 mois, sera immobilisé de juin 2016 à décembre 2017...

-0-

NDR – Le numéro 2998 du magazine Cols Bleus daté du 8 septembre 2012 consacre plusieurs pages au sujet, sous le titre « La marine face aux enjeux maritimes ».