



Institut Français de la Mer

Article paru dans :

Défense

N° 94 de juillet – août 2001

Un regard politique sur la mer et la Marine

Bertrand Lepou

Commandant le Centre d'enseignement supérieur de la marine

Depuis l'aube des temps, la mer a joué un rôle essentiel dans l'organisation de la vie sur notre planète. Pour nous les habitants de la péninsule eurasiatique, cela est plus particulièrement vrai depuis vingt-cinq siècles, bien qu'aujourd'hui on se souvienne surtout des grandes circumnavigations du XVI^e siècle, des grandes missions scientifiques du XVIII^e, du parachèvement de la colonisation de la planète au XIX^e ou de la pêche à la morue sur les bancs de Terre Neuve. Pour beaucoup d'observateurs, le XXI^e siècle aura été marqué par l'aventure aéronautique puis l'aventure spatiale. Le temps et les distances se sont brutalement raccourcis.

Peut-on alors en ce début du XXI^e siècle envisager le déclin de l'importance du fait maritime ? Je ne le crois pas. De multiples facteurs prouvent que la mer restera un espace stratégique majeur et que les nations voulant peser sur l'organisation harmonieuse de la vie sur Terre devront avoir une vision claire des intérêts maritimes et une politique en conséquence.

Une migration globale vers la mer

Si les historiens et les démographes ont largement étudié les migrations est-ouest et sud-nord, bien peu ont pensé à souligner un fait marquant : l'essentiel des migrations s'est effectué en réalité du centre des continents vers les zones côtières. Aujourd'hui les Terriens vivent à proximité de la mer. On estime que 70 % d'entre eux résident à moins de 300 kilomètres de la côte et 90 % à moins de 500 kilomètres.

Ce phénomène est bien sûr lié au confort climatique des bords de mer comparé à celui des régions continentales. Mais il est de plus en plus lié surtout aux capacités d'échanges et de développement économiques associées aux zones portuaires. Nous nous contenterons de rappeler qu'un emploi en mer engendre trois à cinq emplois à terre.

Nous reviendrons ultérieurement sur les conséquences militaires de cette concentration côtière de l'activité humaine.

Un impact économique croissant

La deuxième moitié du XX^e siècle a été une période de forte croissance économique liée à l'effort de reconstruction de l'Europe occidentale après les ravages de deux guerres totales d'une part, et à l'émergence d'un grand nombre de pays nouveaux, à la résurgence de très vieilles civilisations accédant à leur tour aux progrès technologiques d'autre part. Certains en Europe occidentale n'ont retenu de cette période, qui a vu l'implosion de nos empires coloniaux, que le déclin d'un grand nombre de nos compagnies maritimes.

En réalité, la croissance du commerce maritime n'a cessé d'accompagner l'évolution du monde économique. D'une situation bipolaire Europe - États-Unis en 1945, on est passé dans les années soixante-dix par un monde tripolaire avec l'essor du Japon pour arriver à la fin du XX^e siècle à un monde globalisé. Il s'échange aujourd'hui annuellement par voie maritime plus de 5 milliards de tonnes de trafic (contre environ 3 en 1970) et la progression de la part revenant aux pays émergents est très rapide.

Ceci concerne bien sûr les matières premières, mais aussi les denrées alimentaires essentielles à la survie des nations et à l'élevage du bétail, et les produits finis.

Quand on sait que les capacités du transport aérien ne représentent que 5 % des capacités du fret maritime, on ne peut que relever le caractère stratégique de ce dernier et le besoin vital pour notre pays, comme pour toutes les grandes puissances économiques, de voir la liberté de la navigation et la sécurité des routes maritimes assurées.

Notons par ailleurs que le grand décalage du rang de notre marine marchande (28^e) par rapport à notre situation économique mondiale (4^e) pénalise notre balance commerciale d'environ 10 milliards de francs par an.

De plus, ce 28^e rang nous prive de tout poids dans l'organisation maritime internationale (OMI) où s'organisent notamment la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

Enfin par manque d'une vision claire de l'intérêt d'une politique maritime et fluviale, on a laissé se créer dans la zone géographique la plus inadaptée (bancs de sable, hauts fonds, brume) le plus grand port d'Europe et du monde, Rotterdam, imposant à la plus grande des routes maritimes de remonter la Manche et de franchir le Pas-de-Calais, avec tous les risques que cela comporte pour l'environnement, sans compter le très grand nombre d'emplois perdus !

Un défi pour les souverainetés

En ce qui concerne le droit des espaces maritimes, le principe de liberté a prévalu, mais les tensions ne sont pas toutes apaisées.

Pour appréhender le caractère stratégique du fait maritime, on peut aussi rappeler toute la difficulté rencontrée par les négociateurs de la convention de Montego Bay qui, sous l'égide de l'ONU, ont voulu adapter le droit maritime international aux conditions nouvelles créées notamment par le grand mouvement de décolonisation des années soixante.

Ce droit fondé sur la liberté, rédigé par Grotius en 1609, n'avait guère évolué depuis. Or, en raison des formidables espoirs suscités par la pêche, l'exploitation pétrolière offshore, les nodules polymétalliques, le tourisme, etc., les pays nouvellement indépendants ont voulu s'arroger des droits de souveraineté très au large, parfois jusqu'à 200 milles nautiques (360 km).

Les discussions ont été très âpres entre ceux-ci et les tenants de la liberté des mers, notamment les grandes puissances maritimes traditionnelles (États-Unis, Grande-Bretagne, France). Finalement c'est bien le principe de liberté qui a prévalu mais les tensions ne sont pas toutes apaisées :

- négociée à partir de mars 1968, adoptée par 130 pays en mai 1982 et signée en décembre 1982, cette convention n'est entrée en vigueur qu'en novembre 1994, un an après l'obtention de la 60^e ratification comme convenu. La France a ratifié en 58^e position, le Royaume-Uni après l'entrée en vigueur, les États-Unis n'ont toujours pas procédé à cette démarche, même s'ils en respectent les clauses ;
- des revendications se traduisant par des actes de violence perdurent, hier dans le golfe de Syrte (Tunisie - Libye) par exemple, aujourd'hui en mer de Chine (Spratleys, Paracels), sur une route commerciale essentielle pour l'Europe, avec tous les risques de dérapage que cela comporte ;
- les phénomènes de piraterie – on devrait dire plutôt de gangstérisme maritime - restent préoccupants dans certaines régions du monde (détroits de la Sonde, certaines côtes africaines, Caraïbes, sans parler des trafics d'armes ou de drogue jusqu'à nos portes en Europe.

On pourrait donner encore bien d'autres exemples, mais nous nous contenterons de signaler que l'Espagne vient de se lancer dans le processus de revendication de sa zone économique exclusive (ZEE) en Méditerranée. On imagine déjà toutes les difficultés que cela pourra engendrer, en raison de la géographie et de l'histoire, avec le Maroc, l'Algérie et la France. Jusqu'ici les pays méditerranéens s'étaient abstenus d'une telle démarche. Espérons que l'exemple de l'Espagne ne fera pas d'émules ; la Méditerranée connaît suffisamment d'autres motifs de déstabilisation.

On le voit bien, aujourd'hui comme hier, le fait maritime a de multiples répercussions sur la vie quotidienne. La protection des intérêts majeurs, la sûreté des approvisionnements de toutes natures, la sauvegarde de l'environnement, requièrent des moyens de prévention et de police en haute mer. C'est une des tâches permanentes, des forces aéronavales à la disposition du gouvernement.

Une dimension stratégique renouvelée

Il n'est pas douteux que la stratégie maritime restera pour encore plusieurs décennies un élément essentiel de l'action politique des grandes nations. Non seulement la maîtrise de la mer continuera comme par le passé d'autoriser le transport de richesses et de forces, mais encore les forces navales vont offrir aux gouvernants une palette de moyens très souples parfaitement adaptés à l'action diplomatique de prévention et de résolution des crises.

Tout au long du XX^e siècle en effet, les grandes marines ont maîtrisé chaque jour un peu plus le fait aérien et spatial, l'exploitation des ondes acoustiques et électromagnétiques et dompté l'énergie nucléaire. Ainsi, en ce début de XXI^e siècle, grâce aux nouvelles technologies de l'information d'une part, à leurs armes nouvelles (avion d'assaut ou de guet aérien, missile de croisière, hélicoptère lourd) d'autre part, les marines de haute mer dominent l'espace aéro-maritimo-terrestre peuvent agir depuis la mer dans la profondeur du dispositif terrestre, de façon autonome ou, au contraire, complètement intégrée dans un ensemble interarmées national ou international. La discontinuité mer-terre est en passe d'être annulée,

avec toutes les conséquences positives que cela entraîne pour qui maîtrise la haute mer, comme c'est le cas aujourd'hui des grands pays occidentaux. L'essentiel de la population mondiale et des zones d'activité humaine sont à portée des moyens d'action des marines disposant de porte-avions, de porte-hélicoptères d'assaut, de bâtiments amphibies et de navires équipés de missiles de croisière.

Dans le contexte de grande instabilité et, parfois, de violence extrême qui règne à nouveau à terre dans bien des régions du monde, la mer permet, en toute indépendance, conformément au droit international et hors de la pression des médias, de mener des actions rapides et autonomes. Faire valoir par des actions appropriées ses intérêts et ceux de la communauté démocratique, respecter ses engagements internationaux, conforter ses alliances, maintenir ouvertes les artères stratégiques par lesquelles s'écoule 90 % du commerce mondial, voilà ce qu'autorise plus que jamais la maîtrise de la mer.

Les groupes aéronavals ou amphibies qui croisent au large sont prêts à réagir à la moindre injonction gouvernementale, au bon niveau et avec une grande réversibilité.

C'est pourquoi, par exemple, chaque jour une trentaine d'unités de la marine nationale, indépendamment, mais aussi de plus en plus dans un cadre international, européen notamment, sont en mission un peu partout dans le monde, en mer ou en escale. Aux ordres du gouvernement, elles agissent en parfaite complémentarité avec les autres moyens politiques, diplomatiques, économiques, militaires et culturels dont il dispose.

Elles relaient le message de la France, quatrième puissance économique, membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies et d'un certain nombre d'autres forums internationaux, mondiaux ou régionaux. Elles manifestent sa volonté de participer à la gestion harmonieuse pour tous de notre planète terre et d'assurer la sécurité de nos ressortissants.

Comme on l'a bien vu récemment encore dans l'affaire du Kosovo, les moyens de la marine nationale, et plus généralement des armées, permettent à la France de prendre pleinement part aux prises de décision les plus importantes.

Sauvegarder ce bien précieux, au bénéfice de nos compatriotes et de la communauté internationale, sera tout particulièrement l'objet de la prochaine loi de programmation militaire. Celle-ci sera pour tous les observateurs un signal tangible de la vitalité de notre vieux pays et de son ambition pour l'Europe.