

15 Octobre

2013

SYNOPSIS



Un basculement océanique mondial ?

En l'espace de quelques années et dans la plus grande discrétion, s'est opéré un véritable basculement océanique autour du pivot iranien. Alors même que les mers représentent l'espace par excellence dans lequel des civilisations démographiquement faibles mais technologiquement avancées peuvent s'imposer, l'Europe, les Etats-Unis comme le Japon ont laissé diminuer leur influence à la surface des mers. Malgré la maritimisation croissante de l'économie, de nombreux Etats ont continué à tourner le dos à l'océan, accélérant, du même coup, leur marginalisation. C'est le cas de l'Iran, qui a préféré l'enfermement atomique au rayonnement maritime, des pays arabes, toujours en quête de stratégie navale, ou bien de l'Afrique, pillée depuis la mer. Trois civilisations ont, en revanche, opéré un retournement maritime notable : le Brésil, l'Inde et la Chine. Miroirs des ambitions géopolitiques, les océans ont donc connu un véritable basculement susceptible de modifier à terme l'ordre même du monde.

Un basculement océanique mondial ?

L'effondrement de l'Empire soviétique, la reconfiguration permanente des rapports de force qui en a découlé et l'essor simultané des communications de toutes sortes ont donné le jour, suivant les lignes inouïes d'une géographie des flux, libérée presque de l'accident, à un monde nouveau, pétri d'isotropie, prenant la mer pour matrice. Se modelant sur cet espace redéfini, la géopolitique et la politique avant elle, ont pris de nouveaux caractères. Depuis quelques années, et dans la discrétion la plus totale, s'opère déjà, progressivement, un véritable basculement océanique, translation d'empire graduelle mais effective de l'Occident jadis dominant vers l'Orient émergent, autour du pivot endormi, centre immobile de la vie internationale, des civilisations autarciques et terriennes du refus de la mer. Déjouant les déterminismes, trois civilisations se sont, en revanche, tournées vers la mer au rebours de leurs histoires respectives.

Les anciennes civilisations océanes, à la croisée des chemins

Les anciennes puissances océanes que sont l'Europe, les Etats-Unis d'Amérique et le Japon ont nettement réduit leur présence sur les mers. La diminution des flottes occidentales, effet du repli sur soi, des engluements égotistes du *welfare* et de la dépendance financière, s'est traduite fort logiquement par un moindre rayonnement. Comment expliquer cette peur du grand large ? Les raisons n'en sont pas exclusivement économiques ; elles sont aussi morales. Les Etats européens et le Japon sont en effet marqués, depuis les grands conflits mondiaux qui ont ébranlé le XXe siècle, à des degrés divers certes, par un refus d'exercer la puissance. Les faiblesses démographiques majeures de l'Europe comme du Japon sont en partie en cause dans la mesure où des pays vieux sont tentés par le repli sur la terre ferme. La rétractation maritime s'explique également par l'absence de projet fédérateur parmi des Etats toujours en quête d'une destinée commune. En l'absence de véritable vision, les engagements politiques se limitent à des tâches de protection de l'environnement maritime et de représentation pour l'exportation. Sur les océans, la réduction des flottes a certes été compensée par un accroissement de l'interopérabilité et une accentuation subséquente de la coopération militaire. Le

déclin maritime occidental, pris globalement, se traduit ainsi par des escales plus rares de bâtiments européens. Simultanément, les Etats-Unis se montrent de moins en moins intéressés par l'Europe. Loin de pouvoir s'ériger en sujet de l'action internationale, l'Europe ne parvient même plus, du fait des bouleversements consécutifs à la fin de la bipolarisation, à en rester un objet. C'est que le centre de la vie internationale n'est plus situé en Europe. Dès lors, l'on comprend la volonté qu'expriment les Américains de s'en désengager sans attendre, pour réinvestir et replacer leurs forces ailleurs, là où, suivant le mouvement d'une véritable translation d'activités et d'intérêts, se joue l'avenir de la compétition mondiale, soit vers les empires émergents d'Asie du Sud, riverains de ce qui peut être appelé, pour signifier la centralité de cet espace, le bassin indien. C'est aussi pour cette raison que les diverses et successives administrations américaines, depuis quelque dix années, n'ont de cesse, et cette tendance va *crescendo*, d'inciter les Européens à prendre leurs responsabilités et à assumer eux-mêmes, enfin, leur sécurité. Ainsi, par un de ces retournements paradoxaux, dont l'histoire n'est pourtant pas avare, les Nord-Américains semblent avoir fait leur – parce que tel est leur intérêt désormais - la doctrine gaullienne d'une Europe indépendante, assumant elle-même idéalement sa défense, tandis qu'à rebours, la plupart des grands Etats européens tendent à s'affirmer comme plus atlantistes ou, ce qui constituerait un raffinement inédit du repli, plus isolationnistes que jamais.

De fait, il est peu d'Etats européens qui se soient montrés décidés à consentir aux investissements indispensables pour faire face aux défis stratégiques de l'actuelle mondialisation. Ce tableau doit toutefois être nuancé à de nombreux égards. En premier lieu, l'innovation technologique maritime, encouragée depuis des siècles par l'Europe, se traduit par la conception et la fabrication de navires certes coûteux, mais à la pointe de la technologie. A ce propos, Joseph Henrotin a raison d'établir une relation positive entre le coût des bâtiments les plus récents, leur perfectionnement technologique et leur durée d'emploi¹. De plus, d'un point de vue plus subjectif, l'étiollement de l'esprit d'aventure, un certain irénisme timoré qui sert de fondement, en particulier, à un désintérêt général pour le monde, conjugués à la tentation de l'isolationnisme, ne sont certes pas sans effets en matière navale, parmi les peuples européens notamment. Cette inertie se manifeste, en réalité, à des degrés variables. Il existe, à l'évidence, un gradient dans l'affirmation de la puissance maritime, qui tient, entre autres, aux héritages de l'histoire. Il faut aussi noter qu'un déclin s'effectue toujours dans la longue durée et peut être suivi de reconquêtes. A l'image du Haut Empire romain effectuant la reconquête de la mer contre les activités paralysantes de la piraterie, la Russie, par exemple, en dépit d'une démographie peu dynamique, a effectué un retour remarqué dans la zone de la Mer Caspienne et affiche de nouvelles ambitions navales. De même, la marine japonaise se modernise aujourd'hui avec rapidité, afin de pallier la montée en

¹ Joseph Henrotin, *Les Fondements de la stratégie navale au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2011.

puissance chinoise. D'après la constitution japonaise, en effet, les Forces d'auto-défense japonaises ont notamment pour mission de sécuriser les routes maritimes : il y va de la sécurité de l'archipel. C'est la raison pour laquelle, pour petite qu'elle soit encore, la marine nippone poursuit un étoffement sensible de ses capacités et de ses savoir-faire, allant jusqu'à conduire, dans le sud de la Mer de Chine, d'importantes missions de défense anti-sous-marine et anti-aérienne.

Les mers, qui sont conçues, selon une tradition juridique ancienne, comme un espace de liberté sans bornes, *res nullius* ou *res omnium* suivant les écoles et les intérêts, restent le lieu - ou le non-lieu - par excellence, où des puissances démographiquement affaiblies, mais disposant encore d'une avance technologique, peuvent s'affirmer. La France est de celles-là. Parallèlement à la Grande-Bretagne et au Japon, la France peut s'affirmer, aujourd'hui et dans l'avenir, comme un royaume de la mer, jouant son propre jeu dans l'indépendance et se faisant respecter des gigantesques empires de la terre que sont, par exemple, la Chine, l'Inde et le Brésil, dont la puissance en devenir croît chaque jour. D'un point de vue historique, les empires conquis peuvent rester présents sur les mers ou sur des îlots de nombreuses années après leur effondrement. Reste enfin la formidable puissance navale américaine, outil de la seule nation ayant aujourd'hui la capacité de tenir un discours politique et stratégique universel. Si le recueillement européen est visible en de nombreuses mers du globe, il reste équilibré par des atouts certains, consubstantiels, du reste, à la mondialisation.

Le rayonnement de l'Europe, des Etats-Unis comme du Japon n'a donc été possible qu'à l'aide d'un investissement maritime considérable. Aujourd'hui, ces trois vieilles cultures océanes demeurent maîtresses des mers mais perdent rapidement en puissance : les marines européennes sont sans réel projet ; la marine de guerre américaine cherche désespérément à s'appuyer sur les alliés les plus variés ; quant à la flotte japonaise, celle-ci connaît une phase de reconquête à l'intérieur d'un déclin sur la plus longue durée. Outil de puissances fragiles, trop préoccupées par leurs problèmes intérieurs pour s'assurer la pleine maîtrise des espaces océaniques, ces marines de guerre sont parfois victimes de politiques étrangères erratiques. Pourtant leur rôle est d'autant plus crucial que la guerre se déchaîne aujourd'hui majoritairement autour des civilisations du refus de la mer.

Le pivot dormant des principautés continentales

Si l'esprit d'aventure océanique se présente comme l'un des caractères historiques de l'Occident, celui-ci a touché un nombre croissant de civilisations tandis que l'internationalisation des échanges rendait la mer incontournable. Toutefois, au cœur du monde demeure un vaste espace dans lequel les empires se

sont obstinés à refuser toute conquête maritime. Cet espace du refus de la mer correspond à l'Afrique septentrionale et centrale ainsi qu'à l'ensemble du Moyen-Orient. La majeure partie de ces territoires appartient au monde de l'Islam, dans des territoires situés actuellement dans l'arc des crises. L'absence de marines conséquentes où de véritable stratégie navale s'explique par le fait que l'innovation technologique, essentielle à la maîtrise des mers, y ait été bloquée depuis longtemps. Quant au monde chiite, cœur de l'innovation islamique, celui-ci a été confiné depuis des siècles dans un espace continental au cœur duquel se trouve la citadelle iranienne. Les civilisations du refus de la mer aiguisent les appétits des puissances maritimes en raison de leurs richesses en pétrole, minéraux ou bien terres agricoles. La majeure partie des guerres se concentre dans cet espace instable. C'est autour de ce pivot mort que s'opère le basculement océanique de l'Occident vers les pays émergents.

D'un point de vue géopolitique, le plateau iranien se présente comme une haute citadelle isolée des civilisations qui la jouxtent de tous côtés. Cette configuration géographique se traduit par un fort complexe de supériorité vis à vis des peuples environnants, qu'ils soient russes, indiens, arabes ou turcs. Pourtant l'Iran n'a pas toujours été un château assiégé. Au cours de son histoire plurimillénaire, la Perse a été capable de rayonner sur le monde lorsqu'elle maîtrisait les espaces maritimes environnants. Cela est encore plus vrai aujourd'hui dans la mesure où la mer Caspienne et le Golfe Persique représentent les plus grands réservoirs en hydrocarbures de la planète. Seule la maîtrise de ces riches espaces maritimes permettra à l'Iran d'accéder un jour au rang de puissance régionale. Au cours de l'Antiquité, la Perse achéménide s'est résolument tournée vers les espaces maritimes proches par l'entremise de peuples navigateurs comme les Phéniciens, les Grecs ou les Arabes. Les siècles de domination étrangère, figeant les progrès technologiques sur mer, ont toutefois rendu vaine toute aventure maritime entre le VII^e et le XVII^e siècle. Aujourd'hui, la puissance régionale montante qu'est l'Iran s'est quelque peu enfermée dans l'option nucléaire au lieu de faire le choix résolu de la mer.

Ainsi, les civilisations continentales du Moyen-Orient ou d'Afrique n'ont pas su profiter de la maritimisation croissante des échanges pour effectuer leur basculement océanique. Les raisons de ce refus de la mer sont très variées : l'islam sunnite n'a guère encouragé l'innovation navale, les divisions politiques de l'ancien Empire ottoman ont divisé les moyens financiers nécessaires à la construction d'une flotte de guerre, enfin l'Afrique noire – à l'exception de la greffe maritime sud-africaine – a été trop déstabilisée par les conflits intérieurs pour pouvoir se rendre maîtresse de ses littoraux : ses anciens foyers maritimes n'ont pas su opérer la modernisation nécessaire à leur survie. L'espace africain et moyen-oriental, qui est prodigieusement riche en hydrocarbures, ressources minières et terres agricoles, se présente donc comme un territoire désarmé du côté de la mer et par conséquent ouvert à toutes les prédatations. Il ne fait guère de doute que les pays émergents ayant opéré leur retournement océanique sauront en profiter.

Vers une conversion maritime des empires émergents ?

Les échanges maritimes ont connu une intensification spectaculaire depuis la Seconde Guerre mondiale. En 1955, les marines marchandes transportaient 550 millions de tonnes de marchandises ; or ce chiffre s'est élevé à 8 milliards en 2008. Dans ces circonstances, les grands pays émergents ont saisi tout l'intérêt qu'ils avaient à se tourner vers la mer, pour s'affranchir résolument des pays occidentaux. Ce retournement maritime n'a pas été aisé en raison du tropisme continental de ces pays nouveaux. S'inscrivant à contre-courant de leur longue histoire de colonisation agricole, le Brésil, l'Inde comme la Chine tendent, malgré tout, à se tourner vers la mer. Cette montée en puissance des marines de commerce émergentes s'est naturellement accompagnée par l'essor des flottes de guerre. Assurant la sécurité des axes maritimes, celles-ci sont en train de devenir des acteurs incontournables du nouveau paysage océanique.

Les Sud-Américains sont confrontés à une géographie faite de terres immenses où le nombre des habitants est extrêmement faible. Ici, l'espace possède un sens très différent de celui qu'il a en Europe. C'est dans cette dernière, extrêmement peuplée, que naquit le concept, au demeurant très controversé, de *Lebensraum*, espace vital pour lequel on doit lutter et qui se conçoit comme une condition de la survie et du développement. Il en va, tout à fait, différemment en Amérique du Sud, où l'espace ne manque pas et dont le problème est plutôt d'occuper un espace libre immense, ayant souvent les caractères d'un véritable *Unbewohnungsraum*. Mais aujourd'hui, un pays comme le Brésil a opéré un véritable retournement maritime. Pour la première fois de son histoire, le Brésil part à la conquête des mers.

L'Inde a pris conscience de sa position stratégique entre le golfe arabo-persique et le détroit de Malacca. Considérant de plus en plus l'Océan Indien comme une mer intérieure au sein de sa sphère d'influence, l'Inde renforce son intérêt pour l'Asie dans le cadre de sa *Look East policy*. Elle reste également attentive à la situation sécuritaire des voies d'approvisionnement énergétiques en provenance du golfe arabo-persique. La marine indienne a l'ambition de devenir la principale marine hauturière de la région. Ses missions sont triples : il s'agit à la fois de bloquer des menaces non militaires, comme les trafics d'armes et de stupéfiants, de protéger ses voies de navigation pour ses approvisionnements énergétiques et son commerce extérieur et enfin de patrouiller dans sa zone économique exclusive, vaste de 2 305 143 km². A long terme, l'Inde cherche à garantir sa sécurité, tout en négociant sa place dans le monde des superpuissances. Elle souhaite disposer d'une marine à vocation océanique, ou *blue water navy*. Le gouvernement devrait investir deux milliards d'euros dans les dix prochaines années en 228 projets permettant d'augmenter la capacité des ports et d'améliorer les infrastructures.

Le basculement océanique chinois est initié par un régime centralisé. Les responsables chinois estiment d'ailleurs que la Chine ne deviendra un pays riche et responsable qu'en conservant un régime fort qui fait tenir ensemble treize centaines de millions d'individus, bientôt quinze. Les mots d'ordre stabilité et développement pacifique sont une nécessité lorsque l'on veut se transformer en puissance océanique. La flotte de commerce chinoise dépend directement du gouvernement de Pékin. Elle est fortement structurée autour de quelques armements aux assises internationales. Deux principaux armateurs dominent. La flotte de guerre connaît un véritable renouveau. Avec près de 250 000 membres et plus de 500 navires de guerre, la marine chinoise est la plus importante d'Asie et la troisième marine mondiale par la masse : elle atteint les 800 000 tonnes. La Marine chinoise conserve, cependant, un certain nombre de faiblesses : ses communications restent relativement rudimentaires ; ses moyens de défense contre les missiles restent précaires ; ses défenses anti-aériennes ou anti-sous-marines restent limitées ; son porte-aéronefs n'est pas encore vraiment opérationnel ; sa démarche s'avère encore davantage quantitative que qualitative. C'est donc par la recherche de coopérations, avec le Myanmar, le Bangladesh, le Sri Lanka ou le Pakistan, dans le périmètre de son « collier de perles », que la Chine tend à pallier ces limites. Ces réalités tendent ainsi à confirmer, s'il en était besoin, la pertinence de la théorie du « contrôle *off shore* », que développe l'analyste américain Robert Art, lorsqu'il évoque l'hypothèse, au demeurant improbable, d'un affrontement direct entre la Chine et les Etats-Unis : plutôt que de chercher à anéantir les forces vives de l'adversaire, la marine américaine n'aurait, en définitive, qu'à le refouler depuis les côtes, exerçant, depuis la mer, grâce à des moyens et des effecteurs largement supérieurs, un rigoureux contrôle².

Le basculement océanique qui se dessine va-t-il s'accélérer ? Force est de constater que la Chine et l'Inde, grâce à leur croissance robuste, sont en train de transformer le monde en lui donnant un aspect de moins en moins occidental. Un gigantesque transfert des activités, donc des richesses, s'opère ainsi d'ouest en est. Les raisons en sont d'abord humaines. La démographie est responsable, à elle seule, de 60 % de la croissance économique. La décroissance démographique des Etats-Unis, de l'Europe comme du Japon entraînera, à moyen terme, un ralentissement économique. Il faudrait, en effet, que les Etats européens augmentent de 60 % leur productivité pour espérer compenser leur déclin démographique. Il y a fort à parier que le renversement océanique se traduira, dans les Etats déclinants, par une privatisation croissante de la sécurité et, chez les nations ascendantes, par une militarisation de celle-ci. Toutefois, les évolutions navales actuelles demeurent d'une grande volatilité. La décision des Etats-Unis d'exploiter leurs propres réserves énergétiques, en se dégageant du

2 Robert Art, *A Grand Strategy for America*, Cornell University Press, 2003.

Moyen-Orient, pourrait, par exemple, bouleverser singulièrement les équilibres existants. A plus long terme, la raréfaction des ressources pétrolières et l'essor simultané de l'exploitation charbonnière modifieront la géographie des routes océanes, déplaçant, peut être, plus encore vers l'est le centre de gravité de la planète.

SYNOPSIS



Le point de vue développé dans cet article n'engage que ses auteurs et ne saurait être considéré comme une position officielle des Ecoles de Saint-Cyr Coëtquidan ou de leur centre de Recherche (CREC).

Pour aller plus loin...

RENSEIGNEMENT HISTOIRE & GÉOPOLITIQUE
ÉTUDES

L'AUTEUR

Professeur de géopolitique à l'École navale puis chargé de diriger un programme international de recherche associant l'United States Naval Academy, l'Académie militaire du Japon et l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr, Thomas Flahy de La Neuville est spécialiste de l'Asie orientale. Il conseille l'état-major de l'OTAN.

Diplômé de la Sorbonne en histoire des relations internationales ainsi que de Sciences-Po Bordeaux, Olivier Chantriaux est entré au Ministère de l'Economie et des Finances en 2009. Il préside depuis 2008 l'Association de promotion des études diplomatiques et stratégiques (AEDES). Officier de réserve, il est intervenu ponctuellement comme chargé de mission auprès du Chef d'Etat-major de la Marine.

Rejoignez-nous sur internet
www.lavauzelle.com

ISBN 978-2-7025-1577-8

CODE ARTICLE: 8013130 9 782702 515778

RENSEIGNEMENT HISTOIRE & GÉOPOLITIQUE
ÉTUDES

LE BASCULEMENT OCÉANIQUE

OLIVIER CHANTRIAUX
THOMAS FLICHY de LA NEUVILLE

Préface du Vice-amiral d'escadre MARIN GILLIER

LE BASCULEMENT OCÉANIQUE

LA VAUZELLE

