

Question d'Europe
n°321
15 juillet 2014

L'Europe, la puissance et la mer

Emmanuel DESCLÈVES

Résumé :

La mondialisation se traduit par une interdépendance de plus en plus étroite entre les pôles de peuplement et les zones d'exploitation ou de transformation des ressources. Autrefois, ces zones étaient proches et concentrées autour de populations dont l'activité *in situ* couvrait globalement les besoins. La raréfaction de certaines ressources et la croissance considérable de la consommation, ainsi que le très faible coût du transport maritime et les importants différentiels de prix de main-d'œuvre, ont modifié l'équilibre autarcique ancien. Les échanges et donc les flux sont désormais les facteurs de richesse[1] [2].

Dans cette évolution, la mer a pris une importance de plus en plus grande (facilité des échanges grâce aux navires, littoralisation du peuplement). La population augmente encore de façon sensible, alors que les ressources terrestres s'épuisent ou approchent de leurs limites en termes de développement durable. D'autres matières premières et sources d'énergies sont indispensables pour nourrir la population et subvenir à ses besoins. Où les trouver, sinon en mer ? L'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (Food and Agriculture Organisation – FAO) ne s'y est pas trompée, qui recommande d'accélérer le développement de production *offshore* de protéines issues de la mer, avec un impératif de mise en production industrielle d'ici 2025. Nous mesurons déjà concrètement l'extraordinaire réservoir de ressources que représente l'océan quand nous observons le développement actuel des activités *offshore*. Nous n'avons probablement pas découvert plus de 10 % des espèces animales et végétales contenues dans les océans, dont les fonds nous sont en outre très largement inconnus[3].

Dans la recherche de ressources vitales en mer, les pays émergents ne sont pas les derniers à développer activement des stratégies maritimes très dynamiques pour ne pas dire offensives. Sous ces routes de surface, au fond des mers, sont déployés de gigantesques réseaux de câbles et fibres optiques, véritable colonne vertébrale du réseau Internet, par où passe la quasi-totalité des communications mondiales. Le monde est donc complètement câblé et tous les pays ont un accès à la mer par les câbles sous-marins.

UN SECTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR EN PLEINE EXPANSION

Transport maritime, exploitations *offshore*, pêche et aquaculture, tourisme, services portuaires, construction navale, défense et sécurité maritime, recherche scientifique, services divers : tous ces domaines sont identifiés et chiffrés au sein de l'économie mondiale[4]. L'exploitation des ressources pétrolières et gazières *offshore* représente par exemple environ 700 milliards € en 2010, celle des ressources halieutiques 122, la construction navale 120, le total des transports et services en mer de l'ordre de 400, les activités des sociétés de classification environ 3,5, etc. Quand on fait le total, cela donne un montant annuel d'environ 1 500 milliards €, en forte croissance, ce qui en fait le deuxième secteur économique mondial après l'agroalimentaire. En 2025, selon les prévisions, l'économie maritime mondiale aura doublé.

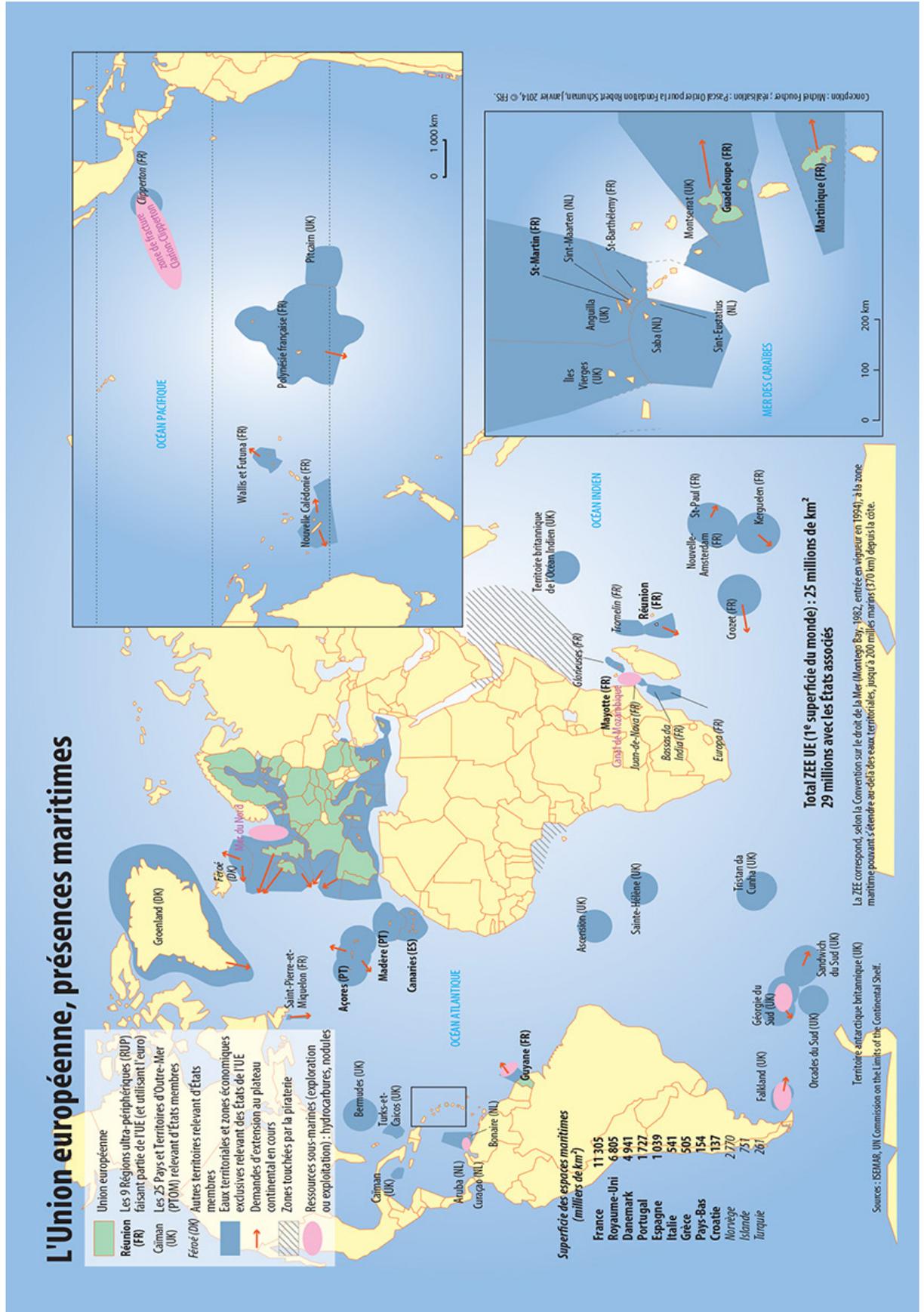
La croissance sera essentiellement portée par le franchissement des nouvelles barrières en mer (technologiques, juridiques, réglementaires), notamment à travers le développement des activités en *offshore* ultra-profond, qui correspondent globalement à des zones de plus en plus éloignées des côtes, soumises à des conditions extrêmes (grands fonds, Arctique, etc.). Les enjeux liés aux phénomènes de changement climatique et au développement durable, la diversification des activités en mer, ainsi que l'intensification des échanges mondiaux par voie maritime constituent également des thématiques qui tirent vers le haut le développement des domaines de l'économie maritime identifiés comme les plus porteurs à l'horizon 2020-2030.

1. Ce texte est issu du "Rapport Schuman sur l'Europe, l'état de l'Union en 2014" publié aux éditions Lignes de Repères, Paris, mars 2014, 267 p.

2. À cette notion de richesse « mobilière » attachée historiquement aux peuples maritimes, commerçants ou nomades qui évoluent dans des espaces sans frontière, s'oppose le principe de richesse « immobilière » des populations sédentaires.

3. On connaît beaucoup mieux la surface de la Lune que le fond des océans. À cet égard, les milliards investis dans l'espace seraient peut-être plus utiles et plus productifs en mer. Les océans recèlent 90 % des réserves d'hydrocarbures et 84 % des métaux rares, sans compter les microalgues qui promettent non seulement de la nourriture, des engrais et des médicaments, mais aussi des carburants de troisième génération et des nouveaux matériaux, comme des plastiques « bio » qui vont pouvoir remplacer ceux qui polluent dangereusement nos océans.

4. Les données sont tirées du numéro spécial « Les enjeux maritimes 2012 » édité par Le Marin, de l'Atlas géopolitique des espaces maritimes, Éditions Technip, ainsi que des publications de l'OCDE, de l'IFP EN et de l'OMI.



Le plus souvent, le milieu marin a été considéré comme hostile pour l'homme et chaque avancée significative dans la conquête des océans a nécessité à la fois une forte volonté et une maîtrise des sciences et techniques les plus sophistiquées[5]. La clé de la conquête des océans a toujours été de l'ordre du savoir scientifique et de la maîtrise technique. Corrélativement, le montant des investissements nécessaires en matière maritime est toujours considérable, justifiant des coopérations le plus souvent internationales ainsi que la conjugaison indispensable des efforts publics et privés, sur le long terme.

Un milieu riche mais complexe, seulement accessible grâce à la haute technologie et donc à l'innovation permanente, nécessitant de lourds financements souvent risqués : la mer et ses richesses ne se laissent pas conquérir à la légère par des actions conjoncturelles ou des coups médiatiques. Ce qui suppose en contrepartie des politiques stables et pérennes sur le long terme, ainsi qu'un environnement propice à l'innovation.

La mondialisation met justement en exergue les « espaces communs », espaces fluides et non administrés qui échappent justement à la souveraineté directe des États et constituent à la fois un enjeu et un champ d'affrontement. C'est le cas des espaces géographiques exo-atmosphérique et maritime (y compris les fonds marins), mais aussi électromagnétique (internet, cyberspace), ou encore d'autres champs « sans frontières » comme la finance, les médias, les ONG ou le savoir d'une façon plus générale. Ces espaces ont en commun de s'organiser de façon non hiérarchique autour d'un ensemble de réseaux qui relient entre eux les points nodaux constitués par les différentes zones de peuplement, d'exploitation et de transformation des ressources ou des données immatérielles, de concentration des savoirs ou des centres de décision. Le phénomène de la mondialisation a un caractère historiquement maritime.

LES VULNÉRABILITÉS INDUITES

L'importance du fait maritime dans la mondialisation n'est donc pas un phénomène nouveau. Diversification des routes maritimes, forte augmentation des tonnages transportés, extension des zones d'exploitation des ressources en mer, développement de la navigation de plaisance et de croisière, création d'espaces maritimes gérés : le monde qui se dessine devant nos yeux

est de plus en plus « marin ». Son développement spectaculaire risque cependant d'engendrer un certain nombre de risques dont il faut bien prendre conscience. Un tiers seulement de la surface de la planète est soumis à la loi des États. C'est-à-dire en réalité que les deux tiers sont placés sous le régime juridique international de la Haute mer et de ce fait n'appartiennent à personne (*Res nullius*). Avec la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (Montego Bay, 1982), le cadre juridictionnel s'est précisé (notion de ZEE, Autorité internationale des fonds marins, etc.). Mais cela laisse encore ouvert un vaste champ pour des contestations et des interprétations diverses. Un premier danger serait de laisser « territorialiser » ces immensités libres et largement vierges. Un autre serait de considérer à l'inverse que cet espace de liberté n'appartient à personne, quand nous devrions plaider qu'il appartient à tous. Il faudra bien définir des règles internationales d'exploitation durable pour l'énorme réservoir des ressources situées en haute mer.

La course croissante aux ressources maritimes suscite déjà des compétitions et donc des tensions de plus en plus vives, notamment là où le découpage des zones économiques exclusives (ZEE) fait l'objet de contestations. De plus en plus fréquentées, les routes maritimes sont des lieux de tensions. Les détroits, les passages resserrés, les zones côtières, sont les lieux privilégiés pour l'emploi de modes d'actions asymétriques. Il en va de même des installations *offshore*, qui se multiplient et font de plus en plus souvent l'objet d'attaques sur les navires qui les ravitaillent.

La puissance maritime reste au cœur des débats, présents et à venir. Sans système de surveillance et de contrôle des espaces maritimes, sans bâtiment de guerre et moyens[6] de l'État, pas de liberté de circulation, pas d'exploitation contrôlée et responsable des ressources de la mer, pas de maîtrise de la pollution ni de conservation des espèces, pas d'activités de loisirs ni de recherche scientifique. L'exemple de la piraterie – endémique et largement renaissante – montre bien les limites du concept de *Res Nullius* lorsque les moyens de surveillance et d'action sont réduits. Des dispositifs étatiques de contrôle des activités en mer sont en train de se mettre en place, y compris au niveau européen, via des réseaux de capteurs corrélés à des bases de données et pilotés par des systèmes de gestion des informations. Mais les océans sont immenses et on ne peut imaginer maîtriser de tels espaces uniquement à distance. Les radars et les caméras de surveillance

5. À cet égard, il y a quelque chose de fascinant à lire le rapport de l'Académie des Sciences chinoise, intitulé : « Marine Science & Technologie in China : A Roadmap to 2050 », Science Press, Beijing.

6. Cela couvre l'ensemble des moyens concernés : navires, aéronefs, satellites, drones, dispositifs à terre, renseignement, etc.

n'ont jamais rendu inutiles les gendarmes et les policiers, armés.

Si l'appropriation des espaces fluides ne peut être l'objet ultime d'une politique, leur contrôle est bien une condition *sine qua non* de la puissance. Aujourd'hui comme hier, le déploiement ostensible de forces navales au large des eaux territoriales d'un pays, dans une zone de tensions ou le long d'une route maritime, revêt une très forte signification politique. Chacun montre sa force pour ne pas avoir à s'en servir. À cet égard, le « Livre Blanc » chinois est très clair[7].

Les pays émergents ont tous bien compris l'importance d'une marine puissante pour défendre leurs intérêts. À l'heure où les Européens réduisent la toile et peinent à définir une politique maritime ambitieuse, ces pays et ceux qui les entourent engagent d'importants programmes d'extension ou de renouvellement de leurs moyens navals. Conscients des ressources que recèle l'océan qui borde leurs rivages, certains pratiquent même des stratégies d'intimidation – voire de déni d'accès – afin de se tailler la part du lion dans la répartition de richesses dont la « propriété » est encore incertaine. « On ne peut être que frappé par la conjonction des ambitions maritimes affichées et formalisées par les pays émergents et des moyens qu'ils se donnent pour les poursuivre avec des budgets « navals » qui devraient augmenter, entre 2011 et 2016, en Russie de 35 %, en Chine de 57 %, au Brésil de 65 % et en Inde de 69 %. »[8].

Mais la haute mer est aussi l'espace privilégié de manœuvre des forces aéromaritimes et sous-marines, y compris nucléaires : premièrement celles des puissances navales historiques dont bien sûr la France et le Royaume-Uni en Europe, mais aussi et de plus en plus celles des marines des grands pays émergents dont les ambitions ne se limitent manifestement pas à patrouiller dans leurs zones économiques exclusives. Les marines de guerre ont toujours été au premier chef des instruments de puissance et de pouvoir, attributs majeurs du statut international d'un État, s'inscrivant dans des géostratégies de long terme[9]. Comme l'a déclaré sans ambiguïté le 1er mars 2013 la présidente brésilienne Dilma Rousseff lors de l'inauguration du chantier de construction de sous-marins, à Itaguaï : « Ici, dans ce lieu, a été érigé un projet très important pour le Brésil. Tout cela nous a fait entrer dans le groupe très restreint des pays du Conseil de sécurité, les seules Nations qui ont accès à la technologie des sous-marins nucléaires : les États-Unis, la Chine, la France, le Royaume-Uni et la Russie. »

De par les facilités qu'offrent la voie maritime et le statut de la haute mer pour entrer sur un théâtre de crise, les stratèges s'orientent d'ailleurs de plus en plus vers des actions « de la mer vers la terre » qui mettent en avant les forces aéronavales interarmées sous mandat international et donnent une résonance nouvelle à la notion de pré-positionnement. Pour les États-Unis, la pression sur les flux maritimes intercontinentaux redonne une importance majeure aux opérations amphibies. Nous voyons par ailleurs la Russie, la Chine et le Japon se doter d'importants programmes de développement de flottes amphibies.

LA MER, UN PARADIGME RENOUVÉLÉ : VERS UN « NEW DEAL » MARITIME EN EUROPE ?

Dès 1414, le prince portugais Henri le Navigateur avait fait le pari que l'avenir de son pays sans ressources se jouerait en mer. Avant les autres Européens, il avait eu l'intuition d'une « Renaissance » économique et d'un formidable développement grâce aux océans. Dans cette période de grands bouleversements, il avait montré un courage et une persévérance exemplaires. Après lui, les autres États occidentaux se sont lancés à leur tour sur mer à la conquête du monde. Ils ont conduit l'Europe à la suprématie commerciale, industrielle et culturelle qu'elle a connue jusqu'à l'époque contemporaine.

Nous savons que la démographie est le moteur principal de la croissance économique. À cet égard, l'Europe apparaît fortement défavorisée dans la compétition internationale. Rédhitoire à terme dans une perspective statique exclusivement terrestre, ce handicap majeur ne peut probablement être dépassé qu'en mer, dans une vision géopolitique dynamique et transversale, en prenant appui sur les avantages compétitifs déterminants dont nos puissances maritimes essoufflées détiennent encore largement les clés. Les pays européens conservent en effet les atouts de la puissance maritime qui leur ont permis de se développer à ce point[10]. Les outils et les compétences sont là, en Europe, avec les principaux acteurs du monde maritime. Plus de 5 % du PIB de l'Europe sont assurés par les industries et services liés à la mer, sans compter la part des matières premières comme les hydrocarbures ou le poisson. D'après le rapport « Blue Growth » de la Commission européenne, cela génère environ 500 milliards € de chiffre d'affaires et concerne

7. « China's development of an aircraft carrier has a profound impact on building a strong People's Liberation Army Navy (PLAN) and safeguarding maritime security ».

8. Rapport 674/2012 du Sénat

9. On peut penser que la Chine comme le Brésil, l'Inde ou la Russie misent largement sur tous les registres de la puissance navale.

10. Il y a une corrélation historique entre puissance navale et puissance économique. Le projet Océanides a pour ambition de démontrer cette relation par une étude scientifique exhaustive de l'histoire maritime mondiale, couvrant cinq millénaires et l'ensemble de la planète. Pour la première fois, le déroulé de l'histoire de l'humanité sera examiné au travers du prisme maritime.

plus de 5,4 millions de personnes (7 en 2020). « Le bien-fondé de cette approche est également confirmé par le constat que pratiquement tous les problèmes majeurs auxquels l'Europe est confrontée, à savoir l'énergie, le changement climatique, la conservation et la protection de l'environnement, la recherche et l'innovation, la compétitivité et la création d'emplois, le commerce international, les transports et la logistique comportent une large dimension maritime. »[11]

De tous les points de vue, l'enjeu maritime est considérable au niveau mondial. Comprendre la mer, c'est en quelque sorte comprendre le monde de plus en plus global et interconnecté qui se présente à nous. La mer est non seulement le nouvel espace de développement de la planète, mais aussi la clé d'un futur commun à toute l'humanité. Au-delà de l'économie bleue, pointe déjà le concept global de « Blue society ». L'Union européenne est la première puissance économique et maritime mondiale. La mer peut offrir aux Européens un nouvel horizon de nature à dynamiser leurs ambitions, stimuler leur créativité et tirer bénéfice à la fois des audaces du passé, des opportunités offertes par le présent et des succès que l'avenir leur réserve. La conquête pacifique et raisonnée des immenses ressources des océans est un enjeu politique, économique, social et sécuritaire majeur à la hauteur des défis de la mondialisation. La course est engagée, nous ne pouvons pas l'ignorer ni rester sur la touche. D'inestimables perspectives de développement en mer s'ouvrent à nouveau devant nos yeux ; c'est une chance exceptionnelle à saisir car nous avons toutes les compétences pour relever ces défis avec nos

partenaires, notamment européens[12]. En ces temps de morosité économique, de craintes entretenues, de repli défensif ou d'attentisme suicidaire, elle nous donne l'opportunité unique de préparer au mieux l'avenir de nos enfants tout en sortant de la crise actuelle par le haut, avec une vision novatrice, ouverte et dynamique que beaucoup appellent de leurs vœux.

CONCLUSION

Si nous ne voulons pas rester des spectateurs timorés en marge des évolutions historiques, le temps est venu de définir des lignes stratégiques courageuses et volontaristes ; de polariser les énergies et les atouts compétitifs ; de mettre en place corrélativement les moyens *ad hoc* de gouvernance et de pilotage de projets, où l'Europe joue pleinement mais seulement son rôle de stratège et de coordonnateur, en partenariat avec les acteurs publics et privés compétents.

Emmanuel DESCLÈVES

Vice- amiral. Il a travaillé chez l'armateur CMA- CGM comme membre du Comité exécutif et Directeur technique et assure les fonctions de Conseiller Défense du Président de DCNS. Il a publié de nombreux articles sur des sujets en général liés à la mer. Préfacé par Michel Rocard, son premier livre "Le Peuple de l'Océan" a reçu le prix Éric Tabarly 2011 du meilleur livre de mer. Il est membre de l'Académie de Marine et membre de l'Académie des Sciences d'outre-mer.

11. Communication de la Commission Européenne, « Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime », 2008.

12. José Manuel Barroso, « Le passé, le présent et l'avenir de l'Europe sont ancrés dans les océans et les mers », 2 mars 2005.

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :

www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.