

RENSEIGNEMENT HISTOIRE & GÉOPOLITIQUE
ÉTUDES

LE BASCULEMENT OCÉANIQUE MONDIAL

OLIVIER CHANTRIAUX
THOMAS FLICHY de LA NEUVILLE

Préface du vice-amiral d'escadre MARIN GILLIER



LAVAUZELLE

Le basculement océanique mondial

Le trafic maritime marchand mondial est passé de 550 Mt de marchandises en 1995 à 8 Mdt en 2008. La plaque arabique, longue de 2.000 km et large de 500 km, recèle près des trois quarts des réserves mondiales d'hydrocarbures et 40 % de la production mondiale de pétrole transitent par le détroit d'Ormuz.

Placé entre le golfe Persique et la mer Caspienne qu'il relie par des oléoducs, l'Iran se retrouve au centre géopolitique du monde, dont il est le 4ème producteur de pétrole et dépositaire de la 2ème réserve de gaz après la Russie. Par le détroit de Malacca, 50.000 navires transportent chaque année 30 % du commerce mondial et 80 % des importations pétrolières de la Chine et du Japon. A l'importance stratégique des canaux de Suez et de Panama, pourrait s'ajouter, à terme, celle du passage de l'Atlantique au Pacifique par le Nord-Est par suite du réchauffement climatique. La montée en puissance des marines de commerce s'est accompagnée de l'essor des flottes de guerre pour sécuriser ces axes maritimes, menacés par les trafics illicites et la piraterie. A la suite d'analyses géographiques, historiques et statistiques, les auteurs constatent que les anciennes puissances océaniques (Europe, États-Unis et Japon) ont réduit leur présence sur les mers, alors que les pays émergents (Chine, Inde et Brésil) augmentent la leur. A partir des années 1990 et afin de maîtriser la route maritime la reliant au golfe Persique, la Chine lance sa stratégie du « collier de perles » par la construction de bases navales en Birmanie, au Bangladesh, au Pakistan et au Sri-Lanka. Pour la contrer, les États-Unis ont renforcé leur base de Diego Garcia, dans l'archipel des Chagos au milieu de l'océan Indien, pour surveiller les zones sensibles et lutter contre le terrorisme. Ils considèrent en effet que l'Asie-Pacifique présente un risque d'embrasement pour diverses raisons : poursuite du programme nucléaire nord-coréen ; non règlement du contentieux Chine/Taïwan ; montée de l'islamisme en Indonésie ; instabilité politique des Philippines ; brigandage maritime en mer de Chine méridionale. Le Japon modernise sa Marine pour contrôler les routes maritimes indispensables à sa sécurité et pallier la montée en puissance chinoise. Dans l'océan qui porte son nom, l'Inde développe sa Marine pour : bloquer les trafics d'armes et de stupéfiants ; protéger ses voies de navigation pour ses approvisionnements

énergétiques et son commerce extérieur ; patrouiller dans sa zone économique exclusive de 2,3 Mkm². Par ailleurs, la Russie cherche à monopoliser l'écoulement des exportations pétrolières des pays riverains de la mer Caspienne par son propre réseau d'oléoducs continentaux. Pour cela, elle a reconduit ses accords militaires avec l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Kazakhstan et renforcé sa flotte en mer Caspienne. Les États-Unis ont alors lancé une coopération avec l'Azerbaïdjan, fourni une aide militaire à la Géorgie et un soutien financier à l'Arménie. De son côté, la Chine a conclu un accord de coopération avec le Kazakhstan. En Amérique latine, le Brésil développe sa Marine avec notamment l'aide de la France. Celle-ci, déjà présente à Djibouti, a construit une base navale à Abou Dhabi face à l'Iran, exemple qu'envisage de suivre la Grande-Bretagne dans le sultanat d'Oman !

Loïc Salmon

Chine, Iran, Russie : un nouvel empire mongol ?

Marine nationale : permanence, Opex et police en mer

Marine et Diplomatie

« Le basculement océanique mondial » par Olivier Chantriaux et Thomas Flichy de La Neuville. Éditions Lavauzelle, 150 pages.