

L’empreinte de l’océan

Par Emmanuel Desclèves

Résumé

À bien des égards la connaissance du milieu marin est la clé du futur. L’océan recèle en effet la quasi-totalité des ressources nécessaires à l’humanité. Par ailleurs, la mer est de tout temps le principal espace de communications et d’échanges entre les peuples ; espace sans frontières, espace stratégique par excellence, libre de toute contrainte géopolitique et ouvert à tous, vecteur premier de la mondialisation et enjeu majeur de notre avenir commun. La conquête pacifique et raisonnée des immenses ressources des océans est un enjeu politique, stratégique, économique, social et sécuritaire majeur à la hauteur des défis de la mondialisation.

Abstract

In many respects, knowledge of the marine environment is the key to the future. The ocean contains almost all the resources needed by humanity. Moreover, the sea has always been the main space for communications and exchanges between peoples ; a space without borders, a strategic space par excellence, free of any geopolitical constraint and open to all, the primary vector of globalization and one of the main stakes in our common future. The peaceful and reasoned conquest of the immense resources of the oceans is a major political, strategic, economic, social and security issue that needs to be solved if we are to rise to the challenges globalization holds in store for us.

Mots-clés : Océan ; mer ; ressources ; mondialisation ; espace stratégique.

Keywords : *Oceans ; sea ; resources ; globalization ; strategic space.*

Citation

Desclèves, Emmanuel (vice-amiral), “L’empreinte de l’océan”, *La Vigie*, hors-série “Marine”, novembre 2022.

Auteur/Author

Le vice-amiral (2S) **Emmanuel Desclèves**, membre de l’Académie de Marine et de l’Académie des Sciences d’Outremer, a servi une quinzaine d’années à la mer. Après avoir quitté la Marine, il a travaillé une dizaine d’années dans le secteur maritime, d’abord chez CMA CGM (direction technique) puis chez DCNS (Naval Group). Il est l’auteur de plusieurs ouvrages et de nombreux articles traitant du domaine maritime en général.

Vice Admiral (French Navy, Ret.) Emmanuel Desclèves, a member of the Académie de Marine and the Académie des Sciences d'Outremer, served some fifteen years at sea. After leaving the Navy, he worked for ten years in the maritime private sector, first with CMA CGM (technical management), then with DCNS (Naval Group). He is the author of several books and numerous articles dealing with the maritime field in general.

Texte intégral

À bien des égards la connaissance du milieu marin, encore très limitée, est la clé du futur. L’océan recèle en effet la quasi-totalité des ressources nécessaires à l’humanité. Par ailleurs, la mer est de tout temps le principal espace de communications et d’échanges entre les peuples ; espace sans frontières, espace stratégique par excellence, libre de toute contrainte géopolitique et ouvert à tous, vecteur premier de la mondialisation et enjeu majeur de notre avenir commun.

Une planète bleue

Des récits initiatiques ou mythiques de l’*Odyssée* à ceux des *Grandes découvertes*, des féroces Barbaresques aux grands explorateurs couverts de gloire, des *tsunamis* destructeurs aux lagons enchanteurs, la mer a toujours fait rêver. Le capitaine Nemo, le Cap Horn, *La nouvelle Cythère* de Bougainville, *Moby Dick* ou *Les Révoltés du Bounty* nous transportent vers des horizons incertains mais des songes sans fin. Combien de lecteurs ont une connaissance de ces réalités souvent historiques, de ces lieux bien géographiques et des épopées humaines qui sont à l’origine de ces récits ? Probablement assez peu, car si les Français aiment l’Histoire, ils se contentent surtout de celle de notre hexagone terrestre. À leur décharge, cette mer encore bien mal connue n’a pas beaucoup d’adeptes pour expliquer au fond à quoi elle sert sur notre planète Terre. D’autant que l’océan couvre quand même 72% de la surface de notre globe. À tel point qu’en 1968, les premiers astronautes émerveillés l’ont qualifiée de planète bleue.

La mer a beaucoup plus de choses à offrir qu’on ne l’imagine *a priori*. On peut se demander d’abord ce qu’il adviendrait de notre planète sans ses océans ? La réponse est sans appel : aucune vie ne serait possible, notre Terre serait simplement une autre Lune. À l’inverse, une planète exclusivement bleue serait viable. La mer est donc indispensable, ce qui n’est pas le cas de la Terre en tant que telle. L’océan est aussi la machine thermique qui permet de réguler les températures et le climat, d’absorber l’énergie solaire, de la stocker et la restituer ; et aussi de réguler et de distribuer l’eau douce ; d’absorber et de redistribuer le CO₂ ; de régénérer l’oxygène de l’air. En outre, l’océan recèle en quantités quasi illimitées toutes les ressources nécessaires à la vie de l’humanité.

Un écosystème mondialisé¹

Mais bien avant tous ces attributs géophysiques, l’océan mondial est par excellence l’espace de liaison entre les peuples. D’abord parce que c’est un milieu continu, fluide, libre de toute entrave et sans frontières. Ensuite, pour la facilité qu’offrent les navires, vecteurs privilégiés des échanges de marchandises depuis des temps immémoriaux.² Enfin et par conséquent, parce que les zones de production se sont installées préférentiellement

¹ Emmanuel Desclèves, “La mer, vecteur et enjeu du futur”, *Études*, mars 2013.

² Les routes maritimes ne furent pas que commerciales. Elles permirent la diffusion des religions, des écrits, des cultures et des modèles politiques.

sur des voies navigables ou à proximité du littoral maritime, où se concentre désormais la majorité de la population mondiale.

Le réseau maillé et évolutif des routes maritimes avec ses points nodaux (ports et détroits) structure la planète pour le transport des biens matériels. Historiquement, la mer Rouge, les bouches du Tigre et de l’Euphrate, celles de l’Indus, les côtes indiennes et le détroit de Malacca, porte de l’Extrême-Orient, sont reliés par voie maritime depuis au moins cinq millénaires. Un seul navire de la compagnie des Indes orientales transportait autant de marchandises qu’une improbable caravane de plusieurs centaines de chameaux empruntant la route de la soie. Aujourd’hui un seul porte-conteneurs charge l’équivalent de 10 000 camions semi-remorques ou de 1500 Airbus A380 Cargo. Et s’agissant d’émission de CO₂ rapportée à la tonne transportée par kilomètre, elle est 100 fois moins élevée par bateau qu’en avion. Pour donner une autre image de l’empreinte du transport maritime sur la mondialisation, retirez d’un centre commercial ce qui a transité par mer, il ne restera qu’environ 10% des marchandises sur les étagères !

À l’aplomb de cette sorte de filet des routes maritimes de surface, des millions de kilomètres de câbles et fibres optiques tissent au fond des mers le maillage par où transitent 99% des communications mondiales. Quand on téléphone à Shanghai, la communication emprunte exactement (sous l’eau) les 18 000 kilomètres de la route maritime de surface depuis le *Data Center Interxion* de Marseille en passant par le canal de Suez et les détroits de Bad El-Mandeb et de Malacca. Et sans ces tuyaux sous-marins à grand débit, il n’y aurait tout simplement pas d’Internet.

D’une façon générale, ces réseaux de transport de biens matériels comme immatériels à très bas coûts sont les principaux vecteurs d’un écosystème mondialisé ; ils consacrent *de facto* l’interdépendance inexorable des économies et des moyens de communication. Autrefois essentiellement statique, la richesse est aujourd’hui une réalité dynamique basée sur les échanges et les flux, dont l’essentiel passe par la mer. Fondamentalement, la mer est le vecteur premier de la mondialisation.

Un immense réservoir de ressources sous-explorées

Les ressources terrestres s’épuisent ou sont menacées, nous en sommes tous conscients. Seule la mer pourra satisfaire les besoins en espace vital, énergie, nourriture, eau et matières premières, de plus en plus nécessaires compte tenu de l’accroissement des populations et des niveaux de vie à l’échelle mondiale. On ne trouvera dans l’espace sidéral ni énergie utile, ni eau, ni nourriture, ni médicaments, ni minerais, ni même de sable³ pour construire des bâtiments. En revanche, tout cela existe dans la mer en quantités quasi illimitées.

Les scientifiques comme les philosophes recherchent aujourd’hui l’histoire de la genèse du monde. Si la matière inanimée trouve une explication avec le *Big Bang* d’il y a environ 15 milliards d’années, la mer s’impose comme le milieu originel de la vie. Elle y

³ Après l’eau et l’air, le sable est le troisième produit le plus consommé au monde. Son économie génère plus de 100 milliards d’euros par an en chiffre d’affaires.

est née voici près de 4 milliards d’années. Les environnements marins abritent une grande variété d’écosystèmes encore mal connus qui sont d’une importance capitale pour le fonctionnement du système Terre et l’évolution de la vie depuis les origines. L’histoire humaine commence donc dans l’océan et à bien des égards sa connaissance est la clé du futur. Le plasma humain en conserve même la mémoire, avec une composition ionique très proche de celle de l’eau de mer. Encore largement vierge et inexploré, le milieu marin recèle une richesse de biodiversité tout à fait exceptionnelle et d’une densité complètement inconnue sur terre. Un seul km² de récif corallien représente la biodiversité marine totale de la France métropolitaine. Les scientifiques estiment qu’il reste entre 8 et 30 millions d’espèces à découvrir, dont beaucoup sont probablement en voie d’extinction. La biodiversité marine encore sous-explorée pourrait bien être le principal gisement de nouvelles molécules d’intérêt des prochaines décennies.

Un milieu exigeant

Cependant, ces richesses ne sont pas d’accès facile. 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 perfectionnées.⁴ Les *Grandes découvertes* ont été le fait de souverains visionnaires et de capitaines aventureux, mais aussi de savants versés dans toutes les disciplines. Certes, l’environnement maritime est plus contraignant, le milieu est plus difficile, mais il s’avère également plus complexe, donc plus riche, plus diversifié, plus prometteur. Du fait des difficultés techniques, aujourd’hui comme hier, seules quelques rares grandes nations comme la France ont la capacité d’explorer le fond des océans, de faire des recherches sur la biomasse, ou de concevoir des sous-marins lanceurs d’engins (SNLE).

Corrélativement, le montant des investissements nécessaires en matière maritime est considérable, justifiant des coopérations le plus souvent internationales ainsi que la conjugaison indispensable des efforts publics et privés. Depuis toujours l’expédition maritime est une opération lourde, complexe et risquée. C’est pour commanditer ces expéditions que nos ancêtres ont inventé la banque, l’assurance, le concept de risque mesuré, le droit international, des règles et processus universels adaptés à cette activité fondamentalement mondialisée. Quelques chiffres pour préciser les ordres de grandeur. L’exploitation d’un navire de recherche sismique utilisé pour la recherche de champs d’hydrocarbures sous la mer peut coûter 350 000 dollars par jour, sachant qu’il opère 365 jours par an. Le coût des marchandises transportées par un seul grand porte-conteneurs peut atteindre un milliard de dollars. Un SNLE coûte plusieurs milliards.

D’une façon plus générale, l’ensemble des domaines d’activité maritime représente aujourd’hui le troisième poste de l’économie mondiale. L’économie maritime est composée d’un vaste panel d’activités qui structurent déjà l’économie mondiale : transports et

⁴ Emmanuel Desclèves, “Le monde maritime à l’avant-garde du progrès technologique”, *Défense* (IHEDN), mars-avril 2015 ; *Le Marin*, 4 mars 2016.

logistique, ports et infrastructures, pêche et aquaculture, exploitations *offshore*, croisières, tourisme, construction et réparation navales, finances, assurances, câbles sous-marins, services maritimes, recherche scientifique et technologique.

Mais il y a aussi des domaines émergents très prometteurs. Une nouvelle ère de développement de l’exploitation des ressources des océans est désormais en plein essor pour les énergies marines renouvelables (EMR) et l’aquaculture, mais aussi pour l’exploitation de minerais sous-marins. Elle est encore débutante pour les ressources liées à la biomasse et aux biotechnologies bleues, au potentiel extrêmement prometteur.

L’espace de liberté par excellence

Un tiers environ 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*). Hors exploitation halieutique, cet espace immense n’était jusqu’à présent qu’un lieu de passage pour les navires qui bénéficient d’une totale liberté de navigation. La haute mer est donc aujourd’hui l’espace de liberté par excellence, les activités humaines n’y étant quasiment pas réglementées.

Un premier danger serait de laisser “territorialiser” ces immensités libres et largement vierges, y compris sous la pression des tenants de la protection de l’environnement. Un autre serait de considérer à l’inverse que cet espace de liberté n’appartient à personne, quand nous devons plaider qu’il appartient à tous. La France aurait certainement un rôle éminent à jouer dans une démarche d’envergure visant à passer du concept actuel de *res nullius* à celui de *res communis*, dans la continuité des travaux de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Comme son histoire maritime et philosophique l’y incite, la France pourrait être l’initiatrice de ce nouveau contrat social pour les océans. Aujourd’hui et davantage encore demain, les ressources qu’on y découvre *in situ* suscitent d’autant plus de convoitises que les besoins mondiaux croissent de façon exponentielle. Sans compter qu’on ne connaît qu’une très faible partie des richesses intrinsèques des océans et des fonds marins. C’est dire s’il est désormais urgent de se lancer de façon concertée dans l’exploration et l’inventaire partagé, puis l’exploitation raisonnée de ce bien commun de l’humanité dont les règles de partage et de gestion restent à définir.

La mondialisation met aujourd’hui l’accent sur les espaces communs (*global commons*), 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, mais aussi électromagnétique, ou encore d’autres champs sans frontières comme la finance, les médias, les ONG ou le savoir d’une façon plus générale. Ces espaces s’émancipent de plus en plus du contrôle des États ou des institutions internationales, constituant des ensembles organiques à la fois liés et différenciés. Ils ont en commun de s’organiser de façon non hiérarchique autour d’un ensemble de réseaux qui relient entre eux les points focaux 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. Selon la formule fameuse de Pascal : “*C’est une sphère dont le centre est partout et la circonférence nulle part*”. Liberté de circulation et d’exploitation, plasticité, interconnexion, fluidité, reconfiguration, contournement, continuité, capillarité, concentration ou diffusion : autant de caractéristiques qui les rapprochent des pratiques maritimes élaborées au fil des millénaires. En ce sens aussi, le phénomène de la mondialisation a un caractère historiquement maritime.

L’affaiblissement des principes qui structurent encore aujourd’hui notre monde westphalien pourrait entraîner à terme l’avènement d’un système multipolaire plus marqué, mettant en jeu des acteurs publics comme privés de plus en plus diversifiés, organisé autour de pôles régionaux ou fondé sur des alliances de circonstance à géométrie variable, selon les intérêts en jeu. La nécessité de réduire les risques systémiques, et de mieux maîtriser les flux et les interrelations au niveau mondial, devrait s’imposer de plus en plus dans un nombre croissant de domaines : économie et finances, mais aussi défense et sécurité, migrations, santé, environnement, information et savoir. À l’instar de ce qui existe dans le domaine maritime, il faudra probablement inventer de nouvelles règles de régulation internationale pour se substituer à celles qui régissent l’ordre ancien.

Maîtriser les activités maritimes

La puissance maritime reste au cœur du sujet. À défaut de système de surveillance et de contrôle des espaces maritimes, sans forces aéronavales et autres moyens de l’État, pas de liberté de circulation, pas d’exploitation contrôlée et responsable des ressources de la mer, pas d’activités de loisirs ni de recherche scientifique, pas de maîtrise de la pollution ni de conservation des espèces, pas de croissance bleue. La piraterie récurrente ainsi que le développement de nombreuses autres activités illicites montrent bien les limites du concept de *res nullius* lorsque les moyens de surveillance et d’action sont réduits.

En matière de protection de l’environnement, notamment, les moyens étatiques et les marines de guerre exercent une responsabilité essentielle pour affirmer ce qui constitue un réel enjeu de souveraineté sur les espaces maritimes sous juridiction nationale (eaux territoriales et zones économiques exclusives : ZEE).

Les pays émergents ont tous bien saisi l’importance d’une marine puissante pour défendre leurs intérêts présents et à venir. À l’heure où les Européens réduisent la voilure et peinent à définir une politique maritime ambitieuse, ces pays lancent d’importants projets d’extension ou de renouvellement de leurs moyens navals, notamment dans la zone Indo-Pacifique. Avides 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 très prometteuses dont la “propriété” est encore incertaine.

La haute mer est donc par excellence l’espace stratégique privilégié de manœuvre des forces aéromaritimes et sous-marines, y compris nucléaires : premièrement celles des puissances navales historiques, 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. C’est la raison pour laquelle les États-Unis, nation maritime par excellence, entreprennent de réviser leur doctrine stratégique globale pour la refonder en termes de capacité à contrer, y compris par la force, ce qui pourrait entraver leur totale liberté de manœuvre sur tous les océans, et notamment dans le Pacifique-ouest.

La clé d’un futur inexorable

Que l’on se place du point de vue géopolitique, stratégique, géoéconomique, démographique, scientifique, sociologique ou écologique, l’enjeu maritime est considérable au niveau mondial. Comprendre la mer, c’est en quelque sorte comprendre le monde qui se présente à nous, un monde de plus en plus global et interconnecté, un monde de flux et d’interdépendances. La mer est non seulement le nouvel espace de développement de la planète, mais aussi la clé principale d’un futur commun à toute l’humanité.

L’Union Européenne est la première puissance économique et maritime dans le monde. Prises dans leur ensemble, ses nations détiennent encore la plupart des principaux leviers du monde maritime actuel. La France, en particulier, dispose dans le domaine maritime d’atouts très significatifs mais peu connus : une recherche scientifique parmi les plus pointues ; des ZEE immenses réparties sur l’ensemble du globe ; plusieurs armateurs et sociétés de services, industrielles ou commerciales de renommée mondiale ; une marine de tout premier rang, etc., qui font de la France un très grand pays maritime qui s’ignore.

Conclusion

La conquête pacifique et raisonnée des immenses ressources des océans est un enjeu politique, stratégique, économique, social et sécuritaire majeur à la hauteur des défis de la mondialisation. La mer peut offrir aux Français 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. De ce point de vue, la mondialisation est une chance qui offre à l’Europe une occasion unique de renouer avec le destin maritime qui a fait sa puissance et sa grandeur depuis l’épopée fondatrice des *Grandes découvertes*. Le temps est venu d’engager des politiques volontaristes pour que nous puissions transformer utilement cette vision du futur en réalité positive.