

# Accès à la mer

# Table des matières

<b>Préambule</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Le droit de la mer comme contrainte</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Les espaces maritimes au centre des rivalités internationales</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Le port-grabbing comme voie de contournement</b> .....	<b>5</b>
<b>4. La vulnérabilité des infrastructures portuaires</b> .....	<b>8</b>
4.1. Les navires et les ports comme cibles d'actions terroristes.....	8
4.2. Les infrastructures maritimes comme cibles des cyberattaques .....	9

## Préambule

L'accès aux espaces maritimes est un enjeu de puissance et de survie pour les Etats. Les océans sont devenus, à la faveur de la complexification de l'économie mondiale, des clés de la connectivité humaine, l'espoir du désenclavement des pays dont le développement est perclus par la faiblesse des infrastructures terrestres et la garantie d'un commerce plus fluide et plus prospère.

Conscients que la puissance économique passe nécessairement par le contrôle des mers, les Etats se sont lancés dans une compétition pour l'élargissement des espaces maritimes sous leur juridiction et pour le contrôle des mers stratégiques.

Néanmoins, l'accès aux espaces maritimes est aujourd'hui source de tensions entre les Etats, notamment les grandes puissances, car cet accès est contraint par la géographie et le droit international. Dès lors, ces acteurs mettent en œuvre toutes sortes de stratégies pour contourner la contrainte et se garantir un plus grand accès à la mer.

### 1. Le droit de la mer comme contrainte

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite Convention de Montego Bay, adoptée le 30 avril 1982, est le principal instrument juridique encadrant les activités des Etats dans les espaces maritimes. Cette convention énonce les règles que doivent respecter les États, les entreprises et les autres acteurs dans le milieu maritime, ainsi que leurs droits et obligations.

S'agissant de l'accès à la mer, la Convention de Montego Bay introduit, en son article 56, la notion de Zone économique exclusive, espace s'étendant jusqu'à 200 milles marins à partir de la mer territoriale (12 milles à partir des côtes), dans laquelle "l'État côtier a :

- des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;
- juridiction en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin."

Le bénéfice de cet article s'étend également aux îles et possessions des Etats, ce dont la mise en œuvre a favorisé les puissances maritimes traditionnelles (Etats-Unis, France, Royaume-Uni...), qui, du fait des nombreux territoires relevant de leur juridiction de par le monde, se sont érigées en empires maritimes. À l'inverse, pour des pays disposant de vastes territoires terrestres, notamment les puissances du Heartland, la Convention de Montego Bay a constitué une contrainte pour leur expansion en mer. C'est, par exemple, le cas de la Chine, quatrième pays au monde en termes de superficie, mais dont la zone économique exclusive ne dépasse pas le tiers de celles des Etats-Unis et de la France, dont les territoires terrestres sont bien moins importants.

Dès lors, il s'agit pour les différents acteurs lésés par cette répartition de rechercher les moyens d'élargir leur zone économique exclusive, en revendiquant des îles, îlots ou récifs dans les zones conflictuelles et imposant leur domination par la force.

Eu égard à l'hyperconnectivité de l'économie mondiale, l'accès des Etats à la mer ne peut se limiter aux espaces jouxtant leurs territoires. Si les grandes puissances maritimes traditionnelles disposent, du fait de la nature de leurs territoires, d'un accès aux différents nœuds géostratégiques de la planète, d'autres ont recours à l'achat de ports, à des fins commerciales ou militaires pour pouvoir se projeter économiquement au-delà des limites fixées par la convention sur le droit de la mer. La Chine est particulièrement active dans ce sens.

## **2. Les espaces maritimes au centre des rivalités internationales**

L'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a suscité une course aux revendications de régions maritimes, d'îles ou d'archipels, par les Etats désireux d'étendre leurs zones économiques exclusives respectives. Cela a donné lieu à de nombreux différends dont certains, à l'instar de celui opposant le Royaume-Uni à l'Argentine sur le statut des Malouines, se sont transformés en affrontements armés.

L'importance géostratégique de l'accès aux espaces maritimes est telle que les différends les concernant demeurent en vigueur, malgré les arrêts des juridictions internationales. Il en est ainsi des Malouines (Argentine, Royaume-Uni), mais également, de l'Arctique (Russie, Etats-Unis, Canada, Norvège, Danemark et Islande), des Îles Kouriles (Japon, Russie), ainsi que de nombreux litiges en Amérique latine, en Méditerranée, en Atlantique Sud et en Mer de Chine méridionale.

Le conflit autour de cette dernière est particulièrement inquiétant car opposant la Chine aux autres Etats riverains de cet espace, soutenus par les Etats-Unis. La militarisation croissante de la Mer de Chine méridionale (Cf. Article contrôle des mers > militarisation) fait peser un risque d'escalade militaire entre les deux grandes puissances.

Objet d'un différend de longue date, cette mer est un espace stratégique vital pour tous les pays riverains, où transitent, annuellement, 5 trillions de dollars de marchandises et 80% des importations de pétrole de la région. L'ONU avait fixé au 13 mai 2009 la date buttoir par pour soumettre des informations concernant les limites extérieures des plateaux continentaux nationaux au-delà de 200 milles marins en Mer de Chine Méridionale. Le Vietnam et la Malaisie ont fait une demande conjointe pour la partie sud et le Vietnam a fait une demande distincte pour la partie nord.

La soumission conjointe du Vietnam et de la Malaisie a suscité des protestations de la Chine et des Philippines, qui n'ont fait aucune soumission pour la Mer de Chine Méridionale. Avec sa lettre de protestation, la Chine a, pour la première fois soumis à l'ONU une carte, conçue en 1947, semblant indiquer que ce pays revendiquait 80 à 90% de la Mer de Chine Méridionale en tant que territoire maritime.

Après plusieurs incidents avec les autres Etats riverains, la Chine a pris le contrôle, entre 2015 et 2017, d'un chapelet d'îlots et de récifs sur lesquelles elle a construit des installations militaires. Il s'agit des sept sites de Spratleys, Subi Reef, Mischief Reef, Johnson Reef, Hughes Reef, Gaven Reef, Fiery Cross Reef et Cuarteron Reef.

La Chine poursuit ainsi une stratégie visant à faire progresser constamment sa présence militaire sans renoncer à aucune de ses prétentions légales, évitant, à chaque fois que cela est possible, la confrontation directe, notamment avec les Etats-Unis.

Aujourd'hui, aucune puissance n'a le contrôle total de la Mer de Chine Méridionale, mais la Chine est le principal candidat pour y parvenir. Le contrôle de la mer pourrait en temps de paix permettre à la Chine d'imposer à ses voisins sa volonté en matière d'exploitation des ressources halieutiques et minérales de cet espace. Dans l'hypothèse d'une guerre, ce pays pourrait utiliser sa domination militaire de cet espace pour soumettre ses rivaux à un blocus maritime.

### **3. Le port-grabbing comme voie de contournement**

Au niveau mondial, si 90% du commerce international transite par voie maritime, la sécurité énergétique et alimentaire de la plupart des nations dépend de quelques points stratégiques, dits choke points ou points d'étranglement, où se concentre une partie importante du fret et qui sont, à la fois, suffisamment étroites pour être fermées, sans qu'il existe de routes alternatives le cas échéant et suffisamment importantes pour perturber le commerce à l'échelle mondiale.

Parmi les 14 points d'étranglement recensés, six revêtent un intérêt stratégique particulier, à la fois de par l'importance du trafic qui y transite et de par leur proximité de zones à risque. Il s'agit de Bab el-Mendeb, du détroit d'Hormuz et du canal de Suez qui ceignent la Péninsule arabique, des détroits du Bosphore et des Dardanelles en Turquie et du canal de Panama en Amérique centrale.

Aussi, les Etats mettent-ils en œuvre diverses stratégies pour avoir une influence directe sur ces points d'étranglement. Parmi ces stratégies, outre le renforcement des capacités navales et l'extension des zones maritimes exclusives, certains acteurs se sont lancés dans une politique d'achat de ports, comme c'est le cas de la Chine.

La croissance économique continue et les progrès technologiques de la Chine entraînent la nécessité d'une expansion à l'international. Dans le cadre de son ouverture, la Chine a principalement suivi la voie de l'industrialisation orientée vers l'exportation, ce qui l'a propulsée, à la faveur de son accession à l'Organisation mondiale du Commerce, au statut d'usine du monde.

Le lancement, en 2013, des Nouvelles routes de la soie qui correspond à la volonté de renouveler le modèle économique chinois pour affronter la montée de la demande intérieure, en garantissant, notamment, l'approvisionnement en ressources énergétiques et en matières premières et de conquérir de nouveaux marchés pour les entreprises d'Etat, en particulier dans le domaine des infrastructures.

Dans ces circonstances, les investissements portuaires sont d'une importance cruciale pour la Chine qui bénéficie, pour cela, d'une position avantageuse. En effet, grâce à sa politique d'ouverture, le pays dispose d'un solide ancrage dans le transport maritime international, sa flotte s'étant classée au second rang mondial en 2018 en termes de tonnage et au troisième rang en termes de conteneurs.

En outre, les compagnies maritimes chinoises sont compétitives au niveau mondial. Par exemple, la China Ocean Shipping Company (COSCO), la Shandong International Transportation Corporation et la Quanzhou Ansheng Shipping Company figurent parmi les leaders mondiaux du transport maritime.

Les investissements portuaires à l'étranger sont étroitement liés aux objectifs de sécurité économique à court et à long terme de la Chine. À court terme, les ports et les infrastructures de connexion facilitent grandement le commerce de la Chine en réduisant les coûts de transport et en garantissant un approvisionnement stable en produits énergétiques et en intrants industriels, ainsi que les exportations de produits chinois.

À long terme, ils permettent à la Chine d'accéder aux marchés de haute technologie traditionnels et émergents et d'acquérir des intrants pour répondre à ses besoins de mise à niveau technologique.

En outre, les investissements portuaires peuvent également servir d'autres objectifs géopolitiques. Les grands investissements à l'étranger permettent d'accroître l'influence politique de la Chine sur les pays hôtes et, à long terme, d'accroître la dépendance des Etats hôtes vis-à-vis de la Chine.

À mesure que les intérêts croissants de la Chine à l'étranger deviennent plus vulnérables aux troubles internationaux et régionaux, au terrorisme, à la piraterie... les ports peuvent faciliter le fonctionnement de la marine chinoise qui passe progressivement de la défense des eaux territoriales au contrôle de la haute mer.

Néanmoins, pour l'heure, la sécurité économique reste la principale motivation des investissements portuaires chinois à l'étranger. Bien que les gains politiques sont également escomptés, ils ne peuvent se matérialiser qu'à long terme et ne semblent pas être les déterminants les plus importants de la plupart des investissements portuaires chinois à l'étranger. À cela s'ajoute le fait que, jusqu'à présent, la Chine a fait preuve d'un expansionnisme politique et militaire très limité.

Il convient de noter que les investissements chinois à l'étranger reposent en grande partie sur les grandes entreprises d'État, permettant à ce pays de déployer des stratégies reposantes, à la fois sur des outils économiques, politiques et diplomatiques. Sous le contrôle étroit du gouvernement chinois et grâce à son soutien financier et politique, les entreprises d'État jouent un rôle essentiel dans la politique économique de la Chine.

Par ailleurs, dans le cadre de la BRI et celui de la stratégie Going Global que la Chine a lancée au début des années 2000 pour encourager les entreprises chinoises à investir à l'étranger, les plus importantes entreprises d'État telles que COSCO obtiennent des prêts massifs auprès de banques d'État telles que la Banque de développement de Chine.

Parallèlement, leur puissance financière en fait des compétiteurs puissants sur le marché mondial. Par exemple, COSCO possède plus de 46 terminaux à conteneurs dans le monde et traite 90 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) par an, ce qui en fait la deuxième plus grande compagnie maritime au monde. Par conséquent, les entreprises d'État jouent un rôle clé dans la mise en œuvre des politiques chinoises en matière d'infrastructures et d'énergie à l'étranger, notamment dans le cadre de la BRI.

## 4. La vulnérabilité des infrastructures portuaires

Si le contrôle des ports permet une expansion du commerce et un accroissement considérable des capacités de projection, il expose également leurs détenteurs aux risques inhérents aux activités portuaires ainsi qu'à ceux liés à l'instabilité politique ou sécuritaire des régions où sont situées les installations portuaires.

De fait, les ports, les navires et autres installations maritimes suscitent l'intérêt des organisations terroristes depuis des décennies, à la fois comme cibles pour leurs attaques et comme moyen de transport pour leurs membres, d'approvisionnement en armement, notamment, et de communication. Pour ce faire, ces groupes s'associent à des organisations criminelles transnationales qui utilisent des moyens maritimes pour faciliter leurs opérations criminelles (trafics, contrebande...).

L'expansion de l'État islamique, sa liste croissante de wilayas s'étendant de l'Afrique de l'Ouest à l'Asie du Sud-Ouest et l'utilisation de systèmes d'armement militaires dans les attaques terroristes maritimes, font peser des menaces graves sur le transport maritime mondial. Une « alliance commerciale » entre des terroristes et des réseaux criminels transnationaux, soutenus, potentiellement, par des États voyous, complaisants, ou faillis, représenterait un défi pour les systèmes de sécurité des ports maritimes et des navires.

### 4.1. Les navires et les ports comme cibles d'actions terroristes

Le terrorisme peut, en mer, prendre une multitude de formes. Si, dans la plupart des cas répertoriés, de petits navires ont servi de plateforme pour lancer ou mener des attaques, la principale préoccupation, exacerbée par l'extension de l'État Islamique en Afrique et sa prise de contrôle de zones côtières comme Mocimboa (Mozambique), est que les terroristes prennent le contrôle de moyens de transport maritimes dans le but de les utiliser comme armes de destruction massive ou d'occasionner des pertes importantes. Une attaque, utilisant, par exemple un tanker et ciblant des pipelines ou des ports pétroliers, souvent situés à proximité de grandes conglomérations, aurait des effets dévastateurs non seulement en termes de vies humaines, mais, également, en termes d'approvisionnement de régions entières en énergie. De même, une attaque ciblant les câbles sous-marins de données pourrait priver d'accès à internet de vastes pans de territoire.

Par ailleurs, les ports peuvent également être visés par des groupes terroristes non comme cibles militaires mais comme outils logistiques. L'utilisation des moyens de transport maritimes commerciaux - grands navires océaniques, navires de croisière et cargos côtiers - par ce type d'organisations est une pratique ancienne. De ce fait, si pour l'instant les groupes terroristes n'ont pas ciblé de grandes installations portuaires ou maritimes, ce n'est non pas une négligence stratégique mais bien le reflet d'une faiblesse, une interruption de la navigation serait, en effet, préjudiciable à leurs intérêts. Un attentat visant le secteur maritime conduirait par ailleurs, à l'instar de ce qui fut le cas pour l'aviation civile, à une augmentation drastique des contrôles, ce qui priverait les terroristes et leurs associés issus des grandes organisations criminelles, de moyens logistiques importants. Cet état de fait n'exclut, cependant pas, qu'un groupe en pleine débâcle, comme ce fut pendant un temps le cas de l'État Islamique, puisse recourir à une telle stratégie en guise de baroud d'honneur.

#### 4.2. Les infrastructures maritimes comme cibles des cyberattaques

A l'heure actuelle, les cyber-attaques sont devenues monnaie courante. Cela va de la violation de données privées au rançonnement de services de santé ou au piratage simultané de milliers de comptes bancaires.

Les coûts de ces cyber-attaques varient considérablement, en fonction des données et de la méthodologie, mais ils sont évalués, en moyenne, à 4,24 millions de dollars par attaque (IBM), le nombre d'attaques et leur coût connaissant une augmentation constante. Cependant, ces coûts ne tiennent pas compte des pertes à long terme en termes de confiance, de réputation et sécurité nationale de divers pays.

La plupart des systèmes informatiques, techniques, mécaniques, d'exploitation et de communication utilisés dans les ports et à bord des navires et des plateformes d'hydrocarbures sont automatisés. En outre, la majorité des navires et plateformes utilisent une vaste gamme de capteurs, tels que des capteurs météorologiques, RFID, radio embarquée, Wi-Fi et systèmes Internet par satellite.

De nombreux tests d'évaluation ont démontré que tous les équipements et systèmes des ports et des navires susmentionnés, y compris les principaux systèmes de navigation des navires - le système d'identification automatique (AIS), l'affichage des cartes électroniques et le système d'information (ECDIS) et GPS— sont susceptibles d'être pénétrés ou manipulés, en particulier ceux gérés par satellite.

Ces vulnérabilités créent des ouvertures pour les hacktivistes, les terroristes et les éléments criminels, qui peuvent vouloir provoquer une catastrophe environnementale, utiliser un navire pour attaquer une plateforme, voler une cargaison, détourner un navire ou divulguer des informations privées des organisations à des fins de chantage. Des organisations criminelles s'attaquent aux ordinateurs et aux réseaux des compagnies maritimes et de leurs agents, des autorités portuaires et des opérateurs de terminaux pour obtenir des informations sur les horaires de navigation des navires, les ports d'escale, les cargaisons et conteneurs spécifiques à bord, les données de chargement ou manifestes, les informations sur les destinataires et sur les mesures de sécurité en vigueur.

Souvent, ces opérations s'inscrivent dans le cadre d'entreprises criminelles plus larges, visant le vol de cargaison ou le détournement de conteneurs et ou des opérations de contrebande de drogue dans les ports, mais il y a des indications que des gangs criminels, en particulier ceux d'Asie, ont utilisé des informations provenant de systèmes piratés pour cibler les navires pour des attaques pirates.

## Quelques références bibliographiques pour en savoir plus

- Calinoff, Jordan et Gordon, David, " Investments in the Belt and Road Initiative: Is Beijing Grabbing Strategic Assets?", *Survival – Global politics and strategy*, vol. 62 n°4, août-septembre 2020, pp.59-80
- Gontika, Tatiana, *The One Belt One Road (OBOR) Initiative and the Port of Piraeus*, Routledge, 2022, pp. 19-52.
- Tønnesson, Stein, "Four aspects of the crisis in the South China Sea", in, Leszek Buszynski et Do Thanh Hai (dir.), *The South China Sea: From a Regional Maritime Dispute to Geo-Strategic Competition*, Routledge, 2019, pp. 9-23.
- Grossman, Derel, "Military build-up in the South China Sea", in, Leszek Buszynski et Do Thanh Hai (dir.), *The South China Sea: From a Regional Maritime Dispute to Geo-Strategic Competition*, Routledge, 2019, pp. 182-200.
- BAQUÉS QUESADA, Josep, "Los dilemas estratégicos de China", *Revista General de Marina*, Octubre 2021, pp. 563-576
- McNicholas, Michael, *Maritime Security: an Introduction*, Elsevier, 2016, pp. 137-302.
- Zhang, Xufan et Roe, Michael, *Maritime Container Port Security : USA and European Perspectives*, Palgrave Macmillan, 2019, pp. 13-86.
- Christopher, Kenneth, *Port Security Management*, CRC Press, 2015, pp. 58-74.