

LA MEDITERRANEE DE TOUS LES DANGERS...

EDITORIENT

Après l'incident diplomatique chinois provoqué par le passage du *Vendémiaire* dans le détroit de Taïwan¹ (la frégate française ayant pourtant parfaitement respecté le droit international de la mer) et la « maritimisation » de la crise du golfe Persique², prochetmoyen-orient.ch poursuit son analyse des grandes crises internationales à travers le prisme de la nouvelle géopolitique des mers et des océans. Loin d'être arbitraire, ce choix éditorial nous semble – au contraire – correspondre à l'une des tendances les plus lourdes de la mondialisation contemporaine : aujourd'hui, la plupart des crises et conflits finissent par se déverser dans l'eau, provoquant une territorialisation grandissante de la mer, selon un processus d'« arsenalisation », concept que nous empruntons à Franck Maire³. Et cette évolution ne concerne pas seulement de lointains théâtres – mer de Chine méridionale, océan Indien, mer Rouge ou océan arctique -, mais aussi notre proximité : la Méditerranée.

Sur le sujet un livre important, sinon définitif est paru dernièrement⁴ et requiert une lecture attentive. Contre-amiral (2S), Jean-François Coustillière n'est pas un perdreau de l'année : il a servi dans plusieurs zones aéronavales de Méditerranée et du Proche-Orient. Il préside aujourd'hui l'association Euromed-IHEDN (Institut des hautes études de défense nationale). Ses analyses déconstruisent méthodiquement les conflits – religieux, armés et politiques – et tragédies environnementales, démographiques et économiques du *Mare nostrum*. Il restitue avec ma maestria le rôle et les coups tordus des puissances internationales et régionales qui rivalisent d'inventivité, sinon d'agressivité pour promouvoir leurs intérêts à nos portes maritimes les plus proches.

Son diagnostic est d'autant plus d'actualité que vient de s'achever le dernier « Sommet des deux rives », dans une indifférence quasi-générale. Selon La Provence, Emmanuel Macron y est apparu bien seul⁵. Hormis quelques « 200 » projets émanant de la « société civile », cette réunion n'a pas permis d'aborder les dossiers majeurs : sécurité, lutte anti-terrorisme, crise migratoire et défis environnementaux. Un « Cinq plus cinq »⁶ – au niveau des CEM (chef d'état-major des marines nationales des pays concernés) – devrait suivre pour lancer un exercice de sécurité autour du scénario « naufrage d'un grand bateau de croisière ».

A ce stade, les pays du Cinq plus cinq, comme – plus largement – ceux de l'Union européenne (UE) – ne parlons pas de l'OTAN ! -, restent incapables d'échanger moyens et renseignements afin d'élaborer des stratégies communes en matière de défense, de lutte anti-terroriste et de gestion de la crise migratoire. Plus préoccupant encore, on a l'impression qu'ils n'ont pas encore intégré que la Méditerranée n'est plus une « mer occidentale » et qu'il faut désormais admettre que la donne a, radicalement changé ; ce qui nous renvoie d'urgence au livre de Jean-François Coustillière.

UNE NOUVELLE MEDITERRANEE

Deux des principales conclusions de notre rapport – *Ambitions stratégiques américaines, britanniques et russes en Méditerranée*⁷ – étaient les suivantes : le format *euromed* n'est plus adapté aux enjeux actuels qui nécessitent une dimension *euroafricaine* permettant de favoriser une coopération tripartite Union européenne/Union africaine/Ligue arabe, appuyée par les Nations unies ; par ailleurs, une nouvelle donne stratégique oblige à la prise en compte de l'affirmation confirmée de deux nouvelles « puissances méditerranéennes » : la Russie et la Chine.

Avec une Syrie dont la reconstruction se fera principalement avec l'aide de la Russie, de la Chine et de l'Iran ; avec l'arsenalisation du port militaire russe de Tartous (Syrie) et la construction d'un quai chinois dans le même complexe portuaire ; avec la circulation accrue de bâtiments militaires russes et chinois, la mer Méditerranée n'est plus le monopole des puissances occidentales. Les transits économiques entre Suez et Gibraltar – sécurisés par les Marines nationales française, britannique et américaine depuis la fin de la Seconde guerre mondiale – doivent désormais s'effectuer en présence des marines russe et chinoise. L'éloignement progressif de la marine turque de l'OTAN et les derniers essais de missiles de croisière par la marine algérienne, viennent compléter notre constat : la Méditerranée n'est plus une mer occidentale ! Son arsenalisation façonne une nouvelle donne stratégique : une Méditerranée orientale convoitée et partagée, une Méditerranée occidentale en crise durable avec un rôle accru des villes portuaires.

Méditerranée orientale : déversoir des guerres proches orientales

Au cours des semaines qui ont précédé le sommet de l'OTAN de Varsovie, les 8 et 9 juillet 2017, Ankara a provoqué la surprise générale en s'opposant à une proposition américaine visant à créer une force navale de l'Alliance atlantique en mer Noire pour répondre aux nouveaux dispositifs de projection maritime russe à partir du port de Sébastopol. Pour Ankara, cette proposition constituait une violation flagrante des dispositions de la Convention de Montreux de 1936. Celle-ci reconnaît à la Turquie un contrôle sur les détroits du Bosphore et des Dardanelles et régit les règles de navigation en mer Noire. Le texte limite à 21 jours la présence de navires étrangers dans la même zone.

En proposant aux pays riverains, dont la Turquie, la Roumanie et la Bulgarie la formation de cette flotte intégrée sous la bannière de l'OTAN, Washington cherchait à endiguer, sinon affaiblir le nouveau dispositif naval de Moscou dans cette mer transformée en « lac russe », selon les propres termes du président turc. Après d'âpres négociations avec Moscou sur une présence massive de la flotte turque en mer Noire, le revirement d'Ankara a été relaté en détail par le journal turc *Hürriyet Daily News*. Le quotidien relevait déjà en juin 2017 un rééquilibrage inédit de la politique étrangère turque sur fond de tensions grandissantes avec les Etats-Unis et de volonté de normalisation avec la Russie.

Le 3 septembre 2013, alors que Paris, Washington et Londres déclaraient vouloir bombarder la Syrie – suite à l'usage supposé d'armes chimiques dans la Ghouta (banlieue de Damas) par l'armée gouvernementale syrienne le mois précédent -, trois missiles anti-missiles furent tirés à partir de deux bases de l'OTAN en Italie. Ceux-ci ont été neutralisés à partir d'une station radar russe de mer Noire et d'une frégate russe de premier rang croisant au large des côtes syriennes. Durant les mois qui suivirent, plusieurs unités de pays membres de l'OTAN (dont la France), se sont relayées en mer Noire en se conformant au délai de 21 jours de présence. Dans le même temps, un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) russe était repéré au large de la rade de Toulon. La partie de cache-cache devait durer plusieurs semaines.

Si les missions de bâtiments russes sont désormais monnaie courante le long des côtes syriennes, ainsi qu'entre Chypre et le Liban, des incursions russes sous-marines et de surface sont régulièrement détectées aussi en Méditerranée occidentale entre les côtes italiennes, françaises et espagnoles. Les bâtiments engagés ont la possibilité de se réapprovisionner dans la base algérienne de Mers el-Kébir pouvant ainsi se projeter au-delà du détroit de Gibraltar. La marine algérienne reste essentiellement équipée de matériels russes.

Au sortir de la mer Noire, le principal point d'appui russe demeure le port syrien de Tartous qui, au fil des ans, s'est transformé en arsenal interarmées. Désormais, cette base abriterait jusqu'à 3 800 militaires russes. Le même complexe portuaire s'appête à reçu plusieurs unités spécialisées du génie portuaire chinois. Courant 2018, celles-ci sont chargées d'aménager une digue et une passe en eaux profondes, des postes de « *refueling* » pour frégates lourdes et une base vie d'une capacité de deux milles hommes selon les mêmes formats réalisés à Djibouti.

Il y a deux ans et demi, deux frégates chinoises de premier rang et un ravitailleur ont franchi le canal de Suez et relié, durant plusieurs mois, différents ports de Méditerranée orientale et occidentale avant de franchir le détroit de Gibraltar. A son retour, ce groupe naval a effectué un stop diplomatique en rade de Toulon, de même qu'en Italie, en Grèce et en Turquie avant de reprendre la route de Suez pour rejoindre l'océan Indien.

Un autre point cristallise les ambitions maritimes en Méditerranée orientale : la découverte et la mise en exploitation de plusieurs blocs d'hydrocarbures entre Chypre, l'Egypte, Israël et le Liban. Si les trois premiers se sont mis d'accords pour exploiter ces ressources prometteuses, les eaux libanaises sont quant à elles régulièrement violées voire progressivement grignotées par la marine de Tel-Aviv : celle-ci profite de la faiblesse structurelle de son homologue libanaise dépourvue de patrouilleurs et frégates en mesure d'assurer une défense efficace des eaux territoriales du Pays du Cèdre.

En juillet 2017, la compagnie pétrolière indienne ONGC-Videsh a déposé une offre pour l'attribution des licences d'exploration de cinq des dix blocs de la Zone économique exclusive (ZEE) libanaise. Les cinq blocs concernés par la première phase d'attribution des licences sont : le bloc n° 1 (au nord-est du Liban, soit aux frontières chypriote et syrienne) ; le bloc n° 4 (au centre, le plus proche du littoral) ; et les blocs 8, 9 et 10 (les trois blocs du Sud, à la frontière israélienne dont le tracé est controversé).

En juillet 2011, l'annonce par Israël de la conclusion d'un accord sur le tracé des frontières maritimes avec Chypre, les déclarations belliqueuses fusent de part et d'autre. Beyrouth estime que ce tracé pénètre sur une distance de 19 kilomètres dans sa ZEE. Les autorités libanaises ont, donc décidé d'accélérer les procédures pour ne pas laisser le champ libre à Israël. Depuis 1948, aucun accord de paix n'a été signé entre les deux pays : la chasse et les bateaux de guerre israéliens violent presque quotidiennement les eaux territoriales et l'espace aérien libanais.

Naturellement, Beyrouth a entamé plusieurs démarches auprès des Nations unies contre le tracé israélo-chypriote. Le vice-Premier ministre israélien et ministre des Affaires stratégiques, Moshé Yaalon, avait alors accusé l'Iran et le Hezbollah d'être les inspireurs de ces démarches : « *ces deux parties tentent de créer intentionnellement un foyer de tension avec Israël. Nous avons signé un accord avec Chypre de même niveau que l'accord signé entre ce pays et le Liban. Et lorsque nous avons annoncé les prospections gazières, les Iraniens et le Hezbollah ont décidé que c'était un bon sujet de confrontation avec nous. Ils ont*

décidé la délimitation d'une nouvelle ligne, au sud de la ligne convenue entre le Liban et Chypre, qui pénètre en fait dans notre domaine maritime. Cela a été exécuté intentionnellement pour créer un point de confrontation, comme pour le secteur des fermes de Chebaa ».

En 2010, *Noble Energy*, une compagnie basée aux Etats-Unis, avait annoncé la découverte d'un potentiel de 453 milliards de m³ de gaz au large d'Israël. Ce pays dispose déjà du gisement de Tamar, dont les réserves sont estimées à 238 milliards de m³ de gaz. De son côté, dès 2001, le Liban avait fait réaliser un balayage sismique de ses fonds marins. Deux compagnies étrangères, *Spectrum* et *Petroleum Geo-Services*, avaient alors procédé à des prélèvements, respectivement en 2002 et 2006. Ces études sismiques et géologiques avaient révélé une présence importante de gaz et de pétrole.

Un rapport de l'US Geological Survey estime le potentiel au large des eaux libanaises à près de 608 millions de barils de pétrole, 44 560 milliards de pieds cubiques de gaz (plus de mille milliards de m³) et 1 107 millions de barils de gaz naturel liquide. Ces quantités avérées ou estimées permettraient au Liban d'éponger son énorme dette publique de 77 milliards de dollars (150% du PIB) et de s'assurer une indépendance énergétique pour les décennies à venir. A condition, évidemment, que le litige avec Israël aboutisse à une solution négociée.

Plutôt que de s'engager à chercher cette solution, les différentes instances onusiennes ont botté en touche. Rappelons que le Liban a signé la Convention de Montego Bay relative au droit international de la mer, ce qui n'est pas le cas d'Israël. Par conséquent, le Pays du Cèdre est persuadé que la Cour internationale de justice (CIJ) de La Haye finira par lui donner raison, mais certainement après plusieurs années de procédure.

Méditerranée occidentale en crise

Déclenchée par Nicolas Sarkozy et David Cameron, puis relayée par l'OTAN à partir d'une interprétation partielle et partielle de la résolution 1973 du Conseil de sécurité des Nations unies, l'intervention militaire en Libye de mars 2011 a précipité trois dynamiques de crise : trafics de drogues, menaces terroristes et crises migratoires.

Laissant place à des groupes salafo-jihadistes et des factions mafieuses, la destruction de l'Etat de Mouammar Khadafi a favorisé l'interconnexion d'une série d'Etats faillis allant des côtes Atlantique à la Corne de l'Afrique. Ce couloir de criminalité, qui traverse la bande sahélo-saharienne, a été mis à profit par les cartels latinos de la cocaïne (colombiens, vénézuéliens et brésiliens) qui disposent de têtes aéroportuaires en Afrique de l'ouest, notamment en Guinée Conakry, en Mauritanie et au Sierra Leone. A partir de ces appuis côtiers, les flux de drogue remontent vers le nord pour aboutir au Maroc, en Tunisie et en Libye avant de traverser la Méditerranée pour se répandre dans l'ensemble des pays européens.

La menace terroriste a elle-aussi été confortée et amplifiée par l'implosion de la Libye. Même si elle a subi de graves revers, l'organisation *Dae'ch* a ainsi pu s'installer à 500 kilomètres des côtes européennes. Nombres d'autres groupes jihadistes soutenus par l'Arabie saoudite et le Qatar s'y sont multipliés, installant des camps d'accueil et de formation dans « la Libye faillie », notamment au sud dans le Fezzan, le long d'une ligne reliant les villes de Sebbah à Gât (à proximité de la frontière algérienne à la hauteur de Djanet). A partir de ces sanctuaires du sud libyen, les jihadistes se répandant dans l'ensemble des pays de la région, tout

particulièrement le Mali, le Niger et le Burkina-Faso, organisant aussi des filières en direction du désert du Sinaï, de Syrie et d'Irak. Des jonctions opérationnelles avec Boko-Haram et les *Shebab* somaliens s'opèrent ponctuellement et pourraient installer, dans la durée, un continuum fortement criminogène.

Désormais, l'hypothèse d'un « *Bataclan flottant* », qui verrait des jihadistes cibler des bateaux de croisière ou armer des embarcations en vue d'attaques-suicides en haute mer ou dans des ports, n'est plus à exclure. Ces différentes menaces sont d'autant plus préoccupantes qu'elles se diluent dans les flux croissants de réfugiés qui fuient les guerres d'Afghanistan, du Proche-Orient et d'Afrique, mais aussi des contextes économiques de plus en plus délabrés. Ainsi, la Méditerranée occidentale est ainsi devenue le creuset de l'une des crises de migrations les plus importantes depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Et ce ne sont pas les opérations *Triton* et autres dispositifs *Frontex*⁸ qui peuvent apporter des réponses structurelles pertinentes à cette crise qui devrait être traitée en amont par des politiques de co-développement et des accords de coopérations suivis entre pays européens, africains et arabes.

DEUX PORTE-AVIONS, SINON RIEN !

Hormis une progressive montée en puissance de la marine algérienne favorisée par Moscou, ces différentes crises qui affectent la Méditerranée occidentale mobilisent d'importantes ressources budgétaires et de nombreux moyens opérationnels au détriment des autres enjeux stratégiques qui concernent la totalité de la masse d'eau, du canal de Suez au détroit de Gibraltar. En définitive, l'arsenalisation de la Méditerranée – tant dans ses zones orientales qu'occidentales – impose une donne radicalement nouvelle nécessitant des moyens sécuritaires de plus en plus importants.

Conclusion du livre magistral de Jean-François Coustillière : « les guerres en Méditerranée résultent en priorité de la politique dite du 'chaos constructeur' des Etats-Unis ». Pour toutes ces raisons, la Marine nationale française doit pouvoir disposer de plus de bâtiments (c'est la question de la « masse critique » pour surveiller, défendre et sécuriser notre Zone économique exclusive/ZEE). Dès la rentrée de septembre, ce sera aussi celle d'un deuxième porte-avion. Le choix d'un seul porte-avions pour remplacer le *Charles-de-Gaulle* – fin de mission en 2038 – perpétuerait déséquilibre et manque de crédibilité stratégique du Groupe aéronaval français (GAN). Comme le dit si bien Régis Debray, « il est des économies qui coûtent cher... » Et prochetmoyen-orient.ch ajoute : « deux porte-avions, sinon rien ! »

Richard Labévière

1er juillet 2019

¹ « Vendémiaire : liberté de naviguer, « guerres ouvertes » et « guerres couvertes », prochetmoyen-orient.ch – 6 mai 2019.

² « Cinq leçons de la crise du golfe Persique », prochetmoyen-orient.ch – 24 juin 2019.

³ Franck Maire est capitaine de frégate : « Arsenalisation des espaces maritimes ». Annuaire français de relations internationales 2018 (volume XIX). Université Panthéon-Assas, Centre Thucydide

⁴ Jean-François Coustillière : *Périls imminents en Méditerranée* (dialogue avec José Lenzini). Editions de l'Aube, février 2019.

[5](#) *La Provence* : « Sommet des deux rives à Marseille : Macron un peu seul face à la Méditerranée », 24 juin 2019

[6](#) Le Dialogue 5+5 est le plus ancien cadre de rencontre entre pays du bassin méditerranéen. Il regroupe les pays de la Méditerranée occidentale. Il a été instauré en 1990 à l'issue d'une réunion des ministres des Affaires étrangères tenue à Rome, afin d'engager un processus de coopération régionale en Méditerranée occidentale entre les dix pays suivants : l'Italie, la France, l'Espagne, le Portugal ainsi que Malte pour la rive Nord, et les cinq pays de l'Union du Maghreb arabe pour la rive sud.

[7](#) Par Bastien ALEX, Didier Billion, Alain Coldefy et Richard Labévière, octobre 2013.

[8](#) Frontex est l'agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne (en abrégé « Frontières extérieures »). Son siège est à Varsovie. Elle est responsable de la coordination des activités des garde-frontières pour le maintien de la sécurité des frontières de l'Union avec les États non-membres.