



LE TERRITOIRE EN MAJESTÉ. Par Thierry GARCIN

lundi 18 octobre 2021, par [GARCIN](#)

« Le territoire est indémodable. » Sans remettre en cause la connectivité immatérielle croissante de notre monde, Thierry Garcin (1), à partir d'exemples significatifs, analyse le marquage du « territoire », qu'il soit terrestre ou maritime. La Terre reste « bornée » : espaces maritimes convoités, territoires occupés, querelles frontalières, conflits gelés... Ces facteurs classiques de la puissance sont réactualisés par le progrès scientifique et technique. Une lecture bienvenue dans le chaos actuel, qui nous ramène aux fondamentaux et pose en contrepoint la question de la nature humaine.

(1) Chercheur associé à l'université de Paris. Auteur de : « La Fragmentation du monde. La puissance dans les relations internationales ». Economica, 2018.

LE TERRITOIRE EN MAJESTÉ

Si les mers et les océans recouvrent plus de 70 % de la planète, les terres accueillent et font vivre 7,5 milliards d'hommes. Mais ceux-ci y sont fort mal répartis. D'une part, l'hémisphère sud ne comporte que 20 % de territoires terrestres, donc comparativement peu de population et peu d'activités économiques (les pays émergents y sont rares), tandis que l'hémisphère nord en comporte 40 %. D'autre part, les États semi-continentaux présentent souvent des béances démographiques intérieures : l'Amazonie brésilienne, la Sibérie russe, les déserts australiens, la façade ouest chinoise, la partie occidentale des États-Unis à l'exception de la côte californienne... Même s'il est de plus en plus jointif et traversé, le Sahara demeure un espace quasi vide. De surcroît, deux hommes sur trois vivent à moins de 80 km des côtes. Le paysage est donc éclaté.

Dès lors, on est en droit de s'interroger sur les facteurs classiques de puissance. Sont-ils si obsolètes ? On les connaît : le territoire, la population, le système politique, les ressources naturelles, la vitalité économique, le développement scientifique, la volonté nationale. Déjà, depuis deux siècles, ils ont été puissamment renouvelés : principalement, par la vapeur et le chemin de fer, l'électricité, le moteur à explosion, les ondes, la conquête de l'air et de l'espace, l'arme nucléaire. Par souci de clarté et sans prétendre à l'exhaustivité, nous nous en limiterons ici au territoire (terrestre et maritime) [\[1\]](#). En un mot, le territoire occupe-t-il toujours une position léonine ?

Le sol, réalité pérenne et pérnante

Il y a quelque trente-cinq ans (et sans lien direct avec les bouleversements internationaux de 1989-1991), il était convenu qu'il n'y avait plus d'État, de souveraineté, de frontières, etc. Tout était « trans », le monde n'étant plus qu'un filet d'interactions, notamment économiques. Cette vision holiste des relations internationales constituait presque un mantra. Or, lorsqu'on regarde aujourd'hui ces bien vieux facteurs de puissance, souvent catalogués comme des recettes par les pères de la géopolitique (discipline largement développée par l'Allemagne, à la fin du XIXe siècle), on s'aperçoit que certains d'entre eux, régénérés par les saisissants progrès scientifiques et techniques du XXe siècle, gardent une grande partie de leur pertinence. À commencer par le « territoire », qu'il soit terrestre (rôle de l'agriculture et de l'élevage dans l'histoire) ou maritime (pêche, commerce, grandes découvertes). Minerais et autres ressources fossiles (hydrocarbures, terres rares...) y restent d'incomparables sources d'énergie, malgré l'essor des renouvelables. Cette relation à la terre et à la mer reste donc essentielle dans la volonté de puissance de nombreux États et participe de leur rayonnement.

Bien sûr, notamment à cause de la mondialisation économique et des conflits internationaux, les frontières peuvent être *niées* (les GAFAM parviennent à se jouer de fiscalités étrangères) ; peuvent être *violées* (les migrations clandestines massives entre le Mexique et les États-Unis, entre l'Afrique subsaharienne ou le Proche-Orient et l'Europe via la Méditerranée) ; peuvent être *surmontées* (transferts de souveraineté dans le cadre de l'Union européenne, au point que le traité de Maastricht, entré en vigueur en 1993, rêvait d'un État fédéral, qui aurait transformé les États actuels en États fédérés) ; peuvent être *contournées* (paradis fiscaux) ; peuvent être *bafoüées* (califat de l'État islamique en Irak et au Levant —DAECH—, à cheval sur l'Irak et la Syrie) ; peuvent être *abolies* (mouvements de capitaux dématérialisés par les échanges informatiques quasi instantanés) ; peuvent être *écartées* (grands ouvrages souterrains comme le tunnel du Mont Blanc).

Pourtant, sol et sous-sol inscrivent la vie des hommes dans une profonde réalité géographique : la Terre reste « bornée », elle l'est même de plus en plus. Même si l'on n'aligne plus des « poitrines » à la frontière comme jadis, les lignes de séparation se multiplient, alors que paradoxalement et simultanément les voies de communication se modernisent à grande vitesse.

Des quartiers entiers se transforment en ghettos armés pour milliardaires (Brésil), des « cités » délinquantes (trafic de drogue et autres) installent des points de contrôle (*check-points*)... Sur le plan international, les grands aéroports ressemblent de plus en plus à une succession de sas de sécurité, les murs anti-migrants se multiplient en Europe et ailleurs, des pays sans unité géographique ont leurs propres confins mal ou peu contrôlés (Algérie en grande partie désertique...), certains États sont à cheval sur plusieurs espaces (Ukraine bi- voire tricéphale et dont l'étymologie renvoie justement à l'idée de « marches » intérieures...). Certains pays sont subdivisés, soit par la négociation pacifique (Tchécoslovaquie), soit par implosion sanglante puis négociée (Yougoslavie). D'autres volent en éclats sous l'effet d'agressions étrangères non permises par l'ONU (« guerre du Kosovo »), débouchant sur une partition juridiquement fragile (l'indépendance autoproclamée du Kosovo, séparé de la Serbie, n'est pas reconnue par cinq membres de l'Union européenne). D'autres encore, en

proie à la guerre civile et aux interventions étrangères, se déchirent en plusieurs entités supposées autonomes ou indépendantes (Somalie).

Des membres de l'ONU peuvent perdre des territoires ou provinces, attaqués par un grand voisin (Chypre du Nord, Ossétie du Sud et Abkhazie géorgiennes, Crimée ukrainienne). Même la petite Moldavie n'est pas maître de l'entièreté de son territoire (Transnistrie). La Bosnie-Herzégovine, elle, n'est un sujet du droit international que par un simple accord bosno-américain de 1995 (Dayton). Et l'on sait que l'Espagne est suspendue à l'avenir de la Catalogne puis du pays basque espagnol, le Royaume-Uni à celui de l'Écosse. La partition de la Belgique, pays qui ne vit pas avec lui-même depuis des décennies, ne constitue pas un horizon inimaginable.

Enfin, des aspirations ethniques ou religieuses débouchent souvent sur des revendications autonomistes ou indépendantistes. Le « besoin d'État », si possible monocore et fort de son excellence supposée, n'a jamais été si patent. Même le Groenland (57 000 habitants) accèdera un jour à l'indépendance [2]. La mortifère « carte des peuples » réapparaît, celle que les Européens avaient toujours repoussée au cours des siècles (rôle des empires et des monarchies, « concert des nations », innombrables traités de paix, etc.). Le traité de Versailles et les traités annexes ont morcelé l'Europe au lendemain de la Grande guerre ; le IIIe Reich a redessiné le Vieux Continent ; la fin de la Seconde Guerre mondiale a abouti à une rapide division de l'Europe en deux et à la création de deux États allemands durant près d'un demi-siècle ; la mort de l'Union soviétique a transformé le continent européen en un nouveau puzzle (URSS comprise, création de 24 nouveaux pays en l'espace de 27 mois ; de 25 nouveaux États en tout, si l'on ajoute le Kosovo autoproclamé indépendant en 2008).

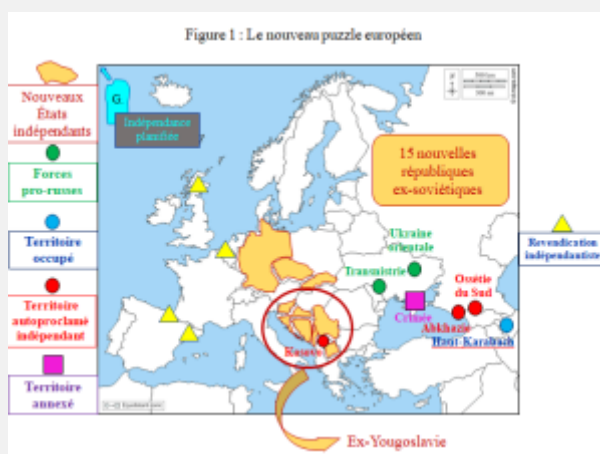


Figure 1 : Le nouveau puzzle européen

Le Proche- et le Moyen-Orient, zones historiques de convulsions, ne sont pas mieux lotis : on rappellera que 75 des cent sénateurs américains avaient voté en 2007 pour un tripartition de l'Irak (envahi militairement par Washington en 2003), prônant un « Sunnistan », un « Chiistan », un « Kurdistan » et que la Syrie a manqué de s'effondrer comme État unitaire, lors d'une guerre civile qui perdure. Il y a donc bien une « yougoslavisisation » du monde.

De rares tendances inverses sont observables, en Europe et en Asie. Dépecé en 1920 par le traité de Trianon, l'espace magyar est parcouru par de puissantes et durables forces centripètes, sous la houlette de la Hongrie. Sans être à l'ordre du jour, la fusion Albanie-Kosovo ne peut pas être exclue par principe. Si le peuple coréen dans son ensemble reste martyrisé depuis 1953 par la ligne de cessez-le-feu (une unification brutale et rapide n'étant d'ailleurs pas souhaitable, ni même souhaitée à Séoul), la question de Taïwan est malheureusement redevenue cruciale. La croisade anti-chinoise du nouveau président américain Biden fragilise grandement le statu quo entre Pékin et Taipei, pourtant pacifiant : « Ni indépendance ni unification ».

Reste un cas atypique, particulièrement dramatique et d'ailleurs évolutif. Depuis 1967, par conquêtes militaires successives et par installation systématique de colons, Israël forme de facto un ensemble multi-ethnique et bi-religieux, d'une complexité administrative quasi byzantine (territoires occupées, zones A, B, C en Cisjordanie, mur qui empiète sur la Cisjordanie, territoires annexés...). Depuis plus de cinquante ans, les frontières que l'État hébreu s'attribue sont donc mouvantes.

On remarquera à ce propos, amère et même cruelle constatation, que la plupart des territoires occupés de par le monde deviennent des conflits gelés, équations géopolitiques apparemment insolubles à résoudre. La liste est longue, depuis 1945. Les Territoires du Nord japonais (Kouriles russes), le Cachemire indo-pakistanaï (simple ligne de contrôle), le Ladak indien conquis par la Chine, les revendications indiennes et chinoises dans l'Himalaya, Chypre, l'ex-Sahara occidental, la Transnistrie, le Haut-Karabach, l'Ossétie du Sud et l'Abkhazie, la Crimée. Nous sommes donc bien là au cœur de la problématique du sol, de l'espace, de la frontière.

Limites, bornes, limes, marches et frontières ne sont pas les seuls exemples mettant en relief l'importance fondamentale du territoire. Les activités numériques, qui semblent se jouer des distances, dépendent de centres de données fortement climatisés, qui deviennent ainsi des cibles préférentielles. Rien de véritablement nouveau sous le soleil. Ainsi, depuis des décennies, une attaque nucléaire par « impulsion électro-magnétique » peut-elle justement terrasser toute une nation : cette explosion effectuée à une altitude donnée annihile en une seule frappe non mortelle tous les systèmes électroniques et autres environnants. Dans ce cas, le sol est bien visé, à distance. On le sait également depuis la conquête de l'espace : les missiles et satellites sont reliés à des stations au sol, facilement neutralisables. Une fusée civile Ariane, lors de son ascension vers l'espace extra-atmosphérique, est suivie par de nombreuses stations au sol autour de la planète. À la fin du sommet de l'Alliance atlantique en juin 2021, le communiqué est allé —audacieusement— jusqu'à prévoir l'invocation de l'article V de la charte (défense collective) en cas de cyberattaque. Et si l'on redescend simplement dans l'atmosphère, le drone tueur est piloté à des milliers de kilomètres de la cible, sans danger pour l'attaquant mais grâce à de lourdes infrastructures, notamment terrestres. Bref, si le « cyber »

est un moyen nouveau et remarquable, le sol reste bien une fin.

Des espaces maritimes convoités

La même démonstration peut être proposée à l'égard des espaces maritimes, dont certains sont d'ailleurs terrestres (sols et sous-sols sous-marins). D'autant plus que terre et mer sont deux poumons indissociables de l'activité humaine. En effet, mers et océans sont les vecteurs clés du commerce mondial : 90 % en volume et 80 % en valeur des marchandises sont transportées par la mer. Ou, d'ailleurs, par péniches, de très longs canaux pouvant relier des fleuves continentaux, tel le canal Rhin-Main-Danube (inauguré en 1992, 171 km de long). Une certitude se fait jour en la matière, qui n'a jamais été démentie depuis : le rôle quasi hégémonique des mers et océans dans le transport mondial de biens [3], sachant que la croissance dépend beaucoup des exportations depuis les années 60, que le fret aérien coûte dix fois plus cher et que les chaînes de valeur ont récemment multiplié les interdépendances, voire les vulnérabilités (pandémie du coronavirus). 11 milliards de tonnes ont été transportées par mer en 2018 (2,5 fois moins en 1995, à savoir 4,5 milliards). L'Amérique, l'Europe et l'Asie, en volume, commercent d'ailleurs entre elles à parts égales. Et l'on sait combien les pays à double façade maritime jouissent d'un avantage géographique indéniable : Canada, États-Unis, Mexique ; Espagne et France ; Maroc ; les pays d'Amérique centrale sauf le Belize, le Honduras et le Salvador ; Colombie ; Afrique du Sud ; Russie ; Indonésie ; etc.).

Quant au droit de la mer (convention de Montego Bay, 1982), il a défini des hiérarchies d'espaces maritimes où les États littoraux et les bateaux étrangers y transitant ont des droits et des devoirs très variés : ligne de base droite, eaux intérieures, eaux territoriales, mer contiguë, zones économiques exclusives, plateau continental puis plateau continental étendu, haute mer (la « zone »). Même en Méditerranée où, pour des raisons de proximité, d'exiguïté ou de rivalité, on s'abstenait souvent de délimiter les zones économiques exclusives, plusieurs pays ont récemment marqué leur territoire maritime.

On connaît les nouvelles rivalités sur les espaces marins et sous-marins en Méditerranée orientale, entre Israël, Chypre, Égypte, Grèce, Israël et Turquie (ressources en gaz). Les espaces maritimes (souvent sous-marins, donc en partie terrestres) peuvent être fortement convoités, voire illégalement occupés (Chine en mer de Chine méridionale). Une Commission des limites du plateau continental (ONU) émet même des recommandations sur l'extension de ces espaces sous-marins, où l'État peut se voir reconnaître des droits spécifiques sur une distance « terrestre » (sol sous-marin) supplémentaire de 150 milles marins (280 km) par rapport aux zones économiques. Ce qui peut être important économiquement (hydrocarbures, cobalt, nodules polymétalliques, zinc, cuivre...). Enfin, en Arctique, le passage du nord-ouest canadien et le passage du nord russe sont considérés comme des eaux intérieures par Ottawa et Moscou, alors que les États-Unis, la Norvège et l'Union européenne les placent dans la catégorie des détroits internationaux [4]. On remarquera au passage que Washington, tout en le respectant, se refuse de signer le traité sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982) : malgré les exhortations de différents présidents (républicains et démocrates), le Congrès s'opposant à ce que la haute mer soit considérée comme « patrimoine commun de l'humanité ».

Essentiels aussi sont des ouvrages artificiels construits par l'homme, avec d'inévitables aléas : voie ferroviaire jointive, le tunnel sous la Manche (inauguré en 1994, 51 km de long), a été fermé à plusieurs reprises pour cause d'incendie. Vitaux sont notamment les canaux interocéaniques de Panama (77 km, 13 400 navires par an, 5% du commerce maritime mondial) et de Suez (193 km, 19 300 navires par an, 10-15 %). D'ailleurs, les canaux de Suez et de Panama ont été partiellement doublés dans les années 2010.

Cela dit, des projets de canaux interocéaniques sont régulièrement repoussés. Ainsi du canal d'Istanbul, entre la mer Noire et la mer de Marmara, pour réduire le trafic dans le détroit du Bosphore. On notera aussi le « ferroutage » (trains + camions) à travers le Guatemala ou entre le Honduras et le Salvador. L'éventuel canal de Kra (traversant la Thaïlande) aimerait soulager le détroit congestionné de Malacca, entre l'océan Indien et l'océan Pacifique. D'autres projets sont abandonnés, comme le canal traversant le Nicaragua. Des ponts reliant des pays (Suède-Danemark), s'affranchissent du droit international (pont de Crimée en mer d'Azov, 18 km, reliant la Russie à la Crimée annexée). Un ouvrage pharaonique (pont ou tunnel, ou mixte) veut unir l'Amérique à l'Asie au travers du détroit de Béring.

Des détroits naturels sont de véritables artères marchandes : détroits de Gibraltar, détroits turcs du Bosphore et des Dardanelles, détroits malayo-indonésiens avec principalement Malacca (30 % du commerce mondial à lui seul, 940 km de long, 85 000 navires par an). Mais certains sont fort vulnérables, et pour quantité de raisons : le canal de Suez a été volontairement fermé de 1967 à 1975 (conflits israélo-arabes), condamnant les bateaux au coûteux contournement de l'Afrique ; les chocs pétroliers (1973 et 1979), les crises économiques mondiales (2007-...), les pandémies (coronavirus), les accidents peuvent brutalement désorganiser les approvisionnements « à flux tendu ». Nous sommes donc toujours dans des logiques de pouvoir et de puissance, fortement soumis à l'imprévu. Tout récemment, le canal de Suez n'a-t-il pas été obstrué en mars 2021 par le porte-conteneurs *Ever Given* (400 m de long, 220 000 tonnes, 18 000 conteneurs), « thrombosant » durant six jours une partie des échanges internationaux (seul recours si la situation avait perduré, le tour de l'Afrique) ? Bien que le commerce transpacifique ait considérablement augmenté depuis la seconde guerre mondiale (il avait pris son essor fin XIXe-début XXe siècle), le commerce transatlantique (Atlantique nord) reste la voie royale des échanges économiques, représentant à lui seul 1/3 du commerce mondial.

Le gigantisme des navires (déjà perceptible avec les super-pétroliers des années 70) a permis d'assurer ces échanges exponentiels (compte tenu de la remarquable progression de l'économie chinoise) : un seul bateau peut alimenter en blé pendant un mois quatre millions de personnes ; les plus récents porte-conteneurs peuvent transporter jusqu'à 24 000 « boîtes ». Limite de cette course au volume : les accidents, naufrages et incidents. Il n'empêche que la « cargaison sèche » mondiale était d'1,5 milliard de tonnes en 1974 (au lendemain du premier choc pétrolier), elle avoisine 5,3 fois plus en 2019 (soit 8 milliards), avec l'apparition de nouveaux acteurs.

Mais, à l'inverse, cette évolution a favorisé la concentration de grands acteurs, la plupart asiatiques. L'Asie triomphe : les ports asiatiques chargent 40 % du fret mondial et en déchargent 62 % (2019). Le « pivot vers l'Asie », annoncé en 2011 par la secrétaire d'État Hillary Clinton [5] apparaît donc plus comme un constat tardif que comme un défi prémonitoire (figure 2, chiffres de 2018).

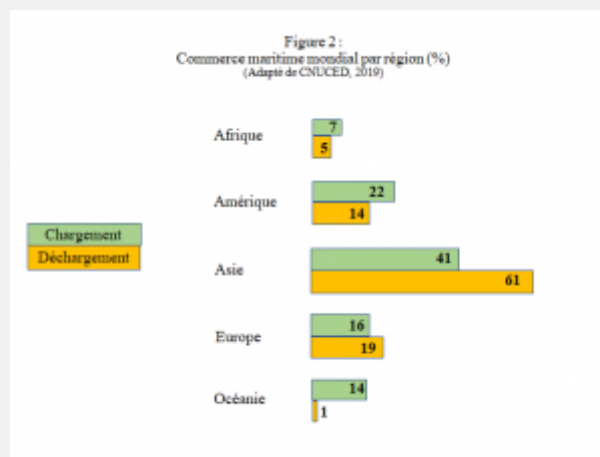


Figure 2 : Commerce maritime international par région (%)

Notons néanmoins que l'armement reste (pour le moment ?) en grande partie européen, avec Maersk (Danemark), MSC (Italie-Suisse) et CMA-CGM (France). Si la Grèce et le Japon sont les deux premiers propriétaires des flottes mondiales, les trois suivants appartiennent au monde chinois : Chine, Singapour, Hong Kong (figure 3).

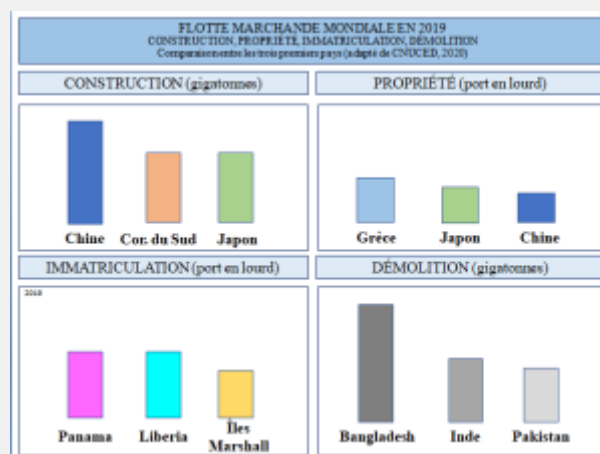


Figure 3 : Flotte marchande en 2019 : construction, propriété, inscription, démolition.

Cependant, l'espace maritime n'est fédérateur qu'en apparence. Le déport vers l'Asie des activités portuaires mondiales souligne à l'envi les effets de bascule géographique qui participent des inégalités économiques, lesquelles étaient déjà perceptibles dès la décennie 70 avec le déclin de la sidérurgie et des chantiers navals en Europe. En 2018, 45 % des 20 premiers ports pour conteneurs étaient chinois, 75 % asiatiques (Chine comprise) et 15 % seulement européens (Rotterdam en 11e position), 35 % du volume étant assuré par le premier port, Shanghai). Les chiffres sont sans appel : la Chine assure les livraisons mondiales avec 60 % du transport de vrac, 47 % des navires de charge classiques, 49 % des porte-conteneurs et 45 % des navires de charge pour plateformes de forage (CNUCED, 2019).

La mer conditionne les rivalités internationales : échanges économiques mais aussi capacités logistiques, organisation des chaînes de valeur et d'approvisionnement, application des sanctions, dynamiques des relocalisations et piraterie maritime. La lutte elle-même contre le dérèglement climatique et le réchauffement de la planète est largement concernée : gazoducs sous-marins, hydroliennes, turbines sous-marines, robots sous-marins, élévation du niveau de la mer par fonte des glaciers. On crée même (difficilement) des aires marines protégées en Antarctique, tandis qu'un traité international sur la biodiversité marine est en cours de négociation à l'ONU depuis 2018.

Enfin, le transport des données par câbles sous-marins, même s'il paraît immatériel au premier abord, symbolise à l'envi la mixité des territoires terrestres et sous-marins. Cette pratique est ancienne, puisque le premier câble a été posé entre Douvres et le cap Gris-Nez en 1851. Aujourd'hui, on en dénombre quelque 450, sur 1,3 million de km. C'est un enjeu commercial important : très peu de pays maîtrisent la pose (délicate) et la réparation (au besoin à grande profondeur) des câbles, principalement les États-Unis, la France, le Japon et le Royaume-Uni. C'est aussi un enjeu géopolitique considérable : la quasi-totalité des transmissions Internet et du téléphone international passe par les câbles sous-marins ; 80 % des liaisons transitent par les États-Unis (espionnage avéré des États-Unis et du Royaume-Uni), notamment l'essentiel des liaisons Amérique du Sud vers l'Europe et vers l'Asie ; les GAFAM installent leurs propres réseaux ; les dépendances sont fortes (Amérique latine à l'égard de l'Amérique du Nord, Afrique à l'égard de l'Europe) ; espace vierge, l'Arctique sera parcouru par des câbles dans les décennies à venir ; les câbles peuvent être volontairement sectionnés (plongeurs, robots sous-marins) ; les stations de réception au sol sur les rivages sont particulièrement vulnérables (espionnage, terrorisme...).

Conclusion

Les nouvelles puissances de calcul, l'électronique et l'informatique avaient déjà prouvé qu'on pouvait s'affranchir dans une certaine mesure des distances et du temps. Dès lors, l'action politique et diplomatique s'inscrivait dans une durée plus courte. De nos jours, le domaine du « cyber », les prouesses du numérique et les promesses de l'intelligence artificielle accentuent les capacités exponentielles de ce monde virtuel. Et la « connectivité immatérielle » est sur une pente ascensionnelle, dont on mesure mal les répercussions sur la géopolitique internationale. On aimerait savoir si cette évolution traduira rapidement un changement de degré, d'ordre ou de nature.

En tout cas, *la conception techno-cosmopolite des relations internationales* ne suffit pas à l'étude des dossiers en cours. La « mondialisation heureuse » n'est pas heureuse et n'est pas une fin en soi. Car, cette vision facilement éthérée des échanges internationaux renvoie inmanquablement à des réalités très terre à terre. Donc, à des lieux de souveraineté, à des rapports de force, à des situations potentiellement conflictuelles, à des luttes d'influence. Bref, le territoire est indémodable. D'où, par voie de conséquence, le rôle clé du droit international et de ceux qui le servent malheureusement de moins en moins : les États, à commencer par les grandes puissances. Le mouvement de balancier entre coopération et affrontement n'est donc pas près de s'arrêter. Après tout, c'est dans la nature de l'homme.

Thierry GARCIN, le 15 octobre 2021

Notes

[1] On a privilégié ici les chiffres de 2019, l'année 2020 ayant été atypique à cause des effets économiques de la pandémie du coronavirus.

[2] Lire ici, du même auteur, « L'Arctique dans le système international », Geopoweb, 6 mai 2021.

[3] Consulter Armateurs de France, <http://www.armateursdefrance.org/> et la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, <https://unctad.org/fr> (notamment, « Handbook of Statistics 2020 », <https://unctad.org/fr/en/Pages/statistics.aspx>).

[4] Lire ici, du même auteur, « L'Arctique dans le système international », 6 mai 2021.

[5] Clinton Rodham Hillary, « America's Pacific Century », Foreign Policy, October 2011, <https://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/>