



## Les États-Unis, la géopolitique et la mer

*Durant la campagne américaine des élections présidentielles en 2024, personne ne doutait qu'un virage pouvait être à nouveau pris par les États-Unis. La perspective de la victoire de la candidate de la continuité démocrate s'effaçant, celle d'un deuxième mandat de Donald Trump se précisait en posant des questions sur la reprise en économie des guerres commerciales déjà pratiquées entre 2017 et 2020. Depuis janvier 2025, le nouveau mandat remet en cause le libre-échange et le fonctionnement de la globalisation économique. Plus surprenante est la géopolitique pratiquée par D. Trump faisant du champ des relations internationales un espace un peu inconnu en termes de partenariats et de clivages. Retour sur une année d'actions américaines aux multiples aspects maritimes.*

### **Perspectives historiques d'une puissance maritime**

Souvent approchés pour sa dimension continentale y compris dans nos imaginaires, les États-Unis sont, par essence et par l'histoire, une nation liée à la mer. La révolution commence en 1773 par une question commerciale avec la couronne britannique autour d'un monopole commercial. Indépendantes, les Treize colonies sont dès leurs débuts une nation maritime avec une marine de commerce et une flotte baleinière. Les affaires du monde concernent déjà Washington avec autour de la neutralité commerciale la "quasi guerre" avec la France révolutionnaire et une intervention en 1801 contre les États barbaresques d'Afrique du Nord au nom de la protection de son commerce. En 1853, c'est une flotte de guerre américaine qui force l'ouverture commerciale du Japon. L'autre aspect de la mer pour la jeune nation c'est la croissance territoriale et les nouveaux littoraux qui l'accompagnent. En 1803, Napoléon vend la Louisiane qu'il a repris à l'Espagne, les États-Unis gagnent un immense espace continental entre les Appalaches et les Rocheuses, mais surtout l'axe mississippien dont le débouché est le port de la Nouvelle-Orléans. Puis vint la guerre de 1812 avec la Grande-Bretagne, celle de l'impossibilité de récupérer le Canada. Le destin américain sera donc vers l'Ouest.

Madrid est forcé à céder la Floride en 1823 créant la continuité entre l'Atlantique et le golfe du Mexique. En 1836, les Anglo-saxons du Texas font sécession du Mexique et sont intégrés en 1845 offrant une large face maritime au Sud. L'année suivante, la guerre entre les deux voisins

aboutit, en 1848, à une grande croissance territoriale dont la Californie sur le Pacifique. Deux ans avant, Washington et Londres se sont accordées pour prolonger la limite frontalière du 42<sup>e</sup> parallèle jusqu'à l'océan occidental. Au nord de la Californie, l'Oregon avec le port de Portland et l'état de Washington avec Seattle complètent l'organisation du pays. Quant au port de San Francisco, il profite de l'afflux des migrants attirés par l'or de la Sierra Nevada.

La guerre de Sécession est aussi une guerre maritime entre le Nord et le Sud. La confédération vit de son coton et le blocus vise à son étouffement économique. L'unité revenue, les États-Unis rachètent l'Alaska à la Russie, la valeur économique de l'espace nordique est relative mais un vaste espace maritime entre dans l'Union, d'Est en Ouest, les côtes en arc de cercle du golfe d'Alaska et les îles aléoutiennes qui s'étalent sur presque 1800 km dans le Pacifique Nord. À la fin du siècle, la ruée vers l'or vers le Yukon canadien profite à l'Alaska qui n'a pas encore de grande valeur.

La création de l'Outre-Mer américain peut être liée à la vague impérialiste et colonisatrice de l'époque. Elle concerne les Européens et même le Japon, mais aussi les États-Unis. En 1823, la doctrine du Président Monroe repose sur le principe de l'Amérique aux Américains et par échos, le détachement des affaires européennes. À l'époque, l'Amérique latine se détache du pouvoir de Madrid mais dans un premier temps, ce sont les intérêts britanniques qui prennent de l'importance dans les nouveaux États. Les États-Unis engagés dans leurs convulsions intérieures et leur propre colonisation intérieure avec l'apport des lignes ferroviaires, sont peu impliqués dans les affaires du monde.

### **Dans les affaires du monde**

À la fin des années 1890, la colonie espagnole révoltée de Cuba est un sujet de friction avec Madrid. La guerre rapide est gagnée et offre le reste de l'outre-mer en 1898. Washington sous la présidence de McKinley gagne Puerto Rico, Guam dans l'archipel pacifique des Mariannes et les Philippines contre 2 M\$ mais une intervention militaire doit réduire l'opposition nationaliste. La même année l'annexion d'Hawaï complète l'emprise sur le Pacifique alors que Cuba, devenue indépendante, devient un quasi-protectorat tandis que Guantanamo est cédée à perpétuité et devient une base militaire. En 1900, les pays participent

à la guerre contre les Boxers en Chine, Washington est dans le concert des nations impérialistes.

Implantés sur les deux océans, les États-Unis reprennent les travaux du canal de Panama qui ouvre en 1914. Les Américains ont soutenu la sécession du territoire de la Colombie et obtiennent du nouvel État indépendant la cession à perpétuité de la zone du canal. Le dernier achat en 1917 des îles vierges danoises complète l'outre-mer américain néanmoins réduit des Philippines en 1947.

Le contrôle du canal va de pair avec un interventionnisme américain dans les États centre-américains et caraïbéens. La doctrine Monroe s'applique désormais avec une série d'actions durant le siècle pour des raisons idéologiques avec l'introduction des mouvements marxistes dans la région, le seul accroc est la révolution cubaine créant un point de fixation pour les États-Unis depuis 1959.

La dimension maritime change au XXe siècle, si le pays commence les conflits mondiaux dans la neutralité, il finit par s'engager. Après la Première Guerre mondiale, les Américains décident le contingentement du Japon qui aboutira au conflit direct entre les deux nations. Les États-Unis vainqueurs en 1945 entrent dans une nouvelle période géopolitique de la guerre froide face à l'URSS. C'est aussi une nouvelle dimension économique avec la constitution de la Triade formée avec l'Europe de l'Ouest et le Japon. La conteneurisation, invention américaine des années 50, se transforme en lien structurel océanique sur les deux côtes.

La grande dimension maritime américaine est le pétrole. Découvert en 1859 en Pennsylvanie, l'hydrocarbure sert d'abord comme moyen d'éclairage et fait déjà la fortune des Rockefeller. La seconde révolution industrielle avec le moteur à explosion provoque une demande forte en carburant. Les immenses productions du pays en Californie, dans le golfe du Mexique et en Alaska ne suffisent pas et les importations sont nécessaires pour nourrir une société de consommation très énergivore.

Les productions du Mexique et du Venezuela sont les premières importées. Dans les années trente, les intérêts économiques portés par Washington s'impliquent en Arabie Saoudite. C'est le début du lien fort entre les deux pays autour d'une géopolitique de l'or noir au travers de plusieurs épisodes. Les États-Unis s'impliquent dans les questions régionales en multipliant les axiomes, soutien à Israël et défiance avec l'Iran à la fin des années soixante-dix, aspects régionaux de la guerre froide.

Si sa fin est actée en 1989 par la disparition de l'URSS, les États-Unis se retrouvent dans la question irakienne avec la guerre du golfe en 1991 et l'intervention en 2003. La complexité de la région est exacerbée par l'islamisme dont les attentats du 11 septembre 2001. La charge mentale américaine dans la région est donc compliquée sur fond de

pétrole, proximité stratégique avec Israël, l'Égypte et l'Arabie Saoudite, présence militaire dans le golfe persique hostile à l'Iran et contrôle des formes d'islamisme.

Barak Obama voulait faire un retournement vers l'espace pacifique devenu un grand pôle de prospérité économique, le Moyen-Orient est comme un « trou noir » qui aspire le reste du monde dans ses perpétuels conflits. L'attaque du Hamas sur le territoire israélien et la guerre de Gaza à la fin 2023 en est le dernier épisode.

### Géoéconomie maritime des États-Unis

Depuis 110 ans, les USA sont la première nation économique mondiale. La prospérité du pays est constituée historiquement d'un cocktail d'éléments économiques :

- Disposition d'une abondance de matières premières, charbon, pétrole, gaz, minerais.
- Organisation d'une agriculture productiviste en céréales et en oléagineux.
- Préservation des industries à valeur ajoutée de l'automobile et de l'aéronautique mais aussi des filières pétrochimiques et pharmaceutiques.
- Le rôle dynamique des services de la technologie de la Silicon Valley et l'*entertainment* de Los Angeles.
- La finance de New York avec la puissance des banques et des fonds d'investissement et de pension.

La puissance économique américaine se trouve dans les grandes entreprises de l'ensemble des secteurs cités :

- dans le pétrole : Chevron, Exxon Mobil, Conoco Phillips,
- dans le négoce agricole : AMD, Cargill, Bunge,
- dans l'industrie: Boeing, GM, Ford, General Electric.

Dans le domaine maritime, la grande distribution avec le leader Walmart pèse dans les importations tout comme ceux de la Tech qui font construire en Asie leurs appareils. Le premier rapport des États-Unis avec la mer est donc dans le commerce extérieur. Les États-Unis exportent des matières énergétiques. La première historiquement est le charbon avec en 2024, 98 Mt exportés depuis les ports de la Côte Est. Depuis le début des années 2010, l'exploitation du pétrole et du gaz de schiste, essentiellement dans le Centre-Ouest, a transformé le pays en exportateur soit, en 2024, 85 Mt de GNL, 198 Mt de pétrole brut et 283 Mt de produits raffinés. La nouvelle place énergétique des États-Unis a une importance géopolitique dans les dossiers moyen-orientaux et euro-ukrainiens nous y reviendrons.

Les États-Unis forment bien une des puissances agricoles autour de l'exportation de trois grandes cultures, le blé avec 24 Mt en 2024-2025, le maïs 80 Mt et le soja 42 Mt. La puissance verte devient une faiblesse quand elle représente une des rares marchandises vendues à la Chine rendant les agricultures du Midwest très attachées au libre-échange.

Les États-Unis ont des rapports historiques ambivalents avec le libre-échange. Fermé dans le contexte de la construction de l'économie américaine du milieu du XIXe au milieu du XXe, le libre-échange devient ensuite la doctrine de Washington. La domination économique et politique de son camp passe par le libre-échange dont la réalité devient, en 1994, la création de l'OMC et la réduction des barrières douanières à l'échelle de la planète et dont le coup majeur est l'intégration de la Chine en 2001 voulue et appuyée par Washington.

Le libre-échange facilite les investissements internationaux et favorise le transit des marchandises, cela nourrit la délocalisation, c'est-à-dire la mobilité des marchandises vers les régions à bas coûts. Les entreprises américaines la pratiquent à la frontière mexicaine puis en Extrême-Orient avec une accélération dans les années 2000. Le couple Chine atelier – USA supermarché se met alors en place. L'aisance américaine se fait par l'accès aux marchandises chinoises bon marché, mais au prix d'une désindustrialisation qui commence, il est vrai, 30 ans plus tôt face à la concurrence des produits européens et japonais.

Le géant américain est un des moteurs de la globalisation en important massivement des conteneurs avec une croissance régulière. En 2019, le volume était de 21,6 M d'evp et la surconsommation durant la crise sanitaire l'a porté à 25,5 M. Alors qu'en termes d'exportation, la désindustrialisation les a drastiquement réduites.

Pour relativiser, les Américains contribuent à 10% du trafic mondial, mais mis à part dans leur propre port, le business ne leur profite pas. En effet, s'ils ont inventé le conteneur, les groupes maritimes ont disparu au tournant des deux siècles, la finance a abandonné un secteur peu rentable et aujourd'hui la conteneurisation est l'affaire d'une poignée de groupes européens et asiatiques.

Le super marché américain est alimenté par des productions mondialisées via des compagnies internationales. C'est le monde global, l'Europe forte de son industrie doit, elle, faire avec une Tech construite en Asie et dotée de logiciels américains. C'est une forme admissible d'organisation du monde, mais qui soulève des contestations. La plus ancienne à gauche critiquait le capitalisme et ses multinationales, la nouvelle de droite a une lecture nationaliste en politique comme en économie. Elle a remis au pouvoir Donald Trump et nous porte dans un tourbillon de dossiers géopolitiques et économiques jusqu'à l'épuisement analytique.

## L'Amérique maritime au temps du Trumpisme

Le principe d'une seconde vague d'attaques contre le libre-échange était connu et annoncé mais la première chose qui frappe dans le nouveau mandat, ce sont les questions géopolitiques dans une forme presque absurde de néo-impérialisme et annexionnisme dans les mots du président <sup>1</sup>. Sans beaucoup de filtre et prudence diplomatique, le président américain a évoqué sans ambages un « rattachisme » des multiples territoires. Le premier a été le Canada, État indépendant héritier de l'Amérique du Nord loyaliste à Londres et formant économiquement un duo avec son grand voisin dans l'ALENA depuis 1996. Faire du Canada le gigantesque 51<sup>e</sup> État n'a pas de sens et aucune perspective, mais exaspèrent les Canadiens qu'autant plus que Trump conteste le libre-échange nord-américain faisant du Mexique et du Canada des profiteurs.

Plus pratique a été l'évocation d'une restitution du canal de Panama. Après un accord de 1977, le canal a été restitué avec sa zone territoriale au Panama en 1999. Dans les années 2010, le pays a investi dans une paire d'écluses géantes pour reformater son canal. Que la voie maritime soit stratégique aux États-Unis pour déplacer ses navires de guerre sûrement, qu'il serve aux échanges entre la Chine (conteneurs) et les États-Unis (grains, gaz) c'est certain, mais au XXI<sup>e</sup> siècle, contrôler le canal directement est sans intérêt ; personne ne doute de la neutralité du Panama. Le passage est-il trop cher pour les navires américains ? En aucun cas, et le concept même de navire de commerce américain n'existe presque pas.

La boîte à fantasme qui semble relever du roman de J. Le Carré « le tailleur de Panama », de terminaux à conteneurs de HPH, société privée de Hong Kong, semble tirée par les cheveux. Les terminaux ne sont pas des outils de puissance de Pékin, l'outil de puissance c'est le commerce lui-même avec les États-Unis. HPH était prête à se débarrasser des terminaux du Panama avant d'être à vendre à MSC et au puissant fonds gestionnaire d'actifs BlackRock. Maintenant, c'est néanmoins Pékin qui se pose la question du destin de l'entreprise de Hong Kong.

Au XVI<sup>e</sup> siècle, le Danemark a inclus le vaste Groenland dans son domaine territorial. Très peu peuplé, mais autonome sans être dans l'UE, le Groenland vivait son destin tranquille non sans s'inquiéter du réchauffement climatique, et des perspectives d'exploitation minière. Si le Danemark a refusé à plusieurs reprises la vente aux États-Unis, il n'a jamais refusé les demandes militaires américaines dans les perspectives stratégiques de l'Arctique. La demande d'accession par Trump relancée en

<sup>1</sup> Le cas du Vénézuéla n'est pas dans l'annexion mais dans la nature du régime et l'usage du pétrole, qui participe historiquement au raffinage américain.

janvier 2026, relève de multiples questions. Les Européens soutenant Copenhague sont affligés de la rupture grandissante du lien transatlantique sur lequel est fondée la géopolitique de l'Occident depuis 1945.

Le Danemark et le Groenland n'ont pas d'opposition aux enjeux américains de défense et de ressources minières (terres rares), mais sont opposés à une annexion. Quant à la dimension maritime vis-à-vis du passage du Nord-Est elle est absurde vu la position stratégique et les conditions climatiques. Parler de menaces russes et encore plus chinoises, c'est de la fantasmagorie propre au trumpisme. Trump nourrit un monde anxigène dans une approche agressive des marges des États-Unis, mais ce veut aussi faiseur de paix. La diplomatie personnelle essaye de ramener les Russes à la raison en Ukraine dans une ambivalence dans les relations avec Kiev et les alliés européens. D'un côté, Washington a été actif dans la guérilla juridique menée contre la Russie en termes de marchandises comme de transport maritime, de l'autre côté, il y a une forme d'accommodation avec Poutine dans une forme de tolérance pour les autocrates agressifs.

L'autre guerre de l'époque est le conflit israélo-palestinien à Gaza et l'implication de la rébellion Houthis du Yémen. Des moyens militaires américains ont été utilisés dans le cadre de l'alliance avec Israël. L'apport de Trump est dans le cessez-le-feu en cours avec l'espoir encore non établi de l'arrêt définitif des attaques de navires liés aux Occidentaux et leur retour sur la route de Suez.

Il existe donc un espoir que la face pacifiste de D. Trump soit utile au monde. La perception de ce dernier par le président américain est toute personnelle, d'amis, d'ennemis, amis que l'on rudoie et ennemis que l'on flatte. Le conseil de la paix est la forme la plus ubuesque de son monde trumpien. Le mépris de l'ONU s'accompagne d'un retrait de la plupart des organisations transnationales. Restée à l'Organisation Maritime Internationale, Washington a prouvé sa ligne du rejet du principe de réchauffement climatique, en engageant avec d'autres pays à l'automne 2025 un report d'un an d'une nouvelle phase de réglementation de décarbonation du maritime.

Annexionnisme des proximités, chamboule tout diplomatique bouleversent l'ordre politique de la multipolarité qui s'est organisée en géopolitique la décennie précédente. Le trumpisme est aussi dans le champ de l'économie en reprenant la remise en cause du libre-échange cette fois de manière démultipliée. Les annonces durant la campagne et dans les premiers jours du mandat annonçaient la fin du libre-échange confirmé le 2 avril par le "Libération Day" lorsque D. Trump expose les tarifs douaniers imposés à toute la planète. Immédiatement, un moratoire permet à toutes les capitales et à l'UE de négocier ses droits. L'Europe arrache une taxe de 15%

comme le Japon et la Corée, les Pays de l'ASEAN autour de 20%. Avec la Chine, ce n'est pas toujours évident de s'y retrouver avec des phases de tensions (surenchères tarifaires des deux côtés au printemps, boycott du soja américain, embargo sur les terres rares) et des phases d'accommodements.

L'industrie maritime doit aussi composer avec la taxe américaine du bureau du représentant américain au Commerce (United States Trade Representative), chaque navire construit en Chine en escale dans un port américain devait payer une taxe spéciale finalement repoussée d'un an en octobre dernier. L'origine est plus ancienne que le mandat Trump avec le Ship Acts de 2024 qui veut revitaliser la construction navale nationale mais qui passe comme une lubie présidentielle bien impossible à mettre en pratique pour un pays qui a perdu cette industrie depuis plusieurs décennies. Pour rappel, dispose par le Jones Act d'une obligation de construction, de propriété, d'équipage et de pavillon pour la flotte dédiée aux activités domestiques. Reconstruire des grands navires de commerce serait un défi.

À l'évidence, les produits chinois sont plus chers et le recul des importations aux États-Unis est autour des 20%. Le flux transpacifique de janvier à novembre a reculé de 3,5 et pour celui transatlantique une stabilité à 0,6%. Les importations en 2025 ont reculé de 2,5%, mais elles ont été de 25 M d'evp, soit +18% par rapport à 2019. Ainsi, les États-Unis consomment toujours énormément de produits manufacturés importés, ce que l'on peut appeler un "consommérisme civilisationnel". Et en l'absence de politique publique américaine, la réindustrialisation est sans doute un vœu pieux.

À l'évidence, le chamboule tout de Trump en géopolitique pose des questions avec le spectre d'une fracture atlantique de l'Occident mais avec l'espérance d'une fin de guerre en Ukraine. Sur le champ de la globalisation, les accrocs aux libres échanges sont manifestes mais d'une manière structurelle les principes libéraux de la globalisation sont toujours là. Le *Make America Great Again* bute sur le réalisme de l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle, mais aussi sur les impasses idéologiques du Trumpisme. L'autre crainte était conjoncturelle avec un recul de l'économie américaine entraînant le reste du monde. Ce n'est pas le cas. Que sera 2026 en économie comme en géopolitique ? Impossible de le dire, le monde semble être une barque emportée dans le courant d'un torrent imprévisible piloté par un seul homme gouvernant le plus grand pays du monde. Courage...

Paul TOURET