



LA MARINE CHILIENNE : LA BELLE INCONNUE DU PACIFIQUE

Un nouveau brise-glace destiné aux opérations en Antarctique va être livré à la marine chilienne en 2021. En remplaçant l'*Almirante Oscar Viel Toro* dans ses missions de sauvetage et de soutien aux missions scientifiques, il permettra au Chili de rester un des rares acteurs des eaux du pôle Sud.

LE CHILI, UN PAYS « PAR ESSENCE » MARITIME

Coincé entre la cordillère des Andes et l'océan Pacifique, large d'à peine 180 km, le Chili étend ses 4 329 km de côtes du désert d'Atacama, au nord, au détroit de Magellan, au sud. C'est cette géographie si particulière qui a amené le Chili à se tourner vers l'océan Pacifique, source de richesses (la zone économique exclusive du Chili est la 11^e au monde avec 3,7 millions de km²) et voie de communication.

Ainsi, 90 % des échanges de commerce extérieur du Chili, gros exportateur de matières premières et de produits industriels, sont effectués par voie maritime. En vrac (le Chili est le premier producteur mondial de cuivre par exemple) et en conteneurs : en 2014, le trafic de ses ports s'est élevé à 3,7 millions d'équivalent vingt pieds (EVP) (trafic annuel du Havre : 2,5 millions EVP).

« VAINCRE OU MOURIR » : LA MARINE CHILIENNE

Présente à toutes les grandes périodes de l'histoire du pays, la marine a été la force principale et décisive du Chili dans l'affirmation de la souveraineté nationale grâce à des opérations navales audacieuses, depuis la lutte pour l'indépendance de 1810 à 1818, contre l'Espagne, jusqu'à la guerre du Pacifique, contre le Pérou et la Bolivie, entre 1879 et 1884. Fière de ce rôle qui fut essentiel, la marine chilienne a toujours voulu se maintenir comme l'une des flottes les plus performantes du continent américain (la quatrième aujourd'hui) pour être capable de dissuader les États voisins de toute revendication maritime.

L'*Armada de Chile* est forte de 25 000 marins et d'une flotte rénovée de 38 navires, pour un tonnage total de 156 000 tonnes. Dotée d'un budget restreint¹ qui limite ses ambitions, elle a cependant pu engager au début des années 2000 une modernisation de sa flotte. L'exécution des trois programmes *Puente* (« passerelle ») a permis l'acquisition, entre 2003 et 2005, auprès du Royaume-Uni et des Pays-Bas, de ses plus importants navires (un destroyer de Type 22, trois frégates de Type 23 et quatre de classes M et L). Grâce au programme *Neptuno*, sa force sous-marine possède également, depuis 2005, deux sous-marins de type Scorpène. Ce processus devrait se poursuivre en 2025 avec le remplacement des bâtiments et des sous-marins (U-209) les plus anciens.

Pour garantir la souveraineté maritime du Chili et conduire les « actions de service public », la marine s'appuie sur deux de ses forces principales : l'Escadre nationale (*Escuadra Nacional*), qui regroupe dix bâtiments de combat (les huit frégates et destroyers et deux pétroliers-avitailleurs) destinés aux opérations navales en haute

mer, et la force sous-marine (*Fuerza de submarinos*) avec quatre sous-marins océaniques.

LA MER DE PRÉSENCE

Si le Chili dispose, conformément au droit international, de compétences souveraines sur ses « territoires maritimes nationaux », à savoir sa ZEE et celle de ses îles du Pacifique (île de Pâques, îles Desventuradas et archipel Juan Fernández), il revendique également une « responsabilité naturelle » sur un espace maritime océanique de 17,5 millions de km² entre la pointe septentrionale de sa frontière maritime avec le Pérou, l'île de Pâques et l'Antarctique. Cet espace a été baptisé « mer de présence » (*mar presencial*) ou « mer chilienne ».

Ni envisagée par les conventions maritimes ni reconnue par la communauté internationale, la notion de « mer de présence » a déjà une longue histoire au Chili, puisqu'elle a été insérée il y a plus de 40 ans dans le droit interne par un décret présidentiel du 30 mai 1974.

Ce concept a été finalement précisé par l'amiral Jorge Martinez Busch en 1990 (après la signature de la convention de Montego Bay, en 1982) : il pose le principe d'un « degré de souveraineté » sur les eaux hauturières adjacentes à celles du Chili et du contrôle de toutes les activités qui y sont menées, dès lors qu'elles pourraient avoir des conséquences économiques ou écologiques pour le pays. Cet « embryon de souveraineté » trouve tout particulièrement sa « légitimité » dans trois axes majeurs de la politique gouvernementale chilienne dans cette zone : la protection des ressources halieutiques, la sauvegarde maritime et la préservation de l'environnement au large des « territoires » chiliens de l'Antarctique.

Une démarche originale qui illustre bien, aujourd'hui comme hier, l'attachement du Chili à ses intérêts maritimes.

**« Sans la mer, le Chili n'a aucun sens. »
Benjamin Subercaseaux, *Tierra de Océano*.**



L'Escadre nationale. © Armada de Chile.

¹ 526 millions d'euros en 2017.