

International

TRUMP ET LA MER : LES REPRÉSENTATIONS GÉOSTRATÉGIQUES D'UN MAGNAT DE L'IMMOBILIER

Xavier Carpentier-Tanguy

22/05/2025

Quelles peuvent être les représentations géostratégiques du monde marin d'un magnat de l'immobilier devenu président des États-Unis ? Alors que les déclarations de Donald Trump réélu sur le Canal de Panama, le Golfe du Mexique et le Groenland provoquent une sidération internationale, Xavier Carpentier-Tanguy, directeur de l'Observatoire géopolitique des mondes marins de la Fondation, livre une analyse de la politique maritime des États-Unis à l'aune d'une diplomatie jusqu'ici sans précédent.

Deux semaines avant son investiture, le président élu Donald Trump, dans une conférence du 7 janvier 2025, a profondément surpris en évoquant une question de sécurité nationale portant sur Panama, en rappelant son intérêt pour le Groenland et enfin en annonçant – ce qu'il fit très rapidement – signer un décret afin de renommer le Golfe du Mexique en *Golfe americana* – décret signé dans l'avion présidentiel le 10 février, en proclamant le 9 janvier comme jour officiel « du Golfe de l'Amérique ».

Si ces annonces ont surpris, c'est possiblement bien plus par leur forme, la rapidité et la brutalité de leur adaptation politique que par leurs nouveautés. Donald Trump s'était, par exemple, saisi de la question du Groenland dès 2019¹. L'étude de différents rapports produits par des *think tanks* conservateurs comme par des structures militaires démontrent en effet qu'une attention est portée depuis des années sur tous ces espaces, comme sur la contestation de ces zones et organisations.

Le Projet 2025

Le rapport de Donald Trump au monde marin ne semble pas évident puisque le magnat de l'immobilier est, par nature professionnelle, un terrien et même, essentiellement, un urbain. Toutefois, son approche pro-*business* et basée sur du transactionnel peut expliquer sans grande

difficulté sa volonté de contrôler le Canal de Panama – volonté exprimée dans sa longue **allocution dite de Mar-el-Lago**, le 7 janvier 2025.

Parmi une multitude d'autres décisions et d'autres évocations, celle-ci a profondément agité les médias et suscité de vives réactions à l'international. Elle ciblait en effet directement l'océan Atlantique, une artère essentielle pour l'économie mondiale – dans la mesure où Panama voit passer chaque année près de 5% à 6% du commerce mondial, mais surtout environ 40% des conteneurs américains – et, enfin, la plus grande île située après le cercle arctique.



Source : sea-distances.org

Si Donald Trump n'a jamais manifesté porter une attention particulière aux mers, c'est bien d'affaires maritimes dont il est question et possiblement d'une vision spécifique sur ces aires.

La seconde administration Trump s'annonçait préparée et structurée. Un immense travail d'analyses critiques et de recommandations, publié dès avril 2023 sous le nom de **Project 2025** et soutenu et proposé par le *think tank* **Heritage Foundation**², entend illustrer ce programme. Sur plus

de 900 pages et de 30 chapitres, rédigés sous la direction de Paul Dans et Steven Groves, sont rassemblés des centaines de contributeurs, mobilisés afin de proposer des approches et des recommandations dans de multiples domaines en vue de la future administration Trump II. *Project 2025. Mandate for leadership the conservative promise* dessinait donc une impressionnante feuille de route, abordant un grand nombre de sujets sur la politique, la défense nationale, la politique étrangère ou encore la protection sociale. Mais qu'en est-il de la mer ? Or, précisément, sur ces 922 pages, le plan stratégique *Project 2025* ne propose aucun chapitre spécifiquement dédié à cette thématique et il n'y a, également, aucune section exclusivement consacrée à une politique maritime. Selon certains observateurs, il est néanmoins possible de compter une demi-page traitant réellement de l'espace marin³.

Toutefois, ces quelques lignes contiennent trois recommandations particulièrement décisives pour notre sujet : la première propose de réformer la Maritime Administration (MARAD). Dans le chapitre 19, consacré aux transports, la dernière page indique la volonté d'exclure la MARAD du département des Transports (DOT) pour l'intégrer au département de la Sécurité intérieure (Department of Homeland Security, DHS) :

« MARAD would be better served by being transferred from DOT to the Department of Homeland Security (DHS). MARAD is the only DOT modal administration that does not regulate the industry that it represents: The maritime industry is regulated by the U.S. Coast Guard (ships and personnel) and by the Federal Maritime Commission (cargo rates and competitive practices). Furthermore, MARAD has responsibilities both in peacetime commerce and operationally in wartime/crisis sealift through its responsibility to manage the National Defense Reserve Fleet and 45-ship Ready Reserve Force for the U.S. Navy.

These missions are unique to MARAD within DOT. As a result, MARAD's missions and purpose, and therefore its funding priorities, are not well understood and historically have been minimized in planning and budgeting.⁴ »

La seconde recommandation propose une réforme du *Merchant Marine Act of 1921*, plus connu sous le nom de *Jones Act*, qui, bien sûr, peut avoir des incidences sur l'intégralité de l'industrie maritime américaine⁵. La nécessité de réformer le *Jones Act* est promue depuis des années par différentes structures conservatrices américaines, certains auteurs réalisant un véritable lobbying dédié à cette question⁶. Selon eux, cette loi vieille de cent quatre ans – en réalité réadaptée en 2006 sous Obama – supprime toute concurrence significative, tant étrangère qu'intérieure, en exigeant que toutes les marchandises expédiées entre des ports américains soient transportées par des navires construits aux États-Unis, sous pavillon américain et appartenant principalement à des Américains.

Enfin, la troisième proposition est sans doute celle qui a eu le plus grand retentissement public, probablement parce que c'est la moins technique. Elle porte sur la suppression de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)⁷, le rapport recommandant de privatiser (page 675) tous les travaux portant sur les prévisions météorologiques⁸. Elle a été rédigée par (ou sous la direction) de Thomas F. Gilman, haut fonctionnaire de la première administration Trump, occupant le poste de directeur financier et de secrétaire adjoint au département du Commerce. D'un budget de 6,6 milliards de dollars couvrant la grande majorité des fonds destinés aux sciences du climat et à la recherche scientifique marine, la NOAA fournit des services météorologiques et des prévisions d'ouragans. Elle surveille l'activité des taches solaires. Le corps des officiers de la NOAA est l'un des huit services en uniforme, avec l'Armée de terre, la Marine, le corps des marines, l'Air Force, la Force spatiale, la Garde côtière et le Service de santé publique. La NOAA est très durement impactée par les réformes imposées par le Department of Government Efficiency (DOGE) dirigé par Elon Musk, après avoir subi une coupe de 1300 agents dans un premier temps⁹ puis 1029 de plus annoncés¹⁰ – bien que près de 600 aient été réintégrés depuis¹¹.

Ces quelques lignes contiennent donc de très profondes modifications de la politique maritime américaine, en découplant certaines compétences et en regroupant un certain nombre derrière la question de la sécurité maritime.

Conseils et conseillers du monde marin étasunien

Si peu de lignes sur de tels enjeux semblent suffire aux rédacteurs du *Project 2025*, c'est précisément parce que certaines idées s'inscrivent dans les débats de la sphère conservatrice depuis de très nombreuses années et sont donc bien balisées. Le Cato Institute, autre *think tank* conservateur américain, publie abondamment sur la nécessité de réformer ou d'abandonner le *Jones Act* depuis de nombreuses années et l'un de ses centres de recherche semble même en avoir l'exclusive mission¹².

À la croisée de ces structures, puisque l'ancien directeur du Centre d'études asiatiques de la Heritage Foundation de 1994 à 1998 et directeur du Hudson's Center for American Seapower, Seth Cropsey constitue sans doute l'expert en stratégie navale jouant un rôle significatif dans l'approche stratégique des conseillers de Donald Trump. Ancien sous-secrétaire adjoint à la Marine sous les administrations Reagan et George H.W. Bush, il est l'auteur, parmi d'autres, d'un livre qui traite du déclin de la suprématie navale américaine et des défis auxquels la puissance maritime des États-Unis est confrontée : *Sea Blindness: How Political Neglect is Choking American Seapower and What to Do About It* (2017).

Cet ouvrage aborde justement des questions relatives au Canal de Panama. Cropsey analyse [la décision du Panama de rompre ses relations diplomatiques avec Taïwan au profit de la Chine](#), soulignant l'importance stratégique du canal et les implications géopolitiques de ce changement d'alliance. En utilisant cet exemple, Cropsey plaide pour un renforcement général de la capacité maritime des États-Unis face à un environnement géopolitique de plus en plus concurrentiel et stratégique. Il présente donc plusieurs recommandations politiques destinées à renforcer la puissance maritime des États-Unis, soulignant l'importance de protéger les routes maritimes commerciales mondiales. L'expert suggère d'investir dans les ports et infrastructures logistiques pour maintenir une capacité de déploiement rapide et efficace des forces navales partout dans le monde¹³. Afin de soutenir les efforts américains de projection de puissance, selon lui, une présence navale constante dans des zones clés, tels que la mer de Chine méridionale, le détroit d'Ormuz et le canal de Panama, s'avère donc fondamentale, la liberté de navigation étant un pilier du commerce mondial et de la sécurité économique des États-Unis.

Pour Cropsey, négliger ces éléments pourrait affaiblir la position des États-Unis dans le domaine maritime, ce qui aurait des répercussions graves sur la sécurité nationale et les intérêts économiques américains. De nombreuses recensions félicitent l'auteur pour adresser « [une excellente introduction sur l'état des forces navales américaines affaiblies aujourd'hui](#) », notant sa pertinence dans le traitement des défis posés par la Russie, la Chine et l'Iran. Une partie de ses articles les plus récents est présentée sur [sa page du Hudson Institute](#) et permet de démontrer son intérêt pour la rivalité croissante en Indopacifique et de l'importance de posséder une flotte compétitive. Dans [son discours à la Nation, le 4 mars 2025](#), Donald Trump fait donc écho à tous ces travaux en dévoilant une stratégie globale visant à revitaliser l'industrie de la construction navale aux États-Unis et à renforcer le secteur maritime. Cette initiative tente clairement de contrer la domination de la Chine dans le secteur mondial de la construction navale et de renforcer la sécurité nationale en renforçant les capacités maritimes nationales. Au centre du plan du président se trouve un décret exécutif comprenant 18 mesures visant à rajeunir la construction navale américaine. Signe que le projet était attendu (et de sa préparation), le 11 mars, Ronald O'Rourke, présente devant le Armed Services Committee Seapower and Projection Forces Subcommittee du Sénat « L'état de la construction navale aux États-Unis¹⁴ ». Le 19 mars 2025, [un nouveau rapport de la Heritage Foundation](#) rappelait pourquoi ce plan de relance est nécessaire et comment y parvenir. Comme il en est l'usage pour les notes des *think tanks* américains, trois idées fortes du travail sont présentées dès la première page :

- le secrétaire à la défense, Pete Hegseth, a identifié la revitalisation de la marine américaine comme un élément essentiel de la stratégie de sécurité nationale des États-Unis ;
- la marine chinoise est numériquement la plus importante au monde, avec une force de

frappe de plus de 370 navires et sous-marins, dont plus de 140 grands bâtiments de combat de surface ;

- la capacité de construction navale de la Chine dépasse celle des États-Unis et les décideurs politiques américains devront procéder à des réformes majeures si la marine veut dissuader la Chine.

Les rapports, les essais d'experts ou la préparation argumentaire ne constituent cependant qu'une partie de l'appareil de recommandations conseillant Donald Trump. Différentes personnalités liées au monde maritime émergent en effet dans l'entourage proche du président.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

Les hommes du président, ces investisseurs du maritime

Il est utile de rappeler les controverses qui avaient accompagné la nomination de Wilbur Ross, l'ancien secrétaire au Commerce sous l'administration précédente de Trump. Celui-ci possédait en effet des liens importants avec le secteur maritime. Avant d'occuper le poste de secrétaire au Commerce, Wilbur Ross a investi dans l'industrie du transport maritime. Son entreprise, WL Ross & Co., détenait des participations importantes dans Diamond S Shipping Group Inc., l'un des plus grands propriétaires et opérateurs mondiaux de pétroliers à moyenne portée. Ces investissements ont parfois soulevé des préoccupations quant aux conflits d'intérêts potentiels, en raison du caractère mondial du commerce maritime¹⁵. En tant que secrétaire au Commerce, Ross supervisait des agences essentielles au commerce maritime, notamment l'International Trade Administration et la NOAA. Sa société de capital-investissement, WL Ross & Co., était un investisseur majeur dans Navigator Holdings, une entreprise spécialisée dans le transport de gaz liquéfié. L'implication de Ross dans Navigator Holdings a suscité des critiques en raison des relations commerciales de l'entreprise avec des entités russes.

Son successeur au commerce, Howard Lutnick, responsable de la « renaissance manufacturière » dans son « nouvel industrialisme américain », présente quelques garanties vis-à-vis de telles critiques. Il est même le récipiendaire du plus haut prix décerné par la Marine à un personnel non

militaire, le Navy Distinguished Public Service Award¹⁶. Il avait d'ailleurs déclaré au *New York Post*, lors de la course présidentielle, que la Heritage Foundation, qui dirigeait le Projet 2025, était « radioactive¹⁷ ».

En revanche, le parcours de John Phelan, nommé par le président Trump pour diriger la marine américaine comme 79^e *Navy Secretary*¹⁸, peut susciter quelques observations. L'homme d'affaires, qui fut un très important donateur lors de la campagne présidentielle de Trump, ne possède aucune expérience militaire. Selon le président, c'est son expérience dans la gestion de grandes entreprises et la mise en œuvre de réformes stratégiques qui le qualifie idéalement pour ce rôle. Or, ce sont également ces expériences qui font craindre à la sénatrice Elizabeth Warren des investissements financiers de Phelan dans des entreprises de défense, l'exhortant à se départir de ces participations pour éviter les conflits d'intérêts¹⁹.

De tels conflits d'intérêts peuvent également, dans une mesure différente, concerner Elon Musk, responsable du programme DOGE, et dont l'entreprise Starlink utilise des barges maritimes pour récupérer ses fusées, ou encore Peter Thiel, cofondateur de PayPal. En effet, ce dernier a été un soutien important du Seasteading Institute, une organisation à but non lucratif dédiée au développement de communautés autonomes – y compris politiquement – et flottantes dans les eaux internationales²⁰. Avec l'objectif d'établir des structures sociétales alternatives non soumises aux réglementations nationales traditionnelles, l'institut avait signé un accord, en 2017, prévoyant le développement proposé d'une ville flottante en Polynésie française.

Bien entendu, les risques majeurs (ou accusations) de conflits d'intérêts portent sur les soutiens de Donald Trump ayant des investissements notables dans l'industrie. Le cas de Tim Barnard, propriétaire de Barnard Construction – qui a contracté d'importants contrats gouvernementaux –, a émergé récemment, ayant été associé à un projet controversé de pipeline de combustibles fossiles au Michigan²¹. Le projet implique le remplacement du pipeline vieillissant *Line 5* par un tunnel traversant la région des Grands Lacs, ce qui suscite des inquiétudes environnementales. Les cadres de grandes compagnies pétrolières – ExxonMobil, Chevron, etc. – ont été des partisans actifs des politiques de Trump²², soulignant l'importance d'un commerce libre et équitable pour le marché de l'énergie et dont une large part est liée aux stratégies commerciales du secteur marin.

On le voit, le pouvoir maritime s'intègre de manière naturelle à la rhétorique *America First* de Trump. En visant le Groenland et le Panama dès le début de son second mandat, Trump signale à ses partisans une position proactive et agressive en matière de politique étrangère.

De fait, les mers symbolisent – ou peuvent symboliser – à la fois l'indépendance par le contrôle sur

le commerce, la force par la suprématie navale et la souveraineté par la protection des frontières et des ressources.

***America First* est aussi une vision mondiale : l'exemple de l'Arctique**

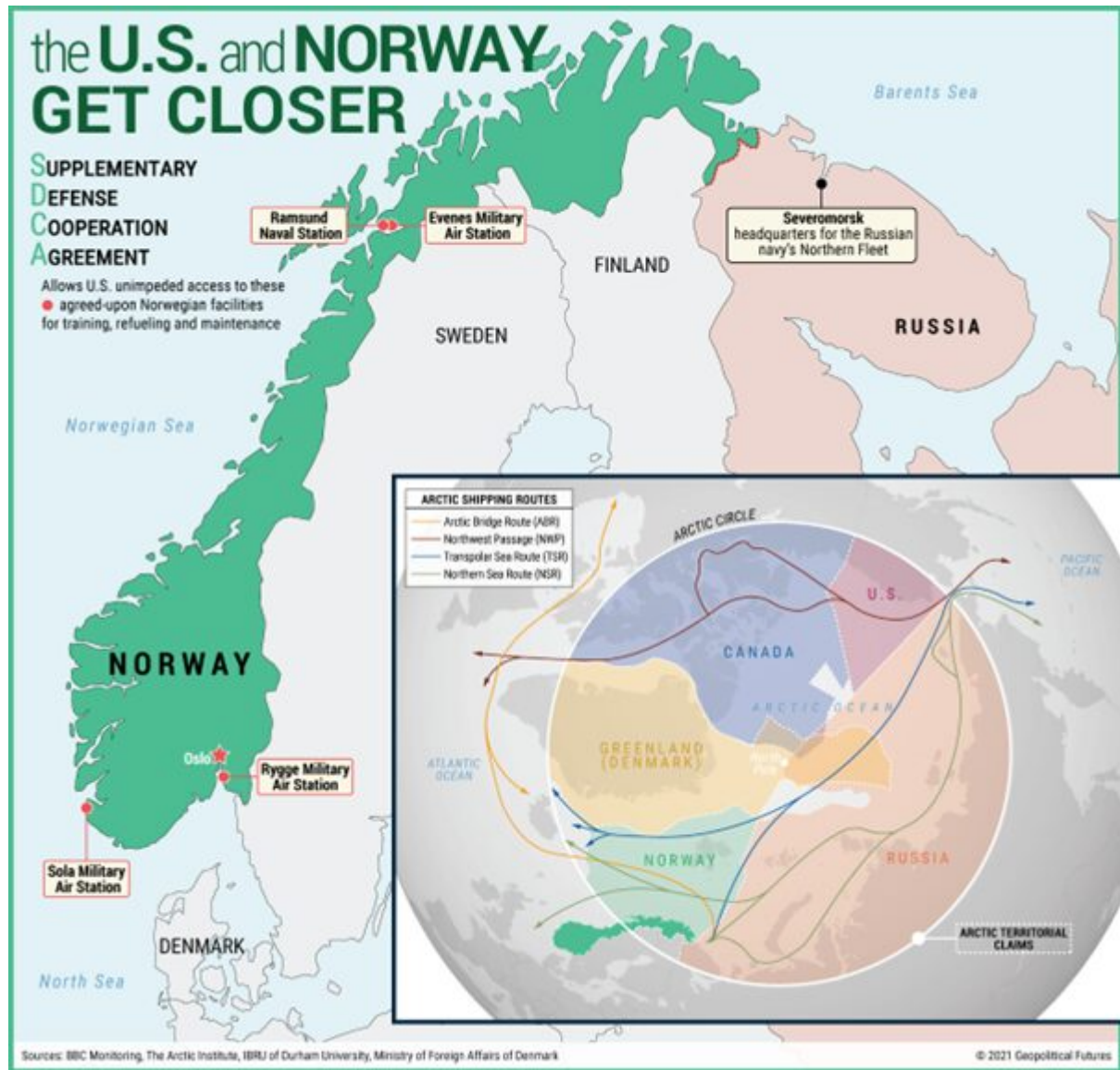
Donald Trump n'hésite pas à présenter comme une évidence de survie ses ambitions stratégiques, justifiant une possible prise territoriale, par une nécessité vitale : « Panama est [un espace] vital pour notre pays », ou encore « nous avons besoin [du Groenland] pour notre sécurité économique »²³. Lorsque Trump parle de prendre le contrôle du Canal de Panama, d'acquérir²⁴ ou de conquérir le Groenland²⁵, il parle directement d'une préoccupation pour la sécurité de « l'hémisphère occidental »²⁶. Une étude liée au *Project 2025* mentionne clairement la nécessité d'imposer la présence et le contrôle des États-Unis dans le grand Nord :

« The U.S. should work to ensure that shipping lanes in the Arctic remain available to all global commercial traffic and free of onerous fees and burdensome administrative, regulatory, and military requirements. While this should be the next Administration's policy with respect to all countries that might seek to block free-flowing commercial traffic, the next Administration will clearly have to exert substantial attention toward Russia. Both the U.S. Coast Guard and the U.S. Navy are vital tools to ensure an unmonopolized Arctic. It is imperative that the Navy and Coast Guard continue to expand their fleets, including planned icebreaker acquisitions, to assure Arctic access for the United States and other friendly actors. The remote and harsh conditions of the Arctic also make unmanned system investment and use particularly appealing for providing additional situational awareness, intelligence, surveillance, and reconnaissance. The Coast Guard should also consider upgrading facilities, such as its Barrow station, to reinforce its Arctic capabilities and demonstrate a greater commitment to the region »²⁷.

Une telle vision stratégique – directe, voire brutale de la part d'un président – est présente dans les travaux stratégiques et les accords diplomatiques depuis de nombreuses années.

Commercialement, ceci est par exemple illustré dès juillet 2024, lorsque Blue Water Shipping annonce d'importants investissements dans les installations portuaires de Nuuk afin de traiter des volumes plus importants de marchandises commerciales²⁸. Militairement, **l'accord de coopération en matière de défense signé en 2021** entre la Norvège et les États-Unis (*Supplementary Defense Cooperation Agreement*) permet un accès facilité aux forces américaines sur trois bases aériennes – Rygge Air Station (sud-est de la Norvège) ; Sola Air Station (sud-ouest, près de Stavanger) et Evenes Air Station (nord de la Norvège, stratégique pour l'Arctique) – et, enfin, une base navale à Ramsund Naval Station (nord de la Norvège, près des Lofoten). Ces bases permettent aux forces

américaines de stationner du personnel, d'entreposer du matériel et d'améliorer l'interopérabilité avec l'armée norvégienne, afin d'être en mesure de répondre aux tensions en Arctique et en mer de Barents.



Source : BBC monitoring, The Arctic Institute, IBRU of Durham University, Ministry of Foreign Affairs of Denmark (2021).

Plus récemment, toujours avant l'arrivée de la seconde administration Trump, et **suite au vote du parlement norvégien**, le 3 juin 2024, l'armée de l'air royale norvégienne a réactivé les abris pour avions de la base aérienne de Bardufoss, fermée depuis quarante ans, pour permettre aux avions de combat F-35 Lightning II de les utiliser.

Enfin, le 2 juillet 2024, la Finlande a présenté l'accord négocié sur la coopération en matière de

défense avec les États-Unis²⁹. **L'accord a été signé à Washington DC** et régleme nte l'accès des forces américaines aux zones de bases, leur statut juridique, ainsi que l'accès au stockage préalable de matériel de défense en Finlande. Selon l'accord, les États-Unis auront un accès libre et sans entrave à l'utilisation de quinze bases militaires finlandaises et zones d'exercice, appelées « zones convenues ». Cinq de ces zones se trouvent en Laponie, dans le nord de la Finlande.

La Suède et les États-Unis ont signé des accords similaires donnant aux forces américaines accès à quatre bases dans le nord de la Suède. Ce travail diplomatique permet aux États-Unis d'opérer librement, par exemple, depuis onze bases et zones militaires à proximité du Cap Nord.

Un rapport du Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), groupe de réflexion suédois spécialisé sur les questions de conflits et d'armes, clarifie précisément les raisons de cette recherche d'interopérabilité avec les États-Unis : « la fonte des glaces de mer a ouvert de nouvelles perspectives pour les possibilités économiques dans la région liées aux nouvelles voies de transport et les industries extractives, y compris l'extraction de pétrole et de gaz. Bien que le potentiel économique soit toujours en discussion, l'intérêt pour la région a connu une croissance constante au cours des deux dernières décennies. Parallèlement aux discussions sur le potentiel économique de l'Arctique, il existe des préoccupations concernant la possibilité de conflit dans la région, et même de confrontation militaire en raison de la concurrence des intérêts et des revendications territoriales des États côtiers de l'Arctique³⁰ ».

Les accords manifestent, côté américain, une prise en compte des enjeux de sécurité, ce qui illustre **la mise à jour de sa stratégie arctique** du ministère américain de la Défense (DOD) en juillet 2024. Selon Kathleen Hicks, alors ministre adjointe à la Défense : « Nous avons constaté une coopération croissante entre la Chine et la Russie dans l'Arctique sur le plan commercial, la Chine étant l'un des principaux bailleurs de fonds de l'exploitation énergétique russe dans l'Arctique³¹ ». Un constat identique est également dressé dans le domaine de la coopération militaire entre ces deux puissances.

« Tous ces défis ont été amplifiés parce que les effets du changement climatique entraînent un réchauffement rapide des températures et un amincissement de la couverture glaciaire, ce qui favorise toute cette activité³² ». Pour le Pentagone, l'Arctique pourrait connaître son premier été pratiquement sans glace d'ici 2030, ce qui « augmentera la viabilité des routes de transit maritime dans l'Arctique et l'accès aux ressources sous-marines ».

En amont de ces travaux, le Center for Maritime Strategy militait déjà pour une prise en compte des fortes tensions militaires en Arctique. Ce groupe de réflexion, parrainé par la Navy League, se

concentre sur l'étude des questions maritimes et de leur impact sur la sécurité nationale américaine et plusieurs de ses articles et tribunes étaient sans appel quant à la nécessité de s'imposer dans la zone arctique³³. L'appareillage diplomatique, conceptuel, de l'administration et des forces américaines démontre que, tout comme dans le cas du Panama, la volonté de Trump de contrôler le Groenland n'apparaît pas comme une simple lubie, mais bien comme l'expression et la poursuite d'une vision stratégique développée bien en amont.

***America First* est aussi une vision mondiale : contenir et contrôler le Pacifique**

Le **Center for international Maritime Security** propose une synthèse possiblement plus claire encore de cette vision géopolitique : « conçues pour mener deux engagements majeurs (aéromaritime à l'Orient, aéroterrestre à l'Occident) et soutenir un troisième mineur, les armées des États-Unis ont été retaillées à l'aune d'un théâtre majeur unique : désormais le Pacifique où les défie une puissance chinoise en voie d'affirmation³⁴ ».

Comme nous le présentions dans une note précédente de l'Observatoire, les forces militaires et diplomatiques américaines ont procédé, très récemment, à un grand travail de modernisation de certaines bases du Pacifique et au développement de relations bilatérales afin de favoriser des espaces relais auprès de nombreux acteurs de cette zone³⁵.

De nombreux analystes ont commenté les premiers décrets du président Trump comme un retour à la doctrine Monroe³⁶. Toutefois, les accords militaires, les déclarations sur la nécessité vitale de contrôler Panama ou le Groenland, ou encore, le 9 avril 2025, **le décret exécutif comprenant 18 mesures visant à rajeunir la construction navale américaine** – suivant de multiples initiatives soulignant l'importance d'une base industrielle maritime solide pour la sécurité nationale –, tout ceci démontre une approche qui n'appartient pas à une visée isolationniste telle qu'elle peut être perçue traditionnellement. Toutes ces bases et relais dans l'Arctique semblent démontrer une approche des mers, telle celle développée par le stratège britannique Corbett : il s'agirait de contrôler les lignes de communication en utilisant au mieux des capacités réduites.

En retour, grâce à cette économie de moyens, les États-Unis pourraient se concentrer sur la partie la plus contraignante en termes capacitaires : le Pacifique. On pourra d'ailleurs noter que les plus proches collaborateurs de Trump partagent tous une même vision antagoniste de la Chine. Nous assistons donc à un découpage du monde dans la vision géopolitique présidentielle : une affirmation américaine du contrôle sur le Nord à moindre coût qui obéirait à **une**

« hémisphération » du monde, telle que la *Heritage Foundation* l'appelait de ses vœux³⁷, avec un usage du contrôle des mers par le principe du *Sea Denial* de Corbett au Nord (Arctique et Atlantique) ; et un engagement important, massif, dans l'Indopacifique, tout en reconnaissant l'impossibilité matérielle de le contrôler totalement, dans la perspective traditionnellement américaine du stratège Mahan.

Les cents jours de la seconde présidence Trump semblent favoriser une nouvelle démarche plus pragmatique, reposant sur des capacités plus réduites et justifiées essentiellement par l'utilisation de méthodes spécifiques et d'outils nouveaux : selon une étude militaire de 2020³⁸, « le recours des sous-marins, des frappes aériennes à longue portée et des patrouilles côtières dans des périmètres cinétiques étroits, renforcé par une inspection extérieure, et des forces de saisie, forcerait les Chinois à abandonner leur zone d'opérations A2/AD³⁹ ou ils risqueraient la cessation du commerce vital et l'effondrement éventuel ».

« En substance, pour se préparer à la guerre navale contre la Chine, les stratèges américains doivent dépoussiérer leur Corbett »⁴⁰. Ce qui signifie donc abandonner la vision traditionnelle américaine du contrôle total des mers, tel que l'Américain Mahan le prônait, beaucoup trop exigeant en termes de puissance physique pour une bascule sur des points stratégiques. La dronisation, sur les mers et au-dessous, dopée à l'intelligence artificielle, permet de couvrir de manière nouvelle et à moindre coût les espaces marins.

Conclusion

La politique suivie les premiers mois par Trump a profondément surpris et inquiété en Europe et dans de nombreuses parties du monde. Elle s'inscrit pourtant dans les pas d'Obama qui avait initié le « US Pivot to Asia »⁴¹, et dans ceux de Biden. Entre 2022 et 2024, on peut en effet penser aux pressions exercées sur l'Australie afin de créer le pacte trilatéral AUKUS⁴² (*accord de coopération militaire entre l'Australie, le Royaume-Uni et les États-Unis*) au prix d'un désaveu face à Naval Group (*groupe français dont le contrat de 12 sous-marins a été annulé*), de sanctions commerciales extraterritoriales et du déploiement de nouveaux outils. Le rôle des tests étatsuniens réalisés lors de manoeuvres militaires dans le Pacifique, ainsi que l'annonce, symboliquement effectuée en 2023 sur l'île de Guam, du projet Replicator – une initiative industrielle IA/drone censée aider à rivaliser avec la masse effective de l'armée chinoise⁴³ – démontrent la bascule d'un travail conceptuel à une puissante clarification des objectifs et de la méthode⁴⁴. La politique de Trump s'inscrit également dans la continuité des travaux menés par les experts, les stratèges et les diplomates bien avant l'élection du 47^e président des États-Unis. Aussi, après que le président Trump a très fortement exprimé ses vues sur le Canal de Panama, évoquant différents scénarios, c'est finalement un accord diplomatique qui a

résolu les tensions, le 8 avril 2025.

L'adaptation aux exigences de la transformation de la structure abritant les garde-côtes américains – mentionnée en note 4 de cet article – nous semble particulièrement révélatrice. Cela procède d'un alignement sur la politique chinoise qui reconnaît, depuis 2018 (avec une modification en 2021 et en 2024), les flottes chinoises (pêche, garde-côtes et autres) comme différentes milices ou expressions de la puissance nationale et militaire et, par conséquent, dotées d'usage de la force⁴⁵. En termes capacitaires comme en termes de visibilité ou de représentation, les États-Unis s'alignent donc pour mieux tenir la confrontation, tout en procédant à un découplage du monde en deux parties et à un contrôle des lignes de communication. Le défi est majeur, l'effort multi-milieux et multisectoriels. Dans cette perspective, tous les éléments stratégiques d'autonomie apparaissent alors justifiés, telle la décision, le 24 avril dernier, de permettre l'exploitation des fonds marins⁴⁶.

1. Vivian Salama, Rebecca Ballhaus, Andrew Restuccia et Michael C. Bender, « President Trump Eyes a New Real-Estate Purchase: Greenland », *The Wall Street Journal*, 16 août 2019.
2. Cette structure, fondée en 1973 à Washington, se définit comme conservatrice. Elle est connue, par exemple, pour avoir rédigé des recommandations ayant fortement contribué à la politique menée par l'administration Reagan.
3. Voir « *Project 2025 on Maritime Policy* », *What's Going on With Shipping*, 29 juillet 2024.
4. Diana Furchtgott-Roth, « *Mandate for leadership: the conservative promise* », The Heritage Foundation, pp. 619-622, 2022.
5. Des *lobbysites* parlent de « U.S. maritime industry, potentially affecting nearly 650,000 American jobs and \$150 billion in annual economic contributions ».
6. Colin Grabow, Inu Manak et Daniel J. Ikenson, « *The Jones Act a Burden America can no longer bear* », Cato Institute, 28 juin 2018.
7. Diana Furchtgott-Roth et Department of Transportation, « *The National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA) should be dismantled and many of its functions eliminated, sent to other agencies, privatized, or placed under the control of states and territories* » (n.d.), *Mandate for leadership: the conservative promise*, dans *2025 Presidential Transition Project* (p. 664).
8. Le NOAA est accusé de véhiculer des nouvelles alarmistes et fausses liées au réchauffement climatique.
9. Dharna Noor et Gabrielle Canon, « *'Cruel and thoughtless': Trump fires hundreds at US climate agency Noaa* », *The Guardian*, 4 mars 2025.
10. Nathan Layne, Alexandra Alper et Phil Stewart, « *US weather agency plans to fire 1,000 in second round of cuts* », Reuters, 9 mars 2025.
11. Evan Bush, « *Fired workers are reinstated at NOAA, creating confusion on the heels of severe storms* », NBC News, 20 mars 2025.
12. Sur son site internet, une entrée nommée *Project on Jones Act Reform* avec un mot clef (*#EndTheJonesAct*) est proposée afin de suivre les publications et débats exclusivement consacrés à ce sujet. En recherchant *Jones Act*, dans leur moteur de recherche, 453 résultats renvoient à ce mot.
13. Ce que fera le fonds d'investissement BlackRock en annonçant reprendre des parts du groupe de HongKong China's CK Hutchison le 4 mars 2025 sur les ports de Cristobal et de Colon. Voir « *Hutchison sells Panama and other ports to BlackRock and MSC in \$22.8B deal* », *The Maritime Executive*, 4 mars 2025. Toutefois, à la date de publication de cet

- article, le groupe hongkongais considérait annuler cette transaction, à la suite de **fortes pressions du gouvernement chinois**.
14. Ronald O'Rourke et Congressional Research Service, « **Statement of Ronald O'Rourke before Armed Services Committee Seapower and Projection Forces Subcommittee U.S. House of Representatives hearing on "The State of U.S. Shipbuilding"** », *Armed Services Committee Seapower and Projection Forces Subcommittee U.S. House of Representatives*, 2025.
 15. Ashley Balcerzak, « **Watchdog calls for investigation into Wilbur Ross** », The Center for Public Integrity, 22 décembre 2017.
 16. L'ancien conseiller le plus proche de Trump, Steve Bannon, souvent considéré comme celui qui avait façonné l'homme politique, avait, lui, directement servi comme officier de marine à bord de l'USS *Paul F. Foster*, où il occupait des fonctions dans l'ingénierie et la navigation. Cette expérience contribuait à une connaissance directe des opérations et de la stratégie navales et, dans un entretien de 2027, Bannon, exprimant ses inquiétudes face à l'expansion maritime chinoise, annonçait que **les États-Unis et la Chine pourraient entrer en confrontation militaire** en mer de Chine méridionale dans la décennie à venir.
 17. Patrick Svitek, « **Trump picks people who worked on Project 2025 despite distancing himself** », *The Washington Post*, 21 novembre 2024.
 18. Leo Shane III, « **Senate confirms Phelan as next Navy Secretary** », *Navy Times*, 25 mars 2025.
 19. **Warren Calls on Navy Secretary Nominee to Divest from Defense Contractors**, 11 mars 2025.
 20. En 2008, Thiel a contribué à hauteur de 500 000 dollars en capital d'amorçage pour l'Institut et a exprimé son soutien aux modèles de gouvernance compétitive dans son essai *The Education of a Libertarian*.
 21. Tom Perkins, « **Line 5, a Trump donor, is profiting off a pipeline deal threatening pollution** », *The Guardian*, 16 mars 2025.
 22. Dharna Noor, « **Big oil spent \$445m in last election cycle to influence Trump and Congress, report says** », *The Guardian*, 23 janvier 2025.
 23. « **Géopolitique de Donald Trump** », Le Grand Continent, 11 mars 2025.
 24. « **Donald Trump: President-elect targets Canada, Greenland and Panama Canal in Christmas message** », Sky News, 26 décembre 2024.
 25. Donald Trump postait le **23 décembre 2024** sur son réseau social Truth Social : « For purposes of National Security and Freedom throughout the World, the United States of America feels that the ownership and control of Greenland is an absolute necessity ».
 26. Klaus Dodds, « **Que veut Trump en Arctique ? Géopolitique des ambitions impériales au Groenland** », Le Grand Continent, 21 février 2025.
 27. « **Mandate for leadership: the conservative promise** », *The Heritage Foundation*, p. 190, 2022.
 28. « **Blue Water Shipping Invests DKK 100 Million in Greenland Expansion** », BreakBulk News, 26 juillet 2024.
 29. **Defence Cooperation Agreement with the United States DCA**, Ministry For Foreign Affairs Of Finland (s.d.).
 30. Ekaterina Klimenko, « **The geopolitics of a changing Arctic** », Stockholm International Peace Research Institute, décembre 2019.
 31. **New DOD Strategy Calls for Enhancements, Engagements, Exercises**, U.S. Department Of Defense (s.d.).
 32. U.S. Department of Defense, *op. cit.*
 33. **The U.S. Must Take the Lead in a Destabilized, Increasingly Militarized Arctic**, Center for Maritime Strategy, 14 août 2024.
 34. Henry Ziemer, « **To prepare for Pacific war by 2027, the United States must harden in Southern flank** », CIMSEC, 15 novembre 2024.
 35. Xavier Carpentier-Tanguy, **Accords, bases et extension de la zone grise en mer de Chine**, Fondation Jean-Jaurès, 7 novembre 2024.
 36. Nous pensons ici à la note du *think tank* britannique Chatham House. Voir David Lubin, « **The economics of the doctrine Monroe** », Chatham House, 25 février 2025. Cette doctrine porte le nom du cinquième président des États-Unis, James Monroe, qui déclarait, le 2 décembre 1823 : « Aux Européens, le vieux continent, aux Américains le Nouveau Monde ».
 37. Max Primorac et Andrés Martínez-Fernández, « **Trump's foreign policy : Good news for hemispheric relations** », The

Heritage Foundation, 13 février 2025.

38. Daniel E. Ward, « *Going to war with China? Dust off Corbett!* », U.S. Naval Institute, janvier 2020.
39. Les stratégies A2/AD signifient « déni d'accès et interdiction de zone ». Elles ont pour objectif de déployer un ou plusieurs systèmes d'armes de grande portée afin de contenir tout adversaire hors de distance de sécurité du territoire que l'on souhaite défendre.
40. Daniel E. Ward, « *Going to war with China? Dust off Corbett!* », U.S. Naval Institute, janvier 2020.
41. Robert Blackwill et Richard Fontaine, « *Lost Decade: The US pivot to Asia* », Oxford Academics, 20 juin 2024.
42. AUKUS : The Trilateral Security Partnership Between Australia, U.K. and U.S., U.S. Department Of Defense.
43. Jean-Michel Valantin, « *AI at War (4): The US-China Drone and Robot Race* », The Red Team Analysis, 22 mars 2025.
44. *The Replicator Initiative is DOD's effort to accelerate delivery of innovative capabilities to the warfighter at speed and scale through senior leader focus on solving a specific operational challenge*, Defense Innovation Unit, août 2023.
45. *The Coast Guard Law of the People's Republic of China*, Ministry Of Defense, Japan Government.
46. *Unleashing America's Offshore Critical Minerals and Resources*, The White House, 24 avril 2025.