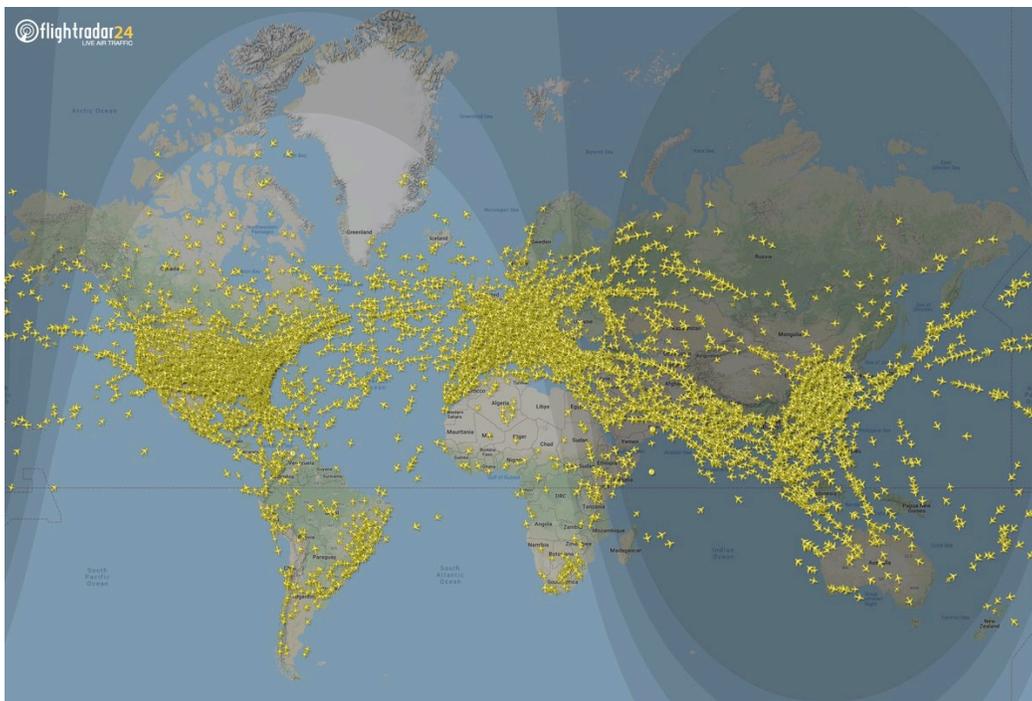


LA GEOPOLITIQUE VUE DEPUIS LE CIEL¹

Depuis plus d'une décennie, plusieurs sites internet permettent de suivre en temps réel le déplacement de chaque avion sur les cieux la planète. Il s'agit de *Flightaware*, lancé aux Etats-Unis en 2005 et de *Flightradar24*, qui fit son apparition en Suède en 2006. Ces sites permettent de savoir à quel endroit exact se trouve un aéronef en vol, quelle est sa compagnie et l'heure d'arrivée prévue. Ils constituent incidemment une riche source d'informations sur les conflits en cours. Vue de loin, la géopolitique du ciel fait apparaître une resplendissante étoile européenne connectée à la fois aux Etats-Unis et à la Chine : un espace pacifié et sans frontières, telle est l'illusion vue d'en haut.

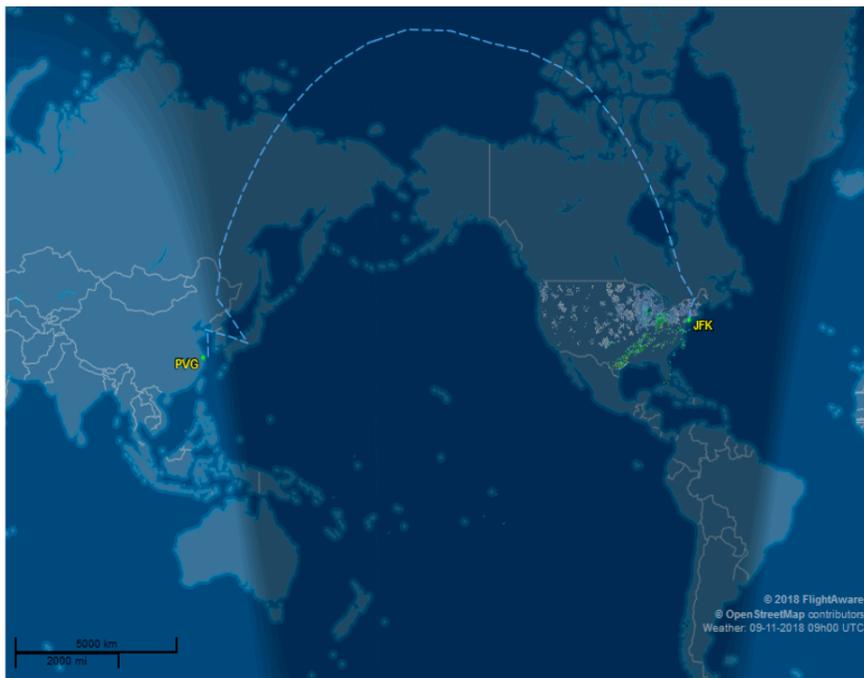


Depuis l'*Airline Deregulation Act* de 1978, le transport aérien s'est libéralisé en apparence. En réalité, les autorisations de création de compagnies restent subordonnées à des règles strictes et à des autorisations délivrées uniquement par les pouvoirs publics étatiques ou communautaires. Les plaidoyers des libéraux se trouvent par conséquent confrontés aux volontés des États de conserver la mainmise sur leurs compagnies nationales. Aux Etats-Unis, la loi fédérale impose par exemple que les 3/4 des votes du conseil d'administration d'une compagnie aérienne américaine soient détenus par des Américains. En Europe le siège social de la compagnie doit se trouver dans

¹ Rédacteur : Thomas Flichy de La Neuville, *Professeur à l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr* - recherches documentaires, élèves-officiers Bendaravicius, Caioli, Calamiello, Castaldi, Castier, Colas, Daillet, Dhalluin, Girard, Jonuska, Kastner, Koga, Maillard, Saccoman et Selleri.

l'Union Européenne tandis que la compagnie doit être majoritairement détenue par des ressortissants de l'Union Européenne².

Le trafic New-York – Shanghai, reflet des tensions sino-américaines



L'analyse des vols effectués entre les villes de Shanghai et de New York permet de mettre en évidence la domination chinoise sur ce marché. En effet, les compagnies chinoises effectuent deux fois plus de vols que les compagnies américaines. Ceci est d'autant plus remarquable que les flux de passagers entre ces deux capitales économiques sont quasiment continus. La Chine tâche en outre d'emprunter des routes aériennes détournées afin de limiter les taxes à reverser aux Etats-Unis.

L'Ukraine, angle mort aérien

² Malgré la privatisation des compagnies aériennes les États ne sont jamais loin des conseils d'administration et des grandes décisions qui sont prises. L'exemple d'Air France est frappant, en 1993 l'État renfloue l'entreprise en difficulté de 20 milliards de francs tandis que le gouvernement prend part (au nom de l'État qui possède 14% du capital et a un droit de vote double) aux négociations salariales actuelles.



Dans l'Est de l'Ukraine, l'aéroport de Donetsk n'est plus accessible. Comme on peut le voir sur cette carte, les avions longent la frontière orientale du pays. Ils restent toutefois vulnérables à des tirs dans la mesure où les combattants sont en possession de moyens antiaériens Stella 10 d'une portée de 500 km. Quant aux Ukrainiens désireux de prendre un vol en direction de la Russie, ils devront d'abord monter plein nord vers Karkhiv avant de pouvoir rejoindre ce pays. Dans la partie occidentale de l'Ukraine, les vols sont résolument tournés vers l'Union Européenne depuis 2014. Naturellement, le contournement de l'Ukraine coûte beaucoup d'argent aux compagnies aériennes, c'est la raison pour laquelle certains avions persistent à voler au dessus de ce pays en guerre afin d'économiser du kérosène.

Les territoires marginalisés du Moyen-Orient

Au Moyen-Orient, les flux aériens se divisent entre une route aérienne majeure Turquie-Iran et un axe mineur Egypte-Arabie. Les rivaux géopolitiques iranien et saoudien sécurisent par conséquent chacun une voie aérienne³. Quant aux territoires à hauts risques, ils comprennent à la fois la Syrie et l'Irak.

³ Notons que Téhéran est fortement concurrencé par Dubaï.



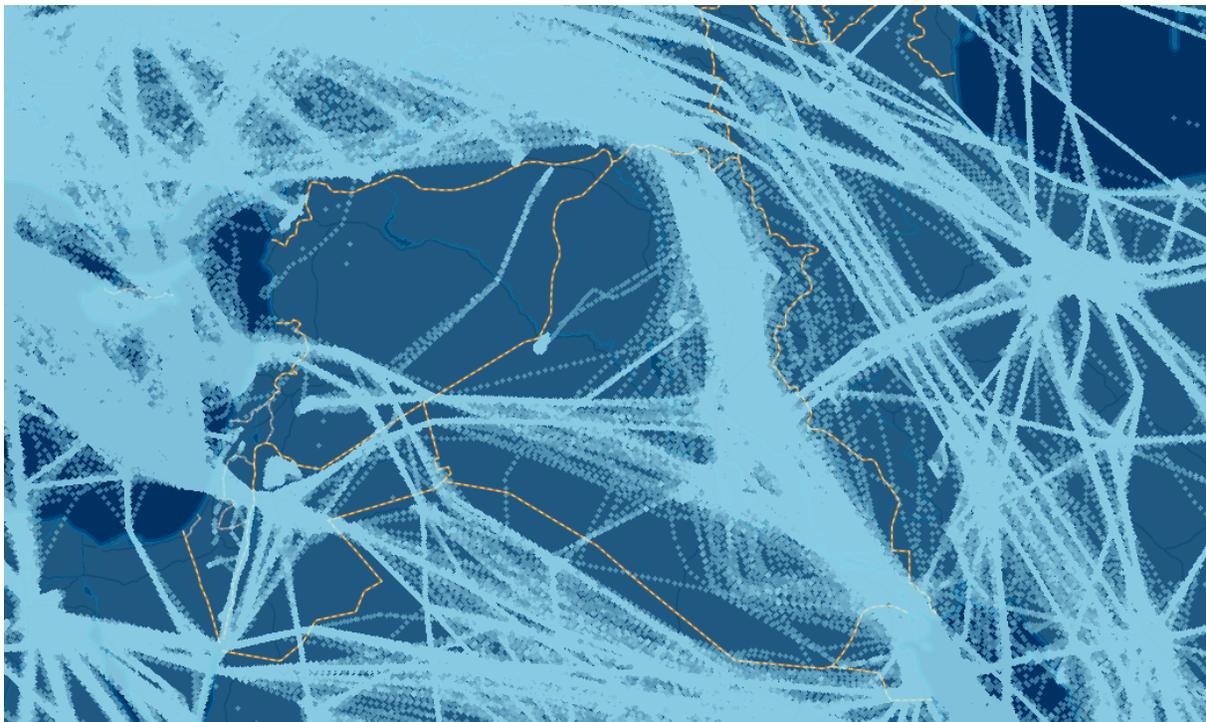
Le 5 juin 2018, l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis, l'Égypte et Bahreïn annonçaient la rupture de leurs relations diplomatiques avec le Qatar. Un blocus aérien fut alors mis en place. L'on voit effectivement sur la carte actuelle que Doha est marginalisé.



Quant aux avions qui se rendent vers le Qatar, ils contournent soigneusement les Emirats Arabes Unis, comme en témoigne cette capture d'écran.

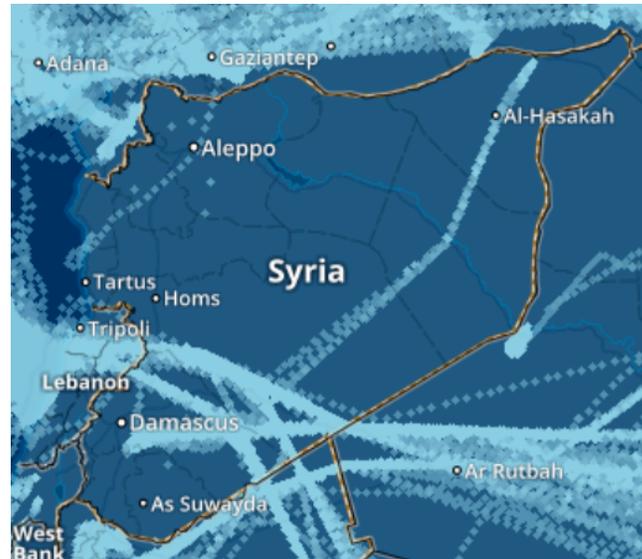


Si l'on se tourne maintenant vers l'espace aérien situé au dessus de l'Irak, l'on remarque que le centre et l'Est du pays sont évités par des compagnies aériennes comme *Emirates*, *Emirates Sky Cargo*, *Etihad Airways*, *Gulf Air*, *Qatar Airways*, *Qatar Cargo*, *Kuwait Airways*, *Air Arabia*, *flydubai* et *Iraqi Airways*.



Les rares avions qui transitent par le centre de l'Irak appartiennent à la compagnie libanaise *Middle East Airlines*. De son côté, la Syrie est peu survolée par les avions de ligne, avec un trafic

résiduel sur une partie de la Syrie. Rares sont les compagnies qui survolent la Syrie. Seules les compagnies Irakiennes *Al Naser wings*, *Cham Wings* et *Iraqi Airways*, la *Middle East Airlines* Libanaise et la petite compagnie charter grecque *Olympus Airways* traversent le territoire Syrien.



Si la zone Kurde est parfois survolée, c'est uniquement pour desservir la ville sécurisée de Qamishli au nord-est du pays. A noter enfin que si des avions de ligne survolent la poche rebelle d'Al Tanaf (au sud de la Syrie, à la frontière Irako-Jordanienne), c'est que cette zone, étroitement contrôlée par l'armée américaine, est considérée comme sûre. Les zones rebelles djihadistes et Turques du Nord-Ouest sont soigneusement évitées. De même, les frontières Syrie-Turquie, Syrie- Israël, et Israël-Liban ne sont pas survolées.

Des territoires d'Afrique orientale enclavés depuis le ciel

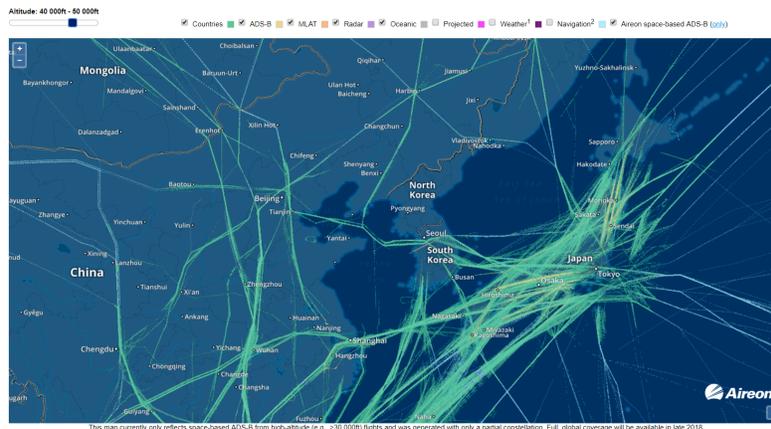
Les seuls vols directs desservant le Yémen, passent par le Kenya ou Djibouti. En ce qui concerne la Somalie, La compagnie aérienne nationale, *Somali Airlines*, n'existe plus depuis le début de la guerre civile des années 1990. Cette compagnie assurait la communication aérienne entre Mogadiscio et différents pays. Par exemple, deux vols par semaine étaient destinés à Rome (aéroport de Fiumicino). Aujourd'hui il n'y a plus de vols vers Rome. Les seuls pays non-africains desservant ses aéroports sont les Emirats arabes unis⁴ et l'Arabie saoudite. La plupart des avions partent des deux aéroports à Dubaï, *Dubai World Trade Central* ou *Dubai International*.

⁴ L'aéroport de Bosaso a été financé au départ par les Emirats Arabes Unis



L'évitement de la Corée du Nord

A la différence de l'Iran, qui constitue une voie importante de circulation aérienne, la grande majorité des vols contourne la mer du Japon. Les compagnies aériennes craignent en effet les essais de missiles nord-coréens. Air France a d'ailleurs élargi sa zone d'exclusion aérienne en mer du Japon, après avoir été frôlé par un missile en juillet 2017⁵.



La carte du ciel en mouvement, si elle souligne nettement les conflits en cours permet également de nuancer leur portée. C'est sans doute l'étude fine des irrégularités au dessus des zones

⁵ A compter du 18/08/2016 et jusqu'à nouvel ordre, il est demandé aux transporteurs aériens français de ne pas faire pénétrer leurs aéronefs dans l'espace aérien de la Corée du Nord (FIR ZKKP (PYONGYANG)) à l'ouest du méridien 132 et d'exercer une vigilance particulière lorsqu'ils opèrent dans la FIR ZKKP (PYONGYANG) à l'est du méridien 132. » (DGAC 27/07/2017).

d'évitement qui permettra de mettre en lumière les solidarités géopolitiques invisibles qui font qu'une marginalisation géoéconomique, même décrétée en haut lieu, ne sera jamais parfaite.