

SYLVAIN DOMERGUE

Géopolitique des espaces maritimes

Enjeux et défis
de la maritimisation du monde

ARMAND COLIN

Collection U

Illustration de couverture : GreenOak © Shutterstock

Mise en page : Belle Page

NOUS NOUS ENGAGEONS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT :



Nos livres sont imprimés sur des papiers certifiés pour réduire notre impact sur l'environnement.



Le format de nos ouvrages est pensé afin d'optimiser l'utilisation du papier.



Depuis plus de 30 ans, nous imprimons 70 % de nos livres en France et 25 % en Europe et nous mettons tout en œuvre pour augmenter cet engagement auprès des imprimeurs français.



Nous limitons l'utilisation du plastique sur nos ouvrages (film sur les couvertures et les livres).

© Armand Colin, 2025

Armand Colin est une marque de Dunod Éditeur

11 rue Paul Bert, 92240 Malakoff

www.dunod.com

ISBN : 978-2-200-63964-8

« *La mer sans fin commence où la terre finit.* »

José Maria de Heredia,
Soleil couchant, 1893.

À Ariane

Introduction

« C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie. »

Jules MICHELET, *La Mer*, 1861.

La mer, une évidence

Malgré un regain d'intérêt récent, le thème de la mer demeure à la marge de la recherche scientifique, tant en géographie, que dans le champ des sciences politiques, des relations internationales ou encore du droit. Comparativement à d'autres disciplines – et sous-disciplines au sein même des études géographiques –, elle est encore largement distancée tant par le volume de publications que par le nombre de cursus universitaires [DOMERGUE, 2022]. Hors de l'Université, elle peine à infuser au sein de l'espace médiatique, ne permettant guère son appropriation par l'agenda public et, par ricochet, politique [DOMERGUE et RICHARD, 2025]. Non que la mer soit perçue comme un espace dépourvu d'enjeux stratégiques, cependant l'interprétation souvent élémentaire des faits d'actualité qui s'y rapportent trahit une certaine méconnaissance de ses réalités complexes. Cette situation n'est pas nouvelle, déjà au xvii^e siècle, dans son *Testament politique*, Richelieu déplorait : « Les larmes de nos souverains ont souvent le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée¹ ».

La réflexion sur le thème de la mer n'est pourtant pas un domaine vierge. Pour la seule géographie française, d'importantes études ont, depuis longtemps, été produites sur ses aspects hydrologiques [GUILCHER, 1965], biogéographiques [CARRÉ, 1988], économiques, [VANNEY, 2002], portuaires [VERLAQUE, 1965 ; VIGARIÉ, 1972, 1990], commerciaux [FRÉMONT, 2007, 2019] et même géostratégiques, constituant des sommes qui font aujourd'hui autorité [LOUCHET, 2014]. Pourtant, les sciences humaines, et la géographie en particulier, demeurent poursuivies par ce que Jean-Louis Tissier nommait en 1998 « Le mal de l'océan² », un certain désintérêt dont

1. RICHELIEU, v. 1640.

2. TISSIER, 1998, p. 143.

les racines plongent certainement dans les profondeurs de l'histoire de nos sociétés, notamment celles aux *habitus* les plus continentaux. Dans *The Sea : a cultural history*, publié en 2011, l'anthropologue et historien britannique John Mack révélait, à ce titre, qu'à l'étude de la littérature historique et politique à travers les âges et les régions du monde « la mer a, de manière récurrente, été présentée comme un désert importun et peu accueillant, où la terre est un point de repère rassurant¹ ». Elle est ainsi le plus souvent demeurée un espace secondaire, à la marge ; un simple décor au fond de la scène où se déroule véritablement l'action, à savoir la terre. L'historiographie de la cartographie en témoigne : jusqu'au moins le xvi^e siècle et à de rares exceptions près, la représentation des mers est celle de « l'opposition centre/périphérie [...], celle du connu et de l'inconnu, du familier et de l'étrange, de l'espace directement accessible à l'espace connu par oui-dire. C'est l'opposition de la civilisation et de la barbarie, voire de l'humanité et de la monstrosité² ». De fait, dans les récits antiques et médiévaux européens, de l'*Odyssee* d'Homère au *Roman d'Alexandre*, en passant par *Les navigations de Saint Brendan* ou les légendes arthuriennes, le monde marin est souvent perçu et représenté comme un envers du monde terrestre, peuplé de mystères et de dangers, dont le retour est souvent associé à la renaissance et à la rédemption [LECLERCQ-MARX, 2006].

Bien sûr, on ne saurait faire généralité de ce constat. À travers les âges, de l'Europe du Nord aux archipels du Pacifique, de nombreuses civilisations, nations et groupes sociaux ont entretenu, avec la mer, un lien de dépendance étroit. Des relations ambivalentes, oscillant entre confiance et méfiance, ont alimenté les efforts et les innovations de valorisation et d'exploration maritimes. Des territoires, comme la Bretagne ou les rivages du Levant et d'Asie du Sud, se distinguent depuis longtemps par un puissant degré de maritimité, c'est-à-dire d'imprégnation du fait maritime au sein du terreau culturel, économique et social des sociétés qui les habitent. Mais, au-delà de ces situations locales, l'intérêt, en particulier en France, pour les sujets relatifs aux mers et aux océans – qu'il soit politique, médiatique, économique, universitaire ou scolaire – reste encore marqué par une grande inconstance.

Le choix de s'intéresser aux espaces maritimes devrait pourtant relever de « l'évidence³ ». La prépondérance de la surface maritime recouvrant la planète (près de 71 %) et l'importance économique, culturelle, environnementale et politique prise depuis longtemps par les mers et les océans, paraissent en faire un sujet d'étude incontournable. Une évidence qui faisait dire, dès le xvi^e siècle, à Jean de Lery que « ceux qui n'ont pas été sur la mer [...] n'ont vu que la moitié du monde⁴ ». Un constat partagé par le géographe français André Louchet [2014], qui parle, dans son ouvrage de référence, d'une « planète océane » plutôt que d'une planète Terre. En effet, la maritimisation, processus lentement construit au cours de ces derniers siècles, nous confronte aujourd'hui à « l'impossibilité d'un monde sans horizon marin » [VIGARIÉ, 1979].

1. MACK, 2011, p. 74.

2. JACOB, 1992, p. 178.

3. ORSENNA E., 2013, « La Terre est bleue », *Études maritimes*, n° 5, CESM, p. 10.

4. DE LERY, 1578, cité par MOLLAT DU JOURDIN, 1993 p. 285.

« La mondialisation est en réalité une maritimisation¹ »

L'usage de la notion de maritimisation a connu un essor important ces vingt dernières années. Elle a fait l'objet d'un rapport du Sénat français en 2012 et est, depuis plus d'une décennie, entrée dans le langage courant par l'intermédiaire de nombreuses conférences et publications. Depuis les réformes du collège et du lycée de 2016 et 2019, la maritimisation est en bonne place dans les programmes scolaires français de l'enseignement secondaire. Pourtant, dans le domaine scientifique, elle demeure très confidentielle. À quelques exceptions notables [CETIN, IRAK et KHYAOGU, 2020], cette notion est jusqu'à présent usitée principalement dans le monde francophone, son équivalent anglo-saxon (*maritimization*) n'apparaissant que très rarement dans les productions scientifiques, politiques, ou encore journalistiques.

D'autre part, la définition de cette notion varie et son sens a évolué depuis son apparition. Elle aurait émergé au début des années 1970 sous la plume des géographes français et belges André Gamblin, Roland Op de Beeck, André Vigarié et Jean-Pierre Chardon qui, sans la définir clairement, l'utilisent pour désigner la concentration des activités productives sur les littoraux². Cette lecture demeure d'actualité dans les écrits de certains chercheurs. Ainsi, en 2014, dans un ouvrage collectif dirigé par Raymond Woessner [2014], la maritimisation désigne « le processus conduisant les littoraux d'un grand nombre de pays à prendre une part de plus en plus importante dans l'économie ». Dans la littérature scientifique de la fin du xx^e siècle, la définition de la maritimisation tangente souvent celle de la littoralisation, généralement entendue en géographie comme la concentration des hommes et des activités sur les littoraux³. Dans son acception initiale, la maritimisation est donc principalement envisagée sous un prisme économique local, en se concentrant sur les transformations des espaces productifs autour d'un complexe portuaire ou d'un littoral. De ce fait, l'espace maritime y apparaît secondaire, simple support physique de mutations géographiques visibles avant tout sur les côtes. Toutefois, des auteurs comme Alain Vigarié élargissent, dès la fin des années 1970, l'usage de cette notion en parlant de « maritimisation de l'économie contemporaine⁴ », pour désigner les phases d'évolution socio-économique d'une société tournée vers la mer.

Particulièrement, en 1990 dans *Géostratégie des océans*, Vigarié introduit une nouvelle conception de la maritimisation qu'il définit comme « l'accroissement des échanges internationaux par voie maritime, multipliés par sept en quelque quarante ans⁵ ». Il y souligne les conséquences de cette augmentation

1. Pour reprendre l'expression de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine nationale, dans un entretien accordé au journal *Marianne* le 20 février 2020.

2. En l'occurrence, deux études sur les activités industrielles des Pays-Bas [GAMBLIN, 1970, OP DE BEECK, 1971], la façade atlantique de la France [VIGARIÉ, 1974], et la côte nord de Porto Rico [CHARDON, 1975].

3. LEVY et LUSSAULT, 2013, p. 622.

4. VIGARIÉ, 1979, p. 8.

5. VIGARIÉ, 1990, p. 14.

sur les « évolutions remarquables dans les domaines qui touchent de près à la transformation du monde¹ ». Cinq ans plus tard, Vigarié précise, dans *La mer et la géostratégie des nations*, que « dans son sens général, [la maritimisation] signifie qu'aucun pays ne peut se dispenser sans inconvénient grave d'avoir recours à la mer, qu'aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique² ». Cette analyse est plus que jamais d'actualité, comme le rappelle Antoine Frémont : « depuis 1945, le commerce international croît à une vitesse plus rapide que la production mondiale, ce qui traduit l'interdépendance accrue des économies les unes par rapport aux autres³ ». Entre 1950 et 2020, les échanges par voie maritime ont été multipliés par 20, représentant aujourd'hui plus de 80 % des échanges mondiaux de marchandises.

Cette lecture, qui repose sur l'accroissement des échanges maritimes telle qu'elle est parfois définie dans les programmes scolaires français, paraît cependant incomplète, car elle laisse de côté certaines activités. Sous l'effet de l'accroissement très net des prix des hydrocarbures dans les années 2000, de nombreuses réserves offshore situées à forte profondeur, jusque-là jugées peu rentables, ont été mises en exploitation. Elles représentent aujourd'hui plus de 30 % de la production mondiale d'hydrocarbures, un pourcentage en constante augmentation. Par ailleurs, la croissance rapide du tourisme de croisière et des activités de pêche, les perspectives énergétiques nouvelles offertes par les océans, l'accroissement des risques et des menaces en mer ainsi que les besoins de préservation de l'environnement marin, font des espaces maritimes un enjeu stratégique pour les sociétés. Ce constat invite à élargir notre conception de la maritimisation.

Sa définition pourrait ainsi être mise à jour, en la désignant comme un processus d'accroissement de la dépendance à la mer, sous l'effet de la polarisation croissante des activités et intérêts économiques, sociaux et politiques vers celle-ci [DOMERGUE, 2022]. Certes, à l'heure de la spécialisation productive des territoires à l'échelle mondiale et de la production en flux tendus selon le principe du « juste à temps », cette dépendance existe avant tout dans le domaine du transport de biens. Le blocage de la circulation maritime du canal de Suez durant six jours, à la suite de l'accident du porte-conteneurs *Ever Given*, en mars 2021 en a été l'illustration éloquent⁴. Elle a provoqué, en quelques heures, notamment sous l'effet de la spéculation, une hausse mondiale des prix du baril de brut et des cours des céréales, ainsi qu'une désorganisation temporaire de la chaîne logistique internationale dans de nombreux secteurs d'activité. Mais cette dépendance est liée aussi au développement des activités dans de nombreux autres domaines, tels l'exploitation des ressources halieutiques et énergétiques, ou l'essor du tourisme. Elle induit un ensemble de vulnérabilités et met en exergue des enjeux de protection et de préservation des intérêts maritimes et des espaces marins.

1. *Ibid.*

2. VIGARIÉ, 1995, p. 20.

3. FRÉMONT, 2019, p. 1.

4. En temps normal, le canal de Suez représente 10 à 15 % du trafic maritime mondial, dont 22 % du trafic de conteneurs, et celui de Panama 5 à 6 %. Toutefois, en 2024, les attaques en mer Rouge ont divisé par deux le flux via Suez, tandis que la sécheresse au Panama a limité le tirant d'eau et la fréquence d'utilisation des écluses du canal, réduisant le trafic à 3,4 % du trafic mondial (Sources : UNCTAD, DMI, Suez Canal et ACP, 2025).

Du choix de l'approche géopolitique

Le concept de géopolitique, aujourd'hui très galvaudé, est fréquemment confondu avec celui de relations internationales. Ce glissement sémantique, particulièrement marqué dans le monde anglo-saxon au cours de la seconde moitié du xx^e siècle, l'associe souvent à la géographie politique ou à la géostratégie, sans parvenir à établir de distinction claire entre ces concepts [ROSIÈRE, 2021]. Dans cette perspective, l'accent est mis davantage sur les comportements des États comme acteur central de l'analyse, l'espace n'étant alors qu'un simple support, un « échiquier » [BRZEZINSKI, 1997] sur lequel se déploie l'action.

Pourtant, tant par la genèse du concept que par son acception contemporaine au sein de certaines écoles de pensée, la géopolitique apparaît intrinsèquement liée à une mobilisation complexe de l'approche géographique, comme le soulignent Frédéric Lasserre, Emmanuel Gonon et Éric Mottet :

« En se penchant sur les rapports entre l'Homme et son espace, la géographie permet l'analyse géopolitique, qui se préoccupe plus particulièrement des enjeux de pouvoir sur des territoires. Négliger les méthodes géographiques en géopolitique revient à oublier que c'est justement ce déploiement dans l'espace que l'on souhaite étudier. La géopolitique n'est certes pas l'apanage des géographes, mais une analyse géopolitique ne peut faire l'économie d'une analyse spatiale : sans cette dimension, le discours ressortira davantage de la science politique ou de la sociologie politique, disciplines par ailleurs complémentaires dans toute approche géopolitique, mais qui n'appréhendent qu'imparfaitement cette dimension spatiale. »

LASSERRE, GONON et MOTTET,
Manuel de Géopolitique, enjeux de pouvoirs sur des territoires,
 2024, p. 17-18

Il y a plus de cinquante ans, Yves Lacoste insistait déjà pour que la géopolitique ne soit pas considérée comme une science, afin d'éviter qu'elle ne soit entravée par des règles et des théories susceptibles de nuire à sa valeur scientifique et de conduire à des dérives, comme ce fut le cas avec l'interprétation funeste des travaux de Friedrich Ratzel et Karl Haushofer¹. Toutefois, elle n'en demeure pas moins une méthodologie et une grille d'analyse indispensable pour déconstruire les discours et interroger la complexité des situations conflictuelles. Selon Lacoste [1976, 1979], une analyse méthodique doit s'appuyer sur une approche diachronique, multidimensionnelle et multiscalaire des rapports sociaux dans l'espace, en appréhendant une multitude d'acteurs – et non plus seulement les États. Dans cette lignée, des chercheurs tels que Michel Foucher [1988] et Amaël Cattaruzza [2021] proposent de définir la géopolitique comme une analyse critique des interactions sociopolitiques dans l'espace. Stéphane Rosière [2019] va plus loin et

1. La notion de *Lebensraum* de Ratzel (1844-1904) et des thèses géopolitiques de Haushofer (1869-1946) ont été instrumentalisées par les régimes totalitaires, en particulier en Allemagne, afin de justifier des politiques expansionnistes et racistes.

affirme qu'on ne peut véritablement parler de géopolitique que si l'espace constitue un enjeu central de la situation observée.

Ainsi, la géopolitique, loin de se réduire à l'étude des comportements étatiques sur un support spatial passif, requiert une compréhension approfondie des dynamiques spatiales et des rapports de pouvoir qui s'y inscrivent. Elle invite à une lecture fine et nuancée des interactions humaines dans l'espace, mobilisant une approche géographique complexe pour éclairer les enjeux contemporains. Cette approche se prête à l'étude des espaces maritimes qui, loin d'être de vastes étendues d'eau inertes, sont devenus essentiels au fonctionnement de la mondialisation et aux interactions internationales.

Des enjeux économiques et politiques

Les mers et les océans sont le théâtre d'enjeux économiques devenus stratégiques dans une économie-monde globalisée [CARROUÉ, 2020]. Ces espaces recèlent des richesses considérables dont l'exploitation est devenue indispensable pour satisfaire les besoins croissants des populations et industries mondiales (Chapitre 2). À ce titre, le contrôle et la sécurisation des routes maritimes sont devenus essentiels, puisque ces voies de navigation forment les artères du commerce international et assurent le transit de l'immense majorité des marchandises à travers le globe (Chapitre 1). Les fluctuations des cours de certaines marchandises, dues aux menaces répétées de blocage du détroit d'Ormuz à la suite de la montée régulière des tensions entre les États-Unis et l'Iran¹, ou le blocus maritime russe en mer Noire visant les exportations céréalières ukrainiennes en 2022 et 2023, ont rappelé les conséquences mondiales que pouvait entraîner une altération – ou une simple menace d'altération – de la sécurité de ces routes.

Au-delà des aspects économiques, les océans se sont également affirmés comme lieu d'expression privilégié des puissances étatiques, à des fins de coercition (*hard power*) ou d'influence (diplomatie navale) (Chapitre 3). Le contrôle d'espaces stratégiques, des points de passage, des zones économiques exclusives ou de territoires insulaires stratégiquement situés permet d'exercer un pouvoir sur les flux maritimes et les ressources associées. L'appropriation des espaces maritimes est ainsi devenue un enjeu central, donnant lieu à des revendications territoriales et à des tensions internationales, à l'image de la situation en mer de Chine méridionale ou dans l'Arctique (Chapitre 4).

Par ailleurs, en raison de leur immensité et d'un apparent paradoxe géographique – c'est-à-dire une relative facilité d'accès et de liberté de mouvement d'une part, mais des contraintes considérables de surveillance d'autre part –, les espaces maritimes sont aussi un lieu privilégié de surgissement et de développement de menaces, que le sociologue Ulrich Beck distingue des risques en parlant de « la substitution du hasard par l'intention² ». Une définition partagée par le criminologue Jean Paul Brodeur : « La base de la distinction entre risque et menace [...] tient au fait que le risque soit un évènement naturel ou un accident qui n'est

1. Le détroit d'Ormuz voit transiter plus de 30 % du trafic pétrolier mondial.

2. BECK, 2003, p. 32.

pas la réalisation d'une intention qui la précède, alors que la menace repose sur une intention antérieure¹ ». Ces menaces se manifestent sous la forme de trafics illicites divers, de conflits d'appropriation ou d'actions de piraterie ou terroristes pouvant être de puissants facteurs de déstabilisation politique, économique et sociale dans les territoires riverains (Chapitre 5). La menace houthiste en mer Rouge témoigne de la diversification et de la complexification des menaces maritimes, tout comme le retour des menaces étatiques illustré par les conséquences de la guerre en Ukraine en mer Noire ou les tensions géopolitiques dans l'espace indopacifique. Les menaces s'inscrivent dans un contexte de réarmement naval global et d'émergence de nouvelles menaces technologiques, notamment avec la démocratisation des missiles de croisière, des armes hypersoniques, des drones et des enjeux cybernétiques.

Des enjeux environnementaux et écosystémiques

L'océan mondial est, aussi et surtout, le principal poumon et régulateur thermique de la planète. Les océans sont à l'origine de la vie et des équilibres fondamentaux écosystémiques à différentes échelles, en jouant notamment un rôle fondamental dans la production d'oxygène et l'absorption du dioxyde de carbone. Ils contribuent à la régulation climatique globale, et sont le facteur explicatif primordial des régimes pluviométriques, des températures et des variations saisonnières à l'échelle régionale, en générant des spécificités locales comme les déserts littoraux² ou les régimes de mousson. Mais la mer est aussi porteuse de nombreux aléas et risques naturels qui sont des facteurs d'insécurité. Comme l'écrivait Simon Leys [2003], « la mer, c'est la nature poussée au paroxysme ». Le risque, du latin *rescum*, « qui coupe », compris au sens très général comme l'éventualité d'occurrence d'un événement ou une situation indésirable, est très diversement entendu d'une discipline à l'autre. Les espaces maritimes se prêtent donc bien à une observation sous le prisme du risque naturel, qu'il soit thalasso-climatique (la cyclogénèse est intrinsèquement liée aux océans), sismologique (tsunamis), ou encore eustatique (submersion) (Chapitre 5).

Les activités humaines elles-mêmes constituent un facteur de risque de plus en plus important [BECK, 1987]. L'accroissement des risques technologiques, à l'image de catastrophes récentes comme l'explosion de la plateforme pétrolière *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique en 2010 ou le naufrage du pétrolier japonais *Wakashio* à l'île Maurice en 2020, pour ne citer que les plus médiatisées, a mis en évidence les conséquences qu'elles pouvaient avoir sur le milieu marin et les activités économiques qui en dépendent. Catastrophiques pour le tourisme et pour les activités de pêche, elles entraînent parfois le développement d'activités criminelles en substitution des sources de revenu perdues à la suite de ces altérations environnementales [LUNTUMBUE, 2011 ; FRÉCON, 2012] (Chapitre 5).

1. BRODEUR, 2006, p. 496.

2. On peut citer le cas du désert du Namib, formé sous l'influence du courant de Benguela qui refroidit les masses d'air au large de l'Afrique australe, empêchant en cela de libérer leur humidité au contact des terres continentales.

Les défis de la gouvernance d'un monde de l'impermanence

Enfin, comme le soulignait Jean Gottman, « le fait fondamental de notre univers est qu'il bouge, que tout y est mouvement, fluidité : l'atmosphère, les eaux, les hommes, la pensée. C'est pourquoi la circulation est à la base de toute géographie et de toute politique ». Or, « les océans, les mers constituent des milieux naturels indiscutables, mais ils présentent à l'analyse géographique des spécificités déroutantes : la surface des eaux, mobile, changeante, est une étendue sans repères géographiques fixes, indescriptible si ce n'est par ses limites continentales¹ ». La mer est donc un monde où *rien* ne demeure durablement, à tel point que certains auteurs parlent de « monde de l'éphémère » [AUGUSTIN, 1994] ou de « l'impermanence » [ROYER, 2014]. Cette situation influe sur l'appréhension des risques et menaces maritimes et leur gestion, car ils sont hypermobiles et, le plus souvent, transnationaux. Les océans, dépourvus de repères géographiques fixes et traversés par des flux incessants, échappent aux cadres traditionnels de la territorialité et de la souveraineté étatique. Cette nature fortement évolutive et résolument transnationale des sujets maritimes complexifie donc considérablement la question de leur gouvernance en défiant les mécanismes juridiques conventionnels, appelant à penser de nouvelles initiatives (Chapitres 6, 7 et 8).

Objectifs et organisation de l'ouvrage

Par ce rapide tour d'horizon, les enjeux maritimes révèlent donc une multiplicité d'enjeux, à la fois économiques, politiques, environnementaux et sociaux. Or, comme l'écrivait André Vigarié, « poser ainsi les problèmes, c'est privilégier l'éclairage des situations conflictuelles », au profit, donc, d'une lecture géopolitique. À ce titre, cet ouvrage ne vise pas à offrir une étude strictement géographique des océans, d'autres études remarquables et toujours d'actualité ayant déjà exploré ce domaine, notamment chez le même éditeur [LOUCHET, 2014 ; DEBOUDT, MEUR-FÉREC et MOREL, 2014]. En mobilisant les méthodes, les approches et outils de la géographie, son ambition est plutôt d'examiner comment les espaces maritimes se sont progressivement imposés comme des éléments stratégiques à plus d'un titre, jusqu'à occuper une place centrale dans les rouages de la mondialisation et des interactions internationales à différentes échelles, tout en devenant à la fois des témoins et victimes privilégiés des altérations environnementales et climatiques qui les affectent.

Comme le disait André Louchet [2014], « pas plus que "l'historien n'est un collectionneur de faits"², le géographe n'est collectionneur de lieux ». Ce manuel ne prétend pas proposer une lecture encyclopédique des enjeux maritimes, des conflits ou des dynamiques de coopérations qui en découlent. Il propose plutôt d'exposer les principales réflexions thématiques qui animent les situations géopolitiques du monde contemporain, en s'organisant autour de trois grandes

1. PINCHEMEL, 1992, p. 282.

2. DUROSELLE, 1970.

questions : en quoi les espaces maritimes sont-ils vitaux pour les sociétés humaines et quels enjeux cela soulève-t-il ? (Partie 1) En quoi ces espaces sont-ils disputés ou instrumentalisés à des fins d'expression de la puissance et quels défis pose l'essor des problématiques de sécurité maritime ? (Partie 2) Enfin, quelles solutions de gouvernance sécuritaire et environnementale peuvent être mises en œuvre, à quelles échelles et quelles sont leurs limites et contraintes ? (Partie 3)

En raison de son statut de deuxième espace maritime mondial, de premier espace sous-marin, et de ses 23 000 km de frontières maritimes partagées avec 30 États – plus que tout autre pays au monde – le cas de la France fera l'objet, dans cet ouvrage, d'un traitement privilégié.

Exemplaire PRESSE
© ARMAND COLIN

PREMIÈRE PARTIE

L'affirmation des enjeux maritimes

Exemplaire PRESSÉ
© ARMAND COLIN

La dépendance croissante des économies modernes envers le secteur maritime

Un envers du monde devenu stratégique

Commerce maritime, prospérité et puissance : une relation ancienne

Les mers et océans jouent, de longue date, un rôle essentiel dans le développement économique et culturel de nombreuses civilisations. Dès l'époque minoenne en Méditerranée orientale (vers 3000-2000 av. J.-C.) à l'âge du bronze, des réseaux commerciaux maritimes furent établis à travers la mer Égée, animant des échanges jusqu'à l'Égypte, le Levant et la Grèce continentale [BROODBANK, 2013]. De même, la civilisation de l'Indus (vers 2600-1900 av. J.-C.) entretenait des relations maritimes avec la Mésopotamie, échangeant des biens tels que les perles et les coquillages [KENOYER, 1998]. Le commerce maritime était également fondamental pour l'économie de l'Égypte antique, qui avait établi des routes vers le Levant et la mer Rouge pour échanger des grains, de l'or et des produits artisanaux [BOWMAN, 1986]. Les Phéniciens (vers 1500-300 av. J.-C.), établis sur la côte actuelle du Liban, fondèrent des colonies et des comptoirs commerciaux à travers la Méditerranée, facilitant l'échange de bois de cèdre, de pourpre, de verre et de textiles [AUBET, 2001].

La mer jouait un rôle tout aussi déterminant dans la civilisation grecque de l'âge du fer. Aux époques archaïque (800-480 av. J.-C.) et classique (480-323 av. J.-C.), les cités exploitèrent les opportunités offertes par la Méditerranée autour de laquelle les Grecs s'y trouvaient établis, selon la formule de Platon dans le *Phédon*, « comme les grenouilles autour d'une mare ». Les Athéniens, par exemple, dépendaient étroitement de la mer pour asseoir leur prospérité économique et militaire, en utilisant leur flotte pour contrôler le commerce maritime et sécuriser les routes commerciales, notamment celles assurant l'approvisionnement en grains depuis la mer Noire [MEIGGS, 1982]. Les échanges maritimes et l'établissement d'un réseau

de cités diasporiques contribuèrent ainsi à la diffusion de la culture grecque dans l'ensemble du bassin méditerranéen durant plusieurs siècles [LÉVÊQUE, 1964 ; MOSSÉ, 1984 ; HARTOG, 1980 ; AMOURETTI et RUZÉ, 1998].

Plus tard, dès le VI^e siècle av. J.-C., la République puis l'Empire romain se distinguent par la création de vastes réseaux maritimes permettant des échanges couvrant l'ensemble de l'Europe et au-delà, jusqu'à l'Égypte, l'Afrique du Nord, et l'Asie Mineure. Des ports stratégiques, tels qu'Ostie, structuraient l'importation de denrées vitales comme les grains, le vin et l'huile d'olive, essentielles à la pérennité du système de l'Annone, qui assurait l'approvisionnement en grains de la cité de Rome. Dans ses « Histoires », Tite-Live décrit cette dépendance des Romains à la mer pour leur survie et leur prospérité économique. À son apogée, on estime que la capitale de l'Empire importait environ 200 000 tonnes de grains par an pour nourrir sa population [RICKMAN, 1980], auxquels s'adjoignait l'échange de produits de luxe tels que les soieries et les épices [MEIGGS, 1973 ; RICKMAN, 1980 ; WILSON, 2011].

Toutefois, l'assise maritime des civilisations antiques n'est pas un monopole de l'Europe occidentale. Sensiblement à la même époque, en Chine, dès la dynastie Han (206 av. J.-C. à 220), les routes maritimes composaient une partie de ce qui sera plus tard qualifié de « routes de la soie », ouvrant des voies commerciales vers l'Inde, l'Asie du Sud-Est et s'étendant jusqu'aux marges de l'Empire romain. La dynastie Song (960-1279) en accentua l'importance, avec la réalisation d'avancées considérables dans la construction navale et la navigation permettant de renforcer la sécurité des voyages maritimes [NEEDHAM, 1971 ; LIU, 2010 ; SEN, 2003]. En Inde, le commerce maritime des royaumes littoraux dessinait de solides réseaux commerciaux avec le Moyen-Orient et l'Afrique de l'Est pour l'exportation des épices et autres marchandises précieuses. Plus au sud, le royaume de Srivijaya en Indonésie (650-1377) dominait le commerce maritime en Asie du Sud-Est, facilitant les échanges entre la Chine, l'Inde et le monde arabe [WOLTERS, 1967 ; CHAKRAVARTI, 2009 ; HALL, 1985 ; MIKSIC, 2013].

Après la chute de l'Empire romain d'Occident, Constantinople, grâce à sa position stratégique, contrôlait les voies commerciales entre l'Europe et l'Asie, facilitant ainsi le commerce des soieries, des épices et autres produits de luxe [LAIYOU, 2002 ; MANGO, 2002 ; KAZHDAN et CONSTABLE, 1982]. Puis, dès le VII^e siècle, les marchands arabes dominèrent le commerce maritime dans la Méditerranée orientale et dans l'océan Indien [HOURANI, 1995 ; GOITEIN, 1967], accompagnés dès le XI^e siècle par l'essor des ports italiens de Venise, Pise ou Gênes, facilitant les échanges entre l'Europe, le Moyen-Orient, et par extension, l'Asie [ABU-LUGHOD, 1989 ; POMERANZ, 2000]. Dans la Baltique, le commerce maritime orchestré par la Ligue hanséatique (XIII^e-XVII^e siècle), a permis à des villes comme Lübeck, Hambourg et Stockholm de s'imposer comme des centres majeurs de commerce organisant des réseaux dans toute l'Europe du Nord, facilitant l'échange de bois, de poisson, ou encore de céréales [DOLLINGER, 1970 ; NORTH, 1996]. Enfin, le commerce maritime entre les côtes atlantiques de l'Espagne, de la France et des îles britanniques a prospéré du Moyen Âge jusqu'à l'époque moderne, grâce à des produits tels que le sel, le vin et le poisson. En particulier, le commerce du sel, indispensable pour la conservation des aliments, a dynamisé l'économie de régions comme la Bretagne

et la Gascogne, animant des échanges culturels dont ces territoires font, encore à ce jour, vivre l'héritage [LÉVÊQUE, 1997 ; LE BOUËDEC, 2008].

Si de nombreuses sociétés et d'États ont depuis longtemps pris conscience de leur dépendance à la mer à divers moments de leur histoire, il faut attendre l'époque moderne pour voir cette acception changer de dimension.

« Des ponts sur la mer » : la première mondialisation

Comme l'a brillamment démontré le géographe Christian Grataloup [2007], les grandes explorations et l'essor de la colonisation à partir du xv^e siècle ont contribué à construire une nouvelle perception du monde, désormais appréhendé à l'échelle de la planète. Ces explorations ont considérablement accentué le caractère stratégique du commerce maritime pour les États européens. Fernand Braudel [1979] décrivait la Méditerranée du xv^e siècle comme la « pieuvre des trafics européens » permettant l'interconnexion des économies-mondes. Mais dans son ouvrage intitulé *Les Quatre parties du monde*, Serge Gruzinski [2004] montre comment les empires espagnol et portugais ont créé un réseau global de commerce et d'influences culturelles, posant ainsi les bases d'une première mondialisation. En changeant d'échelle [LECOQ ET LEPRAT, 2014], les liaisons maritimes deviennent des « ponts sur la mer¹ » animant un échange mondial entre continents et faisant de nouveaux territoires carrefours, comme le Mexique, un lieu où « se rejoignent l'Espagne et la Chine² ».

D'un espace méconnu, négligé, voire craint [JACOB, 1992 ; LECLERCQ-MARX, 2006 ; MACK, 2011], la mer devient un « espace vital » [BRAUDEL, 1949]. L'essor du commerce colonial stimule les progrès cartographiques, scientifiques, techniques et économiques, accentuant la dépendance des États aux routes maritimes. L'Espagne assoit son essor économique et politique sur les revenus tirés de l'exploitation des métaux précieux en Amérique du Sud et du commerce avec ses colonies des Indes occidentales, d'Extrême-Orient et des comptoirs africains, dont l'architecture et l'urbanisme grandioses du port de Cadix et de la ville de Séville témoignent encore [BRAUDEL, 1979 ; CHAUNU, 1983]. Au cours des xv^e et xvi^e siècles, les Portugais ont également exploité leur supériorité navale pour taxer le commerce maritime, en établissant des comptoirs et des forts le long des côtes africaines, indiennes et asiatiques, notamment à Goa, Malacca et les îles du Cap-Vert [BOXER, 1969 ; SUBRAHMANYAM, 1993 ; THOMAZ, 1994].

De cette époque, datent les premières réflexions sur la corrélation entre puissance maritime et puissance mondiale (Chapitre 3), Jan Pieterszoon Coen (1587-1629), architecte de l'hégémonie de la Compagnie hollandaise des Indes orientales, affirmant par exemple que « [Les Provinces-Unies ne pourraient conduire] le commerce sans la guerre, ni la guerre sans le commerce » [BOXER, 1973, p. 107]. Dans le même temps, la menace constante des corsaires britanniques, tels que Francis Drake, accentue des tensions régulières entre l'Espagne et la Grande-Bretagne déjà exacerbées par un contexte de conflits religieux et de rivalité de puissance en

1. GRUZINSKI, 2004, p. 145.

2. BALBUENA de B., 1627, *Grandeza Mexicana*, Mexico, Sociedad de Bibliófilos Mexicanos.

Europe. Le soutien actif de Londres à la rébellion des Provinces-Unies contre la domination espagnole, l'exécution de la catholique Marie Stuart et le raid spectaculaire de Drake sur le port de Cadix en 1587, véritable « flambage de la barbe du roi d'Espagne¹ » conduisirent Philippe II à s'engager dans la téméraire expédition de la *Grande et Felicísima Armada* en 1588 [CORBETT, 1898 ; PARKER, 1988 ; SUGDEN, 1990]. Malgré des moyens nettement inférieurs, l'Angleterre parvint à vaincre l'Invincible Armada grâce à une meilleure maîtrise du combat naval, des tactiques innovantes et une connaissance approfondie du milieu marin [BLOND, 1988]. Ce désastre espagnol ne se limita pas à transférer la suprématie maritime à l'Angleterre : dix-sept ans après la bataille de Lépante (1571), qui avait mis fin à la domination ottomane en Méditerranée orientale, il consolida chez les nations maritimes la conviction que la maîtrise des océans était indissociable de l'affirmation et du rayonnement d'un État sur la scène internationale (Chapitre 3).

En effet, si la colonisation et le commerce maritime lancés par l'Espagne, le Portugal et les Provinces-Unies ont inauguré les premières interconnexions territoriales à l'échelle mondiale, c'est véritablement l'ère industrielle, amorcée par la Grande-Bretagne et son Empire, qui va définitivement acter l'accomplissement d'une maritimisation du monde.

Un Empire par les mers, une industrialisation par l'Empire : la Grande Bretagne accomplit la maritimisation du monde

En exigeant que toutes les marchandises importées en l'Angleterre ou dans ses colonies soient transportées sur des navires britanniques, les *Navigation Acts* (1651)² ont limité la domination commerciale néerlandaise, et favorisé l'émergence d'une marine marchande domestique autonome, profitable à l'essor d'un écosystème de construction navale, d'armement et d'assurance britannique. Des innovations dans la navigation et la cartographie, telles que l'utilisation de chronomètres marins et de cartes plus précises, ont amélioré la sécurité et l'efficacité des voyages maritimes [HOWSE, 1997]. Pendant l'ère victorienne, la construction navale a connu des avancées significatives, notamment avec l'introduction de la coque en fer et des moteurs à vapeur, remplaçant progressivement les voiliers en bois [McCORD, 1997]. Doté d'une flotte marchande importante et protégée par une marine de guerre puissante, le Royaume-Uni est devenu en quelques siècles le centre du commerce mondial, reliant ses colonies aux marchés internationaux [CAIN et HOPKINS, 1993].

Néanmoins, la construction et l'entretien d'une telle force navale permanente étaient coûteux et nécessitaient une infrastructure spécifique, notamment le développement de grands arsenaux. La stabilité de l'effort de construction, d'armement et d'entretien d'une flotte de guerre et de commerce était assurée par un « État fiscal-militaire » [BREWER, 1989] ou « fiscal-naval » [O'BRIEN, 2011] britannique, garantissant un *ratio* de trois vaisseaux contre un (deux dans le pire des cas) face à la marine française, sa principale concurrente lors des huit guerres

1. Littéralement, « *The singeing of the King of Spain's beard* » tel que fût qualifié cet évènement par ses contemporains.

2. Adoptés sous le Commonwealth dirigé par Oliver Cromwell.

qui ont opposées les deux pays, du xvii^e siècle au début du xix^e siècle. Véritable terre de marins, l'Angleterre disposait d'un important vivier de gens de mer, alimenté, parfois, par l'usage de la force via le système de la presse. Au xviii^e siècle, la Royal Navy pouvait ainsi s'appuyer sur plus de 100 000 hommes mobilisables, contre 60 000 pour la marine royale française [LECOQ et LEPRAT, 2014]. Enfin, l'émergence d'un écosystème bancaire, assurantiel et administratif, marquée par la fondation de la Lloyd's of London à la fin du xvii^e siècle, de la Royal Exchange Assurance Corporation et de la London Assurance Corporation en 1720, puis la création de la société de classification Lloyd's Register en 1760, a joué un rôle essentiel dans l'essor de l'économie maritime nationale.

Cependant, ce sont les avancées technologiques des années 1830 et 1840, associées à des innovations telles que la coque en fer et la machine à vapeur, qui ont véritablement révolutionné le transport maritime. En 1819, le *Savannah* devint le premier navire à traverser l'Atlantique en utilisant une propulsion hybride, à voile et à moteur. L'introduction du *Great Western* en 1838 et du *Great Britain* en 1843, à seule propulsion d'origine thermique, ont permis des voyages plus rapides, plus sûrs et plus réguliers, consolidant ainsi la domination britannique sur les routes maritimes mondiales et établissant la première flotte de cargos moderne, dès la première moitié du xix^e siècle [McCORD, 1997 ; LAMBERT, 2016 ; HOWSE, 1997]. La constitution d'un réseau commercial maritime et la structuration d'un écosystème productif naval ont ainsi posé les bases de l'industrialisation rapide de la Grande-Bretagne, facilitant l'importation de matières premières et l'exportation de produits manufacturés [POLLARD, 1965 ; FINDLAY, O'ROURKE et KEVIN, 2007 ; RODGER, 2011]. Le coton, par exemple, provenait principalement des colonies américaines (77 %) avant d'être progressivement remplacé par celui des Indes orientales britanniques et de l'Égypte [BECKERT, 2014]. Jusqu'au xix^e siècle, environ 30 % des profits du commerce triangulaire été réinvestis dans l'économie britannique, finançant le développement proto-industriel et infrastructurel national [INIKORI, 2002]. En 1830, les exportations britanniques vers les colonies représentaient environ 30 % des exportations totales [DAVIS, 1979]. André Vigarié [1991] parle ainsi d'un « modèle victorien » pour décrire cette période de domination maritime et industrielle britannique, au cours de laquelle ces deux processus se sont mutuellement alimentés dès le début du xix^e siècle.

Avec l'essor des navires à vapeur, des stations de charbonnage stratégiquement situées étaient devenues essentielles pour garantir la mobilité des flottes civiles et navales britanniques. Souvent implantées dans des colonies ou des territoires sous contrôle britannique, comme Gibraltar, Malte, Aden, Colombo, Singapour ou Hong Kong, elles assuraient ainsi une autonomie logistique, et réduisaient la dépendance des marines marchandes et militaires envers des ports étrangers [COCLANIS, 2005]. Une stratégie également adoptée par d'autres puissances, telles que la France, qui établit des stations à Djibouti, Madagascar, Saïgon, ou encore Nouméa. L'ouverture du canal de Suez en 1869 a considérablement raccourci le trajet maritime sur cette route, rendant les infrastructures d'étape, telles que Port-Saïd, encore plus stratégiques. Conscient de son importance, Londres a consolidé son contrôle sur cette artère vitale dès 1875 en achetant les parts égyptiennes de la Compagnie du canal. Mais ce n'est qu'au cours de la guerre anglo-égyptienne de 1882 que les

Britanniques en prirent véritablement le contrôle, assurant ainsi leur domination sur cet axe stratégique jusqu'à la crise de Suez en 1956 [MARCOS, 2016].

Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, les flux de communication maritime britanniques reliant la métropole à ses colonies maillaient l'ensemble des mers du globe, donnant naissance aux « *All Red Route* » et « *All Red Line* ». Leur origine provient de la pratique de colorer en rouge ou en rose les territoires de l'Empire britannique sur les cartes politiques [HENNESSY, 2006]. La « *All Red Route* » désignait l'ensemble des routes maritimes empruntées par les navires de la Royal Mail Steam Packet Company, puis, par extension, à d'autres navires britanniques, reliant les différentes parties de l'Empire britannique. La « *All Red Line* » faisait, de son côté, référence à un réseau de câbles télégraphiques sous-marins et terrestres, inauguré en 1902, qui reliait les diverses colonies britanniques et la Grande-Bretagne, permettant des communications rapides. Chaque segment du câble était soigneusement planifié pour n'atterrir que sur des territoires britanniques, garantissant ainsi la sécurité des communications [HEADRICK, 1988]. Pendant la Première Guerre mondiale, ce réseau, renforcé par de multiples redondances, joua un rôle crucial en maintenant les communications entre Londres, son Empire et ses alliés, malgré les tentatives allemandes de les interrompre [WINSECK et PIKE, 2007].

Les routes maritimes, artères de la mondialisation

L'émergence d'une économie mondiale dépendante des flux maritimes d'hydrocarbures aux XIX^e et XX^e siècles

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le modèle dominant du commerce maritime reposait sur le commerçant-armateur, où les négociants possédaient et exploitaient leurs propres flottes pour l'approvisionnement et la distribution [FRÉMONT, 2019]. Cette association étroite entre négoce et transport a favorisé l'émergence d'une bourgeoisie urbaine et portuaire, contribuant à la prospérité des grandes villes européennes atlantiques telles que Nantes, Bordeaux, La Rochelle, Saint-Malo, Bristol, Lisbonne, Southampton, Anvers ou encore Amsterdam, capables d'établir des réseaux commerciaux robustes et autonomes [BUTEL, 1990 ; BOUCHER, 2001].

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, de grandes compagnies de navigation se sont formées, dont certaines existent encore aujourd'hui. Ces compagnies ont mis en œuvre des lignes régulières avec des « relations d'intervalle » fixées à l'avance, nécessitant des capitaux importants. La Grande-Bretagne s'est distinguée comme pionnière dans ce domaine. En 1837, la Peninsular and Oriental Company (P&O) a ouvert des routes vers les Indes, suivie par la Cunard en 1840 vers l'Amérique du Nord. Ailleurs en Europe, la Compagnie des messageries maritimes française a été fondée en 1851, la Hapag à Brême en 1857, et la Compagnie générale transatlantique en 1861 [BROEZE, 1983]. Le lancement du premier pétrolier en 1886 a permis d'accroître et sécuriser le transport des hydrocarbures, indispensable à l'accompagnement de l'industrialisation aussi bien en Europe qu'en