

## Enseigner la géographie des mers et des océans Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation

C'est par voie de mer que nous nous fournissons l'essentiel de ce que nous produisons, transformons, consommons, vendons, que ce soient des matières premières, de l'énergie, des produits manufacturés. C'est aussi la mer qui nous fournit une part importante de ses ressources, vivantes ou fossiles. C'est en effet par voie de mer que se fait l'essentiel des échanges, licites et autres : trafics d'hommes et de biens, immigration clandestine, piraterie comme forme d'échange ... sans contrepartie de paiement. Sur toutes les mers, à travers des routes maritimes mondiales qui relient les ports et les terres entre eux et entre elles, comme des lignes de vie et de mort. C'est par voie de mer que s'expriment et se concrétisent la puissance des Etats et leurs interventions, qu'elles soient militaires ou humanitaires, guerrières ou éprises de paix. Et c'est dans les profondeurs des mers et des océans que se joue, aussi, ce combat indicible et silencieux qu'est la dissuasion.

Autant d'enjeux : géographiques, liés à l'espace maritime ; de géographie politique, liés à la puissance maritime et navale, entre les puissances maritimes et les autres ; de géostratégie, liés aux territoires de la mondialisation, et donc à cet espace maritime qui devient l'un de ces territoires.

Nous assistons en effet à une projection territoriale, sur les mers et les océans, de la continentalisation des aires de puissance. Poser la question de ces évolutions en cours, c'est poser celle de la maîtrise des territoires de la mer, et par là celle de notre avenir.

Ces questions ne sont pas, à proprement parler, nouvelles.

Relisons Fernand Braudel dans ce petit ouvrage qui fut son dernier, publié en 1985, l'année de sa mort : *La dynamique du capitalisme* [1]. Sa troisième partie s'intitule « Le temps du monde » et il y décrit les mondialisations successives, improbables et emboîtées des économies nationales dans l'« économie monde » - die Weltwirtschaft d'I. Wallerstein - et le déplacement des centres de gravité successifs de celle-ci. Si la mer, les bateaux et les marins y apparaissent peu, la relation à la mer, les échanges maritimes, les « villes-monde » qu'il décrit et qui sont toutes des « villes-au-monde », c'est-à-dire des ports, forment comme la trame invisible du récit.

Ce « géographe de l'histoire » comme le nomme Christian Grataloup, décrivait des territoires, des acteurs, des frontières sur terre et sur mer et leurs relations dans l'espace et dans le temps, en autant d'enjeux et de systèmes, qu'ils soient ou non le résultat d'une projection, vers la mer, de réalités et de rivalités terrestres ou continentales.

Depuis 2012, on enseigne dans les séries générales de nos lycées « Les espaces maritimes aujourd'hui : approche géostratégique ». Cette question s'inscrit dans le cadre plus large d'un thème intitulé Les territoires dans la mondialisation et dans la continuité des nouveaux programmes du collège et du lycée, toutes sections et filières concernées. La mer peut donc bien se lire et s'enseigner comme un espace en voie de devenir un de ces territoires. On y retrouve les enjeux du monde marin, la pluridisciplinarité des approches, le transfert des savoir.

Depuis octobre 2013, le Centre national de documentation pédagogique (CNDP) propose un dvdrom intitulé *Enseigner la mer. Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation*. Ce travail de réflexion, de documentation, de pédagogie réunit un point de situation et de questionnement du sujet, rassemble documents et études de cas ancrés dans les réalités vivantes de nos enseignements, et comprend des éléments pour aller plus loin, au-delà de l’horizon des programmes, pour essentiels qu’ils soient. Cet instrument de travail, compagnon de l’enseignement de la mer, a été conçu et construit par des enseignants des établissements du secondaire et des universités et grandes écoles de l’académie de Rennes, dans une belle fraternité qui réunit ceux qui aiment la mer et l’enseignant.

On montre, en premier lieu, que les échanges maritimes sont l’élément essentiel des échanges mondiaux et des mondialisations, dont celle que nous connaissons et qui n’est ni la première, ni la dernière, et qui n’était pas la seule possible. On évoque la littoralisation des activités humaines et ses conséquences sur l’environnement, l’attractivité des façades maritimes et de leurs espaces densément peuplés, mais surtout les ports, les routes, les flux, c’est-à-dire la mer, les échanges et les réseaux.

Ces espaces maritimes qui portent les échanges recèlent aussi des ressources propres, qui sont autant d’enjeux stratégiques et qui font l’objet, sinon d’une appropriation, du moins d’une territorialisation progressive.

Les mers et les océans se trouvent donc au cœur d’une compétition, d’une concurrence, d’un combat, sur et sous les mers. Les relations, les équilibres et le rang des puissances en sont l’enjeu, le reflet et le révélateur, comme les marines de guerre sont l’un des éléments de la « jauge » de la puissance d’un Etat.

## Table des matières

Enseigner la géographie des mers et des océans	
Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation.....	1
1. Espaces maritimes, échanges mondiaux, mondialisation.....	3
2. Mers et océans, théâtre de l’exercice de la puissance.....	6
Notes.....	10
Éléments de références.....	10

## 1. Espaces maritimes, échanges mondiaux, mondialisation

Revenons à Fernand Braudel. Des grandes découvertes aux déplacements successifs du centre de gravité de l'économie maritime et mondiale, c'est le transport maritime qui décroïssonne les économies nationales, qui ouvre le champ des mondialisations possibles, du XVème au XIXème siècle. De la Méditerranée à l'Atlantique.

L'intitulé de la thèse qu'il soutient en 1947 est révélateur : « La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II » [2]. Le roi est un cadre et un objet, non un acteur et un sujet. L'acteur, c'est la mer. Le sujet, c'est le monde. C'est dans ce contexte que les mondialisations possibles et successives ont dépendu de la relation à l'espace maritime et des mutations scientifiques et techniques.

Avec une constante, jusqu'à nos jours : 90% des échanges en tonnage sont effectués par voie de mer. Les termes utilisés par l'historien dans son œuvre postérieure sont éloquentes : économie-monde ou économie mondiale, c'est bien un monde en soi que la mer (« eine Welt für sich ») ; nous devons nous en souvenir lorsque nous l'enseignons : la mer, c'est le champ des possibles.

L'évolution du transport maritime entraîne, pour partie, celle des routes, des flux, des réseaux, du début du XIXème siècle au milieu du XXème siècle, à un moment où commence la maritimisation du monde, caractéristique du second XXème siècle [3].

On observe une relative stabilité des routes maritimes mondiales que décrivait André Siegfried en 1940 [4], à partir du canal de Suez (1869) et du canal de Panama (1914), conçus, construits et contrôlés par les Occidentaux, formant deux routes longitudinales principales, et un « système circulatoire » dont l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord sont les deux pôles [5], qui changent à partir des années 1980.

Dans le cours du second XXème siècle, la révolution du conteneur remet en effet en question le monde maritime du XIXème et du XXème siècle : celui des dockers et des docks, celui des hiérarchies portuaires et maritimes, celui des relations entre la ville et le port. Là où René Coty pouvait dire, au Havre et du Havre, en 1954 : « La ville, le port. Deux corps, une seule âme. Un seul et même effort, un seul et même essor ! », ce sont aujourd'hui deux réalités urbaines et portuaires juxtaposées, du fait des espaces portuaires et des techniques nécessaires aux navires nouveaux et à la logistique qui leur est indispensable.

Depuis vingt ans, les réseaux maritimes de l'économie mondiale connaissent une évolution forte.

Aujourd'hui, les Etats-Unis importent des biens de consommation et exportent des matières premières. L'Asie produit, consomme, exporte et transporte. Le Proche et le Moyen Orient fournissent du pétrole. L'Europe élabore et achète des produits à forte valeur ajoutée.

Le transport maritime a été multiplié par trois, en volume, de 1990 à nos jours. Faible coût, forte productivité, gros volumes transportés. C'est la clef de l'économie mondialisée. Il y faut des bateaux et des équipages, des constructeurs et des armateurs, de moins en moins européens, même si ceux-ci contrôlent toujours, directement ou indirectement, près de 40% de la flotte mondiale.

La question du contrôle de la filière maritime par les vieilles économies maritimes est en effet posée. Le déclin de leurs chantiers navals au profit de l'Asie est déjà ancien. Leurs compagnies d'armement maintiennent leur activité sous d'autres pavillons. Cependant les trois premiers opérateurs maritimes mondiaux sont aujourd'hui encore européens : Maersk, MSC, CMA CGM, du moins du point de vue de leur siège social et de leurs centres de décision, moins de celui du pavillon de leurs navires ou de leur personnel, sans parler des capitaux.

La force des armateurs chargeurs tient à l'activité productrice de leur Etat d'origine les pays d'Asie et d'Asie du Sud-est, au contraire des chargeurs transporteurs, les Européens, qui offrent un service de transport, quelle que soit la nationalité de la marchandise transportée, et qui se sont maintenus en organisant une desserte mondialisée à partir de ces ports situés sur l'une des routes mondiales, en s'adaptant à la nouvelle géographie maritime. Comme elles sont plus mondialisées que leurs concurrents asiatiques, les compagnies d'armement occidentales apparaîtraient alors en déclin relatif.

La continentalisation progressive de l'économie productive de l'Europe, conséquence de l'ouverture des économies des pays de l'Est, de l'extension de l'Union européenne, du poids économique de la Russie, conduit à un déplacement vers l'Est du centre de gravité de l'économie maritime de l'Europe, vers l'Europe centrale et orientale, danubienne et balkanique. La place de l'Allemagne et les difficultés des pays du Sud entraînent aussi une forme de marginalisation de la façade atlantique, découplée de son arrière-pays industriel, financier et marchand, même si le commerce de celui-ci s'effectue toujours par voie de mer ... du Nord.

Les routes maritimes mondiales relient aujourd'hui quatre ensembles principaux en un système de routes mondiales qui font le tour du Monde et sont la concrétisation de la polarisation des richesses [6]. On y retrouve la vieille route longitudinale est-ouest, désormais conteneurisée, et ces nouvelles routes ou « corridors », du nord-ouest, du nord-est, du sud en pleine expansion, dans une remise en cause des hiérarchies. De l'Atlantique au Pacifique.

Les flux immatériels y acquièrent enfin une importance nouvelle : fibres optiques, liaisons sous-marines, transmissions des données, aux mains de quelques rares grandes entreprises de ce secteur désormais stratégique et sous-marin.

Au cœur de ces enjeux à la fois vitaux, stratégiques et de puissance : l'intensification et la complexification des réseaux d'échanges par voie de mer, qui se lit sur les cartes, et le basculement vers l'Asie du centre de gravité des échanges maritimes.

C'est dans ce contexte que se pose une double question : celle des seuils ou des passages - qui scandent le fonctionnement de ces réseaux - dont le nombre a augmenté fortement et celle des ports et de leur arrière-pays.

Non plus seulement Gibraltar, Suez et Panama, mais Ouessant, le Bosphore, Ormuz et Malacca. Ouessant (60000 navires par an) et Malacca (65000 navires par an, et 80% du pétrole destiné à la Chine) ont détrôné les passages traditionnels, jusqu'à l'élargissement du canal de Panama, qui devrait doubler sa capacité dès l'année prochaine. Autant de passages stratégiques, encombrés et fragiles, dont la plupart sont, de surcroît, situés dans des zones sensibles au plan politique et militaire.

La question des ports est cruciale. La vraie dépendance du port est à l'égard de la terre. L'espace portuaire est un territoire avec des enjeux et des acteurs, des logiques d'emploi, des conflits d'usages et d'intérêts, aux différentes échelles. La vraie puissance du port se joue dans sa relation à l'avant et à l'arrière-pays et dans les possibilités de massification des flux, qu'ils soient ferroviaires, fluviaux ou routiers.

La notion de « façade » maritime et de réseaux portuaires et maritimes prend ici tout son sens, comme l'illustre la constitution de ces plateformes multimodales insérées dans des réseaux internationaux, terrestres, aériens et maritimes que l'on appelle les « hubs ».

Un exemple historique pourrait l'illustrer. La décision du général de Gaulle de retirer les forces françaises des organismes militaires intégrés de l'OTAN, en 1966, décentre les liaisons maritimes de l'OTAN, jusque-là assurées par Le Havre, Nantes et Saint-Nazaire vers Anvers, Rotterdam et Hambourg. Coïncidence ou relation de cause à effet dans l'évolution des hiérarchies relatives des ports européens au cours des décennies qui suivent ?

L'essentiel est là : les routes, les flux, les ports font partie de ces « infrastructures vitales » qui conditionnent la continuité de la vie nationale.

D'autant que les ressources transportées par la mer, comme ses ressources propres sont des richesses, qui font l'objet d'une véritable « appropriation territoriale », c'est-à-dire d'une transformation progressive d'un espace ouvert à tous en un territoire, avec ses acteurs, ses limites et ses enjeux.

La pêche est la plus ancienne des ressources vivantes de la mer. Ce n'est pas une ressource d'hier, et le développement de la pêche industrielle conduit à une surexploitation des océans dans 25% des cas comme à une sous-exploitation dans 25% des autres, à une extension continue des zones de pêche, à une volonté d'appropriation des espaces maritimes.

Les problématiques énergétiques, en particulier le pétrole et le gaz, trouvent toute leur place dans ce contexte. C'est la question de l'exploitation « off-shore », des gisements à très grandes profondeurs, et de leur partage, de la sécurité des approvisionnements, sur mer, sous les mers, à terre, dans les ports. C'est vrai aussi pour l'exploration et l'exploitation des richesses des grands fonds (mélanges sulfurés, terres rares, métaux de toute nature fortement concentrés...bien plus que dans les mines terrestres ou que les nodules polymétalliques) d'ici à quelques années, y compris en haute mer là où se rejoignent les plaques tectoniques.

C'est dès lors un *continuum* de la sécurité qui doit être conçu et assuré

Les vingt dernières années ont bien vu en effet la répartition de l'espace maritime en territoires d'exercice de la souveraineté des Etats : mer intérieure et mer territoriale, zone économique exclusive (ZEE), plateau continental, avec des querelles qui pourraient dégénérer en conflits, comme en Mer de Chine ou dans l'Arctique, espaces de contestations à proprement parler territoriales, voire de refus de l'application des conventions internationales existantes. La question se pose aussi de l'accès à la mer pour les Etats purement continentaux ou n'ayant qu'une étroite façade maritime. A contrario, les Etats-Unis disposent ainsi du premier domaine maritime du monde, avec 11,5 millions de km<sup>2</sup> et la France du deuxième, avec près de 10,5 millions de km<sup>2</sup>, pour l'essentiel outre-mer.



Le sujet des « frontières maritimes » est donc névralgique, même si la frontière en mer est, par essence, d'une nature différente de la frontière terrestre, à laquelle elle ajoute la dimension de la profondeur.

Elle débouche sur l'exercice de la souveraineté par la puissance qui l'assure et l'assume. La mer, pourvoyeuse de richesses, espace d'échanges et de communication, est un espace d'exercice de la puissance.

## 2. Mers et océans, théâtre de l'exercice de la puissance

Il existe une véritable « école de pensée » de la puissance navale dans l'histoire, qui est en même temps pensée de la mer, pensée du monde maritime, pensée de la puissance navale, civile et militaire. On évoquera le Britannique sir Halford John Mac Kinder (1861 – 1947) [7] et l'amiral américain Alfred T. Mahan (1840 – 1914) [8], dont les ouvrages ont connu une postérité singulière, à la mesure de leur lecture de l'histoire et de la géographie : la puissance des Etats, c'est la puissance maritime ! Dans les années cinquante, un secrétaire à la Marine américain ne prétendait-il pas, mi-désabusé, mi-ironique que « Neptune est Dieu, Mahan est son prophète et l'US Navy la seule véritable Eglise » [9] ? En France, l'amiral Raoul Castex (1878 – 1968) a, lui aussi, fait entrer ses réflexions stratégiques dans les Ecoles de la Marine nationale et ailleurs [10].

Dans les années soixante, du temps des « Trente glorieuses de la dissuasion française » [11], la conjonction autour du triptyque dissuasion – protection – conscription d'une seule et même politique de défense avait semblé, pour un temps, sanctuariser la réflexion en la matière. Les années 1990 – 2010 ont, à l'inverse, connu une période d'incertitude : à trente ans de réponses, succédaient vingt ans de questions !

D'un *Livre blanc* à l'autre, de celui de 1972 qui portait sur la défense nationale à celui de 1994 qui portait sur la défense et en 2008 comme en 2013, le *Livre blanc* sur la défense et la sécurité nationale, l'évolution des termes de référence s'est appuyée sur une prise en compte et une étude, par les militaires et les universitaires, des enjeux, des risques et des menaces d'un monde devenu incertain au sortir de la guerre froide.

C'est, dans le même temps et dans le même mouvement, l'importance croissante du rôle et de la place de la dimension maritime des enjeux du monde contemporain qui réapparaît logiquement, parce que la mer est l'expression et le théâtre du champ des possibles.

La mer est, en effet dans l'histoire, le lieu et le moment de l'expression de la puissance.

Si l'Angleterre dispose d'une Marine de guerre permanente dès les Plantagenets, sous Edouard III, il faut attendre 1626 et Richelieu pour que cela soit le cas en France. Alors même que l'Armée permanente avait été créée par l'Ordonnance du 2 novembre 1439, sous Charles VII.

C'est véritablement dans le dernier tiers du XVIII<sup>ème</sup> siècle que la France dut se mesurer aux enjeux d'être ou ne pas être une puissance navale. Lorsque Choiseul prend en charge, en 1761, la Marine, celle-ci est désorganisée et humiliée. Standardisation des matériels (le 74 canons trois ponts), réforme des études, escadre d'évolution n'empêchent pas 1763 et la perte de la plupart de nos colonies. Mais l'effort aboutit à la guerre contre l'Angleterre, reprend dès 1783, continue jusqu'en 1792 [12].

Pour la première fois dans son histoire, la puissance de la France s'est exprimée davantage sur la mer que sur terre, et jamais la mer n'avait encore joué un tel rôle dans l'économie du royaume. Si la France, réputée terrienne, ne tournait pas du tout le dos à la mer dans les années 1780, demeuraient des faiblesses récurrentes : concurrence des priorités stratégiques, manque de marins, défaut de financement de l'effort naval, bref trop peu de continuité, avec un décalage toujours marqué entre l'essor de la flotte marchande et celui, longtemps entravé, de la flotte militaire. On sait ce qu'il en advint lors de l'intermède impérial, jusqu'en 1815. Les conséquences furent fâcheuses et durables.

La guerre de 1914-1918 prouva l'efficacité du blocus allié, face à des empires centraux peu pourvus en colonies et donc confinés en Europe, sans approvisionnements en matières premières ni recours en troupes coloniales. Il s'agit là de la part maritime, majeure mais assez méconnue du conflit, sauf dans sa dimension sous-marine : convois, patrouilles, ravitaillement en combustibles par voie de mer.

Plus près de nous, la Seconde guerre mondiale s'est aussi jouée sur mer : convois de l'Atlantique et dans le Grand Nord, débarquements en Afrique du Nord, en Normandie et en Provence, combats navals et aéronavals de la Guerre du Pacifique.

La Guerre froide s'est encore jouée sur mer, ou plus exactement sous les mers. C'est l'exemple de la dissuasion sous-marine française. 1972, date du Livre blanc sur la défense nationale, voit aussi la première patrouille du Redoutable, lancé à Cherbourg le 29 mars 1967 en présence du général De Gaulle. Composante nationale et maritime de la dissuasion, assurant permanence et continuité de celle-ci, elle est le résultat d'une somme d'efforts financiers, technologiques et humains qui demeurent.

De la défense des frontières à la défense sans frontières

Ce qui se joue aujourd'hui, c'est le passage de la protection du territoire à la projection de puissance, de la défense des frontières à la défense sans frontières, des enjeux liés aux limites terrestres et aux systèmes d'alliances à la dimension maritime de l'exercice de la puissance, dans les territoires de la mondialisation et du champ des possibles.

Expliquer et enseigner la puissance navale suppose de se placer au croisement de trois séries de réflexions.

Les crises et les guerres des vingt dernières années ont donné lieu à des interventions terrestres, aériennes et maritimes très différentes selon leur durée (dix ans dans les Balkans et en Afghanistan, quelques mois lors de la guerre du Golfe, en Côte d'Ivoire ou en Libye). Leurs légitimités et leurs modes d'interventions opérationnels sont eux aussi divers (mandat de l'ONU, chaîne opérationnelle de l'OTAN, coalitions de circonstance). Leurs engagements respectifs vont de la « basse » à la « haute » intensité.

Avec une conséquence coûteuse et compliquée : la nécessité de disposer, aux ordres du pouvoir politique, d'un outil militaro-naval le plus complet possible, disponible et adaptable en fonction des résultats escomptés, sur un théâtre d'opérations aux dimensions d'un espace maritime, dont la maîtrise est devenue un des éléments de la mondialisation.

La hiérarchie des puissances s'en trouve modifiée en profondeur.

Si l'on étudie deux exemples d'interventions franco-britanniques, Suez (1956) et la Libye (2011), on pourra comparer les disponibilités respectives de l'outil naval, les prémisses et la durée des opérations, leurs résultats et leurs conséquences. Dans les deux cas, l'attitude des Etats-Unis fournira également d'utiles éléments de réflexion.

Dans l'opération « Mousquetaire », c'est l'obligation de renoncer à une intervention sans leur accord et sans leur soutien qui conduit à reconsidérer l'état des forces et à disposer aussi, pour la Marine, de deux porte-avions légers d'attaque, dont la construction avait été décidée dès 1954 et 1955 (les futurs Clemenceau et Foch). On pourra lire après le succès de l'opération « Harmattan » les signes avant-coureurs d'un désengagement américain, et ne pas se dissimuler le fait que « ...les opérations en Libye ont souligné une fois de plus la dépendance de l'Europe envers les Etats-Unis » [\[13\]](#).

Dans un cas comme dans l'autre, c'est bien la capacité de réunir un ensemble complet de moyens qui fait la différence. La combinaison de la maîtrise de la mer (« over the sea ») et de la capacité à maîtriser l'espace aérien et terrestre à partir de la mer (« from the sea ») résume l'équation de la puissance navale de la dernière décennie [\[14\]](#).

La puissance navale aujourd'hui est, dès lors, d'une nature et d'une construction singulière. Les marines qui comptent doivent disposer d'un groupe aéronaval et de capacités de frappe dans la profondeur, de moyens de transport et de protection, d'une composante sous-marine, pour la dissuasion et l'attaque. S'y ajoutent, en interarmées, les opérations spéciales et les capacités de planification opérationnelle et de conduite des opérations, dans un cadre interallié ou non.

Deux exemples illustrent cette évolution.

Depuis dix ans, le développement des flottes sous-marines par des puissances régionales à proximité des routes maritimes et des détroits, en Asie du sud-est en particulier, impose le développement de nouvelles capacités de lutte anti-sous-marine, dont des sous-marins d'attaque de nouvelle génération.

De même, le redéploiement de la flotte de guerre américaine vers le Pacifique se comprend à la lecture de ce qui devient le nouveau centre de gravité des échanges maritimes mondiaux, et la montée en puissance de la flotte de haute mer chinoise. Les Etats-Unis revitalisent dans le même temps leurs accords militaires avec des pays de la région comme la Thaïlande, les Philippines et le Japon. L'OTASE prend le pas sur l'OTAN !

A une autre échelle, la sécurité, la sûreté et la sauvegarde maritime sont les éléments quotidiens de l'exercice de la puissance et du droit des Etats, dans ce territoire mondialisé que devient l'espace maritime. La sécurité maritime et le sauvetage en mer, ce sont la lutte contre les pollutions et la protection des populations. La sûreté maritime et portuaire, c'est la protection des navires et des installations.

Si la piraterie maritime semble nouvelle, il s'agit cependant d'un vieux sujet pour l'historien. Dans son *De Officiis* (livre III), Cicéron ne qualifiait-il pas les pirates de « communis hostis omnium » : les ennemis de tous ? Piraterie, terrorisme, trafics d'hommes et de biens ont un point commun : le recours de plus en plus fréquent à des moyens militaires pour lutter contre ces formes extrêmes de criminalité et le retour d'une insécurité navale appuyée sur des moyens extrêmement faibles mais efficaces.



La mer devient décidément un territoire dans la mondialisation, c'est-à-dire un espace soumis à des enjeux, comme la lutte contre le crime organisé à terre, et doit tendre à une convergence des acteurs, comme à une répartition des responsabilités, y compris au plan géographique : le droit et la force. Si la puissance et la force ont pu, souvent, être traduites en anglais sur la mer, le droit maritime trouve aussi, dans la langue française, une expression à sa mesure.

Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation : une réflexion sur les conditions et les paramètres de la puissance et de son exercice au XXI<sup>ème</sup> siècle conduit donc à penser la puissance maritime comme un révélateur de la place et du rang respectifs des Etats dans le monde.

Trois marines sont, aujourd'hui, capables d'assurer et d'assumer une projection de forces et de puissance : une puissance « post-impériale » qui s'interroge et redessine les contours de son rôle, deux anciennes puissances impériales qui sont au bout de leurs efforts : les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la France. S'y ajouteront la Chine et l'Inde, d'ici-peu. La Russie, qui possède comme les cinq puissances citées des sous-marins lanceurs d'engins et semblait avoir renoncé à ses ambitions navales jusqu'aux décisions récentes de ses dirigeants demeure une puissance singulière.

En fait, ce sont trois critères de puissance qui se dessinent en cette deuxième décennie du XXI<sup>ème</sup> siècle : l'arme nucléaire, le renseignement, la Marine. On pourra bien posséder d'autres outils indispensables, ou bien l'un ou l'autre des trois critères cités, ou même deux d'entre eux. C'est la conjonction des trois qui fait la différence. De ce point de vue, c'est sur ce territoire de la mondialisation qu'est devenu l'espace maritime, que les acteurs jouent un jeu - qui peut être ou devenir violent – à la mesure de leur puissance relative. Ils s'adosent à ces territoires de l' « aval », que sont les infrastructures vitales du monde maritime, dans une chaîne de continuité de la vie nationale : la terre, le port, le transport, les flux et les réseaux, pour exercer la puissance, sur et sous les mers, sur ce nouvel horizon et ce nouveau théâtre qu'est la mer.

Découverte ou recommencement ?

Tristan Lecoq  
Inspecteur général de l'Education nationale  
Professeur des Universités associé (histoire contemporaine)  
à l'Université de Paris Sorbonne  
Institut d'histoire de la défense et de la sécurité nationale  
de l'Université de Paris Sorbonne

## Notes

- [1] Fernand Braudel *La dynamique du capitalisme* Paris, Arthaud 1985
- [2] Fernand Braudel *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* Paris, Armand Colin, 1949
- [3] André Vigarié *La mer et la géostratégie des nations* Paris, Economica, 1995
- [4] André Siegfried *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales* Paris, Armand Colin 1940 et du même auteur « Les routes maritimes internationales » in *La mer et l'Empire* Paris, éditions de l'Institut maritime et colonial, 1943
- [5] Carte des routes maritimes mondiales en 1940 in André Siegfried *La mer et l'Empire*, op.cit. p. 13
- [6] Carte des routes maritimes mondiales au début du XXIème siècle
- [7] *Britain and the British seas* paraît à New York chez D. Appleton and company en 1902
- [8] *The influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)* paraît à New York en 1890 chez Little, Brown and company
- [9] Cité par Hervé Coutau-Bégarie in *La puissance maritime* Paris, Fayard 1985 p. 275
- [10] Les *Théories stratégiques* paraissent entre 1929 et 1935 à Paris, aux Editions maritimes et coloniales
- [11] Louis Gautier *La défense de la France après la guerre froide. Politique militaire et forces armées depuis 1989* Paris, PUF 2009 p. 153
- [12] Olivier Chaline *La France au XVIIIème siècle (de 1715 à 1789)* Paris, Belin 2012 p. 344-348
- [13] Guillaume Lagane « Premier bilan de la guerre de Libye » in *Commentaire* numéro 158 Été 2012 p. 399
- [14] Vice-amiral d'escadre Jean Moulin et Tristan Lecoq « La France et sa Marine » in *Défense nationale* numéro 3 mars 2001 p. 68-76

## Éléments de références

- *Enseigner la mer. Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation* (sous la direction de Tristan Lecoq) Paris, CNDP collection «Trait d'union » 2013
- « La mondialisation par la mer » *Esprit* n° 395 Paris, juin 2013
- « Géopolitique des mers et des océans » *Diplomatie. Les grands dossiers* n°10 Paris, 2012
- André Louchet *La planète océane. Précis de géographie maritime* Paris, Armand Colin 2009
- Hervé Couteau-Bégarie *L'océan globalisé. Géopolitique des mers au XXIème siècle* Paris, Economica 2007
- Philippe Masson *La puissance maritime et navale au XXème siècle* Paris, Perrin 2002
- André Vigarié *La mer et la géostratégie des nations* Paris, Economica 1995

[Le cluster maritime français \(CMF\)](#) ; [Marine et Océans](#) ; [Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer \(IFREMER\)](#) ; [Institut supérieur d'économie maritime \(ISEMAR\)](#) ; [Mer et Marine](#) ; [Secrétariat général de la Mer](#)