

LA MER, ENTRE MONDIALISATION ET FRAGMENTATION

Martin Motte

APORS Éditions | « Prospective et stratégie »

2017/1 Numéro 8 | pages 57 à 70

ISSN 2260-0299

ISBN 9782954226309

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-prospective-et-strategie-2017-1-page-57.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour APORS Éditions.

© APORS Éditions. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

La mer, entre mondialisation et fragmentation

Martin MOTTE

Alors qu'Hervé Coutau-Bégarie s'est d'abord fait connaître comme spécialiste des questions navales, auxquelles il a consacré plus de la moitié de son œuvre, la mer est très peu évoquée dans *2030, la fin de la mondialisation* ? Son importance apparaît certes dans l'appareil cartographique, où l'on trouve entre autres une planche significativement intitulée « La mondialisation maritime », mais le texte ne lui fait qu'une place infime. Les milieux terrestre, aérien et spatial ne sont d'ailleurs guère mieux lotis. Une telle carence reflète la caractéristique fondamentale de ce petit livre : il est avant tout un complément politologique à une œuvre essentiellement centrée sur la stratégie. Loin d'en être le résumé, il ne peut se comprendre sans elle. Il faut donc se reporter à d'autres textes d'Hervé Coutau-Bégarie pour aborder la question qui nous occupe.

En revanche, c'est bien 2030 qui pose cette question : « L'hypothèse d'une crise systémique qui ébranlera le monde entier et ouvrira la voie à ce que l'on ne peut qu'appeler, de manière négative, la postmondialisation, n'est pas probable, elle est certaine », y écrivait Hervé Coutau-Bégarie¹. Il s'agit dès lors de voir quelle crise systémique pourrait affecter le monde maritime et à quoi pourrait ressembler une postmondialisation sur mer.

Nous procéderons pour ce faire en quatre étapes. Tout d'abord, nous évoquerons le lien entre mondialisation et maritimisation, à propos duquel nous risquerons le néologisme « maritimondialisation ». Nous décrirons ensuite la genèse et les caractéristiques de l'actuelle thalassocratie libérale. Nous rappellerons alors que d'autres formes d'organisation des mers ont existé par le passé avant de nous pencher sur leurs résurgences actuelles : dans quelle mesure menacent-elles la maritimondialisation ?

ASPECTS DE LA MARITIMONDIALISATION

Le lien entre mondialisation et maritimisation semble relever de la tautologie : en effet, rappelait Hervé Coutau-Bégarie dans *L'Océan globalisé*, « la mer tient une place

¹ Hervé Coutau-Bégarie, *2030, la fin de la mondialisation ?*, Perpignan, Tempora, 2008, p. 24.

prépondérante dans le processus [de] mondialisation »² parce qu'elle couvre 71 % de la superficie du globe et parce que le principe d'Archimède assure au transport maritime le meilleur rapport coût-efficacité. La mer était déjà au cœur des « économies-monde » décrites par Braudel³, ces grandes portions du globe économiquement unifiées par la navigation : qu'on songe aux empires commerciaux phénicien, grec, carthaginois et romain, puis génois et vénitien. Jacques Dars, auteur très souvent cité dans les travaux d'Hervé Coutau-Bégarie, a de même insisté sur la puissance maritime chinoise des X^e-XIV^e siècles, qui rayonnait du Pacifique occidental à l'océan Indien⁴. Toutefois, l'Antiquité et le Moyen-Âge juxtaposaient au mieux deux économies-monde, celle des mers d'Europe et celle des mers d'Asie, que Mackinder, dans sa fameuse conférence de 1904 à la *Royal Geographical Society*, nommait les « deux réseaux » ou les « deux sphères occidentale et orientale de la puissance maritime »⁵.

Il fallut attendre les grandes découvertes des XV^e-XVI^e siècles pour voir les navigateurs européens connecter ces deux réseaux et leur ajouter de nouveaux mondes, l'Afrique subsaharienne et les Amériques⁶, en attendant l'Australie aux XVII^e et XVIII^e siècles. C'est de ce moment que l'on peut dater le processus de mondialisation *stricto sensu*, comme l'a noté Mackinder : « *L'Océan unique et continu, entourant toutes les terres, [...] est de toute évidence la condition géographique de l'unification finale* »⁷.

L'importance d'un tel événement n'a pas échappé aux contemporains et a soulevé des espoirs de type millénariste. Un bon exemple en est donné par le dominicain calabrais Tommaso Campanella (1568-1639), dont l'influence a été profonde au tournant des XVI^e et XVII^e siècles⁸. Ce mystique était aussi un géopoliticien avant la lettre, d'où son attention à la différence entre les thalassocraties antiques ou médiévales et l'empire espagnol de son temps : les premières étaient limitées à la Méditerranée, qui n'est jamais qu'un vaste lac ; le second s'étendait à travers les océans et reliait tous les continents connus. Pour Campanella, cette providentielle unification du monde permettait de prêcher l'Évangile par toute la terre, concrétisant ainsi la prophétie johannique sur l'unification du genre humain autour du Christ : « *Alors il n'y aura plus qu'un seul troupeau et un seul pasteur* »⁹. Que la découverte du Nouveau Monde relevât moins de l'histoire profane que de l'histoire sacrée, le moine calabrais en trouvait la preuve dans le nom même du découvreur, puisque « Christophe » signifie « celui qui porte le Christ »

² Hervé Coutau-Bégarie, *L'Océan globalisé – Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2007, p. 13.

³ Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1967.

⁴ Jacques Dars, *La Marine chinoise du X^e au XIV^e siècle*, Paris, Economica, 1992.

⁵ Halford J. Mackinder, « The Geographical Pivot of History » [1904], trad. fr. « Le pivot géographique de l'histoire », *Stratégique* n°55, 1992, p. 25.

⁶ Les Vikings avaient certes fréquenté les côtes américaines, mais sans pénétrer dans l'arrière-pays. De même, l'amiral chinois Zheng He avait relâché en Afrique au début du XV^e siècle, mais il ne l'avait pas explorée.

⁷ Mackinder, art. cit., p. 25.

⁸ Jean-Louis Fournel, *La Cité du Soleil et les territoires des hommes – Le savoir du monde chez Campanella*, Paris, Albin Michel, 2012.

⁹ Évangile selon saint Jean, chapitre X, verset 16.

et que « Colomb » renvoie à la colombe, symbole du Saint-Esprit¹⁰. De tout cela, Campanella concluait que les Espagnols étaient le nouveau Peuple élu. En termes plus laïques, il soulignait que la mer est par essence *res communis*, espace commun permettant la rencontre des nations, alors que la fragmentation de la terre par les frontières politiques en fait un milieu belligène.

Montesquieu croyait lui aussi à l'influence pacificatrice de la mer, ou plus exactement des échanges dont elle est le principal vecteur, car il professait que « *l'effet naturel du commerce est de porter à la paix* »¹¹ ; rappelons qu'il était personnellement impliqué dans le négoce maritime, exportant son vin de Bordeaux vers l'Angleterre¹². L'idée selon laquelle la mer favoriserait la réconciliation de l'humanité avec elle-même a aujourd'hui encore de fervents partisans, dont l'amiral Jean Dufourcq : « *Dans le champ stratégique, la maritimisation implique des idées générales de bien commun, de patrimoine mondial à préserver, de nécessité bénéfique de s'allier pour exploiter des richesses, partager des ressources et des technologies. [...] On peut créer des espaces maritimes régis par les mêmes règles et procédures, comme l'a fait la convention de Montego Bay qui tend à réguler les limites du chacun pour soi dans un espace de moins en moins *res nullius* et de plus en plus *res communis*. Les échanges maritimes internationaux se sont développés à un niveau tel qu'ils ne peuvent plus être interrompus sans dommages vitaux. [...] Cette interdépendance maritime assumée est devenue pour tous un enjeu vital, une réalité stratégique, une source de régulation vertueuse des tensions de la planète. Dans le champ sociétal maintenant, [...] la réalité maritime [...] rend tous les travailleurs de la mer le plus souvent complices et solidaires. [Il existe] entre eux une déontologie de l'assistance et de la souplesse [...] dont la transposition à terre doit avoir des vertus apaisantes* »¹³.

Mais cette interprétation oublie que la maritimondialisation s'est accompagnée de tentatives monopolistes entraînant des luttes très violentes. Dès 1494, les monarques d'Espagne et du Portugal s'étaient partagé l'Atlantique au Traité de Tordesillas, complété en 1529 par le Traité de Saragosse sur l'océan Indien et l'océan Pacifique. Ces traités furent évidemment rejetés par les autres souverains européens, ainsi François I^{er} : « *Je voudrais bien savoir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde* », aurait-il déclaré¹⁴. S'ensuivirent des guerres féroces impliquant à la fois les États et des acteurs non-étatiques ou para-étatiques (pirates, corsaires, compagnies à charte disposant de leurs propres flottes et armées...). D'où l'évolution de Campanella : à la fin de sa vie, il n'évoquait plus du tout le caractère pacificateur des espaces maritimes, mais encourageait au contraire Richelieu à y porter la guerre pour abattre l'impérialisme

¹⁰ Notons que Christophe Colomb lui-même était convaincu de la signification messianique de ses nom et prénom.

¹¹ Montesquieu, *De l'Esprit des Lois* (1748), livre XX, chap. 2.

¹² Guillaume Barrera, « Montesquieu et la mer », *Revue Montesquieu*, n°2, 1998.

¹³ Jean Dufourcq, « Une ambition maritime française », *Stratégique* n°109, 2015, p. 68.

Un raisonnement analogue est appliqué par le colonel Jean-Luc Lefebvre à l'espace extra-atmosphérique : *Stratégie spatiale*, Sceaux, L'Esprit du Livre éditions, 2011, p. 285-288.

¹⁴ François I^{er}, cité par Armel de Wismes, *Jean Bart et la guerre de course*, Paris, Julliard, 1965, p. 17.

espagnol, auquel il reprochait d'avoir sacrifié sa vocation messianique à un impérialisme débridé.

Est-ce à dire que l'Espagne était seule responsable du dérapage de la maritimondialisation ? N'y aurait-il pas plutôt une violence spécifique au monde maritime, hors de toute considération de nationalité ? C'était précisément l'avis de Richelieu : « *La mer est celui des héritages sur lequel tous les souverains prétendent plus de part, et cependant c'est celui sur lequel les droits d'un chacun sont moins éclaircis. L'Empire de cet élément ne fut jamais bien assuré à personne [...]. Il s'abandonne à celui [...] dont la puissance est si dérégulée qu'il se tient en état de le posséder par violence contre tous ceux qui pourraient lui en disputer la domination*¹⁵. » C'était aussi la conviction de Ratzel, pour qui la violence des espaces maritimes tient à l'absence de frontières : « *Ce qui favorise sur terre l'équilibre politique est ici complètement absent. On ne peut fermer la mer [...]. Le fait que la mer soit une tend à rendre hégémonique la maîtrise des mers, de même que le commerce maritime tend au monopole* »¹⁶. Citons enfin Carl Schmitt, l'un des penseurs les plus prisés par Hervé Coutau-Bégarie, qui qualifiait la mer de « *champ libre de pillage libre* »¹⁷ : précisément parce qu'elle n'a pas de frontières, elle ignore les juridictions et ne permet d'autre arbitrage que celui de la force.

À la thèse de la mer pacifiante s'oppose donc celle de la mer belligène. Pour départager ces deux conceptions, il faut considérer le système international dans lequel s'inscrit la maritimondialisation, car le problème change du tout au tout selon que ce système est protectionniste ou libre-échangiste¹⁸.

GENÈSE ET FONCTIONNEMENT DE LA THALASSOCRATIE LIBÉRALE

Le point commun entre les théories originelles de Campanella et celles de Montesquieu ou de l'amiral Dufourcq est qu'elles considèrent la mer comme *res communis* plutôt que *res nullius*. Elles présupposent donc un système international libre-échangiste dans lequel toutes les nations jouissent des mêmes droits maritimes. C'est seulement dans ce cadre que la maritimondialisation serait corrélée à la paix.

Une telle thèse peut se prévaloir d'un argument majeur : dans l'histoire contemporaine, les périodes les plus pacifiques ont été le long XIX^e siècle, de 1815 à 1914, et la période en cours depuis 1945, soit ce qu'on nomme parfois la « première » et la « seconde mondialisation ». Or, le point commun aux deux séquences est d'avoir connu une expansion sans précédent des échanges maritimes, stimulés à la fois par le progrès technologique (la révolution industrielle au XIX^e siècle, la conteneurisation depuis les années 1960) et par un cadre économique libéral. À l'inverse, le déchaînement

¹⁵ Richelieu, *Testament politique* [circa 1630-1638], rééd. Bruxelles, Complexe, 1990, p. 99-100.

¹⁶ Friedrich Ratzel, *Politische Geographie* [1897 et 1903], trad. fr. *La Géographie politique*, Paris, Fayard, 1987, p. 174.

¹⁷ Carl Schmitt, *Der Nomos der Erde* [1950], trad. fr. *Le nomos de la Terre*, Paris, PUF, 2008, p. 48.

¹⁸ Sur la notion de système international, voir Georges-Henri Soutou, « La stratégie, les relations internationales et le système international », dans Martin Motte, Georges-Henri Soutou, Jérôme de Lespinois et Olivier Zajec, *La Mesure de la force – Traité de stratégie de l'École de Guerre*, Paris, Tallandier, 2018.

de violence observé entre 1914 et 1945 correspondit à une période marquée par le protectionnisme, la fragmentation du marché mondial en sous-ensembles plus ou moins autarciques et l'affirmation des tellurocraties soviétique et nazie face aux thalassocraties occidentales.

À s'en tenir là toutefois, on manquerait trois éléments essentiels : tout d'abord, les deux périodes de paix susmentionnées ont correspondu à l'hégémonie maritime d'une grande puissance, le Royaume-Uni après 1815, les États-Unis après 1945 ; ensuite, cette hégémonie maritime résultait dans les deux cas d'une victoire militaire ; enfin, l'adhésion des vainqueurs au libre-échange était commandée par leur écrasante prépondérance économique.

Il importe ici de rappeler que l'Angleterre et les États-Unis n'ont pas toujours été libre-échangistes. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le commerce maritime britannique bénéficia de *Navigation Acts* résolument protectionnistes. Mais en triomphant de Napoléon, le Royaume-Uni devint la première puissance mondiale : sa *Merchant Navy* effectuait la grande majorité des échanges planétaires et il contrôlait les principaux points de passage maritimes du globe – Gibraltar, Malte, le Cap et Singapour, auquel s'ajouta Suez après le percement du canal. Dans ce contexte, le protectionnisme devenait contre-productif : l'intérêt du Royaume-Uni était de démanteler les *Navigation Acts* pour désarmer le protectionnisme des autres puissances. Comme l'écrivait Friedrich List, « *c'est une règle de prudence vulgaire, lorsqu'on est parvenu au faite de la grandeur, de rejeter l'échelle avec laquelle on l'a atteint, afin d'ôter aux autres le moyen d'y monter après nous. Là est le secret de la doctrine cosmopolite d'Adam Smith [...]. Une nation qui, par des droits protecteurs et par des restrictions maritimes, a perfectionné son industrie manufacturière et sa marine marchande au point de ne craindre la concurrence d'aucune autre, n'a pas de plus sage parti à prendre que de repousser loin d'elle ces moyens de son élévation [et] de prêcher aux autres peuples les avantages de la liberté du commerce* »¹⁹.

Même volte-face dans l'histoire des États-Unis. Ils étaient fermement protectionnistes à leur naissance, puisque leur guerre d'Indépendance visait entre autres à reprendre le contrôle d'une économie nord-américaine que le régime de l'Exclusif asservissait aux intérêts britanniques. Par la suite, c'est à l'abri de tarifs douaniers élevés que la jeune République construisit son industrie, inspirant au passage le protectionnisme allemand *via* Friedrich List. Mais dès la fin du XIX^e siècle, il apparut que les usines américaines ne pourraient éternellement se satisfaire du marché intérieur.

À ce moment émergea une faction impérialiste soucieuse de débouchés extérieurs, et par conséquent favorable à une politique d'affirmation en haute mer. Son porte-parole le plus autorisé dans les milieux navals fut le futur amiral Mahan, dont les idées économiques apparaissent clairement dans un texte de 1902 : « *La quête de marchés est le plus important problème politique de notre temps. On cherche à le résoudre par des méthodes commerciales et politiques si essentiellement combattives, d'allure si offensive et défensive qu'une action militaire directe n'en serait qu'un développement, une*

¹⁹ Friedrich List, *Das nationale System der politischen Ökonomie* (1841), IV, 1, trad. fr. *Système national d'économie politique*, Paris, Capelle, 1857, p. 490.

conséquence »²⁰. La méthode offensive est le libre-échange, la méthode défensive le protectionnisme. Ni l'une ni l'autre n'ont pour Mahan de valeur intrinsèque : ce sont deux options au service de la stratégie nationale, qui doit retenir celle-ci ou celle-là selon les circonstances et au besoin embrayer sur l'option militaire, continuation de la guerre économique par d'autres moyens. C'est ce qui se produisit en 1917 avec l'entrée en guerre des États-Unis, seul moyen d'empêcher la mainmise de l'Allemagne sur les marchés européens. Le scénario rejoignit durant la Seconde Guerre mondiale et déboucha sur le ralliement de Washington au libre-échange.

On voit dès lors combien est réductrice l'équation maritimondialisation + libre-échange = paix. Elle décrit assez correctement la *Pax Britannica* de 1815-1914 et la *Pax americana* de l'après-1945, mais occulte leurs origines guerrières et relève donc du discours idéologique plus que de l'analyse historique. Mahan, pour sa part, eut le mérite de ne pas farder la réalité : « Si d'un côté le commerce dissuade de se battre, de l'autre il engendre le conflit, stimulant les ambitions et les dissensions qui tendent à l'affrontement armé. Il en a toujours été ainsi depuis les origines de la puissance maritime »²¹.

Après la genèse de la thalassocratie libérale, il importe d'étudier son fonctionnement. En tant que libérale, elle ne prétend à aucun monopole, et théorie au moins, mais autorise la navigation à toutes les nations. En tant que thalassocratie, elle soumet la majeure partie des mers du globe à une triple homogénéité :

- homogénéité stratégique, le *thalassokrator* défendant les flux maritimes contre les « perturbateurs » de tout poil (pirates, terroristes ou États agressifs)²² ;
- homogénéité économique, le *thalassokrator* intégrant les divers espaces maritimes en un marché unique ;
- homogénéité normative, le *thalassokrator* définissant et faisant respecter le droit maritime.

En contrepartie, le *thalassokrator* lève sur ses alliés et vassaux un tribut impérial pouvant prendre des formes très diverses, comme l'immatriculation des navires marchands du monde entier à la *Lloyd's of London* sous la *Pax Britannica* ou la reconnaissance du dollar comme monnaie de référence mondiale sous la *Pax Americana*. Sa domination économique est donc indirecte.

LA FRAGMENTATION DE LA MER : TROIS EXEMPLES HISTORIQUES

Dès lors que la thalassocratie libérale vise à l'homogénéité des espaces maritimes, la crise systémique par excellence est pour elle la *fragmentation de la mer*. Une telle notion semble de prime abord contradictoire, car la mer est un espace sans frontières : son destin est donc d'être disputée entre tous les riverains en tant que *res nullius*, comme le pensaient Richelieu, Ratzel et Schmitt, ou d'être partagée par tous en tant que *res communis*, selon la thèse originelle de Campanella, reprise par Montesquieu et l'amiral

²⁰ Alfred Thayer Mahan, *Retrospect and Prospect – Studies in International Relations Naval and Political*, Boston, Little, Brown, and Company, 1902, p. 146.

²¹ *Ibid.*, p. 145.

²² Voir la « théorie du perturbateur » développée par l'amiral Castex au tome V des *Théories stratégiques* [1935], rééditées par Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Institut de stratégie comparée-Economica, 1997.

Dufourcq. Dans le premier cas, la mer est homogénéisée par la guerre ; dans le second, elle l'est par la paix (laquelle, historiquement, a toujours supposé un *thalassokrator*).

Mais ces constats s'appliquent surtout aux océans, trop vastes pour être dominés durablement par une seule puissance : à cet égard, le génie de la thalassocratie libérale est de fédérer autour d'elle un grand nombre d'alliés et de vassaux trouvant leur compte à l'ordre qu'elle instaure et relayant donc son autorité. Inversement, une thalassocratie monopoliste comme l'Espagne du XVI^e siècle n'a pu soutenir ses prétentions face aux « Chiens de la mer » élisabéthains, aux « Gueux de la mer » néerlandais ou aux corsaires huguenots de La Rochelle.

Les mers étroites, elles, relèvent d'une autre logique, car le plus puissant des États riverains peut se les approprier en prenant le contrôle de leurs principaux ports, détroits et îles. Ce fut jadis le cas de Venise : s'étant emparée dès le X^e siècle de la côte occidentale des Balkans, dont les paysages karstiques offrent beaucoup plus de mouillages naturels que la côte orientale de l'Italie, elle transforma *de facto* l'Adriatique en mer territoriale, statut qu'elle prétendit lui donner *de jure* avec la théorie du *Mare clausum* ou « mer fermée » développée en 1612 par Paolo Sarpi²³. Quant à l'Égée, Venise y contrôla du XIII^e au XV^e siècle une chaîne de ports et d'îles lui permettant d'accaparer le trafic entre l'Adriatique et la mer Noire. On peut ici parler d'une fragmentation de la mer, mais nullement d'une démondialisation. Venise, en effet, n'entendait pas ériger les zones maritimes qu'elle contrôlait en espace autarcique ; bien au contraire, sa fortune dépendait de sa position d'intermédiaire entre l'Orient et l'Occident, en quoi elle était le maillon central de l'économie-monde méditerranéenne. Mais elle souhaitait avoir un monopole commercial sur le segment le plus important de cet ensemble.

Le cas de l'Allemagne à l'époque de Guillaume II est encore plus intéressant. Elle s'insérait très efficacement dans le processus de maritimondialisation, puisque sa marine marchande avait triplé entre 1895 et 1914, concurrençant de plus en plus durement le trafic britannique. Mais dans le même temps, sa politique semblait tendre à la constitution d'un espace maritime privatif. En 1895, elle avait ouvert une liaison directe entre la mer du Nord et la Baltique grâce au percement du canal de Kiel, qui représentait un gain de 519 km par rapport à la route des détroits danois ; il s'agissait bien évidemment d'en capter le trafic marchand, mais aussi de pouvoir court-circuiter un éventuel blocus britannique des détroits danois. Encore fallait-il défendre les approches de l'Allemagne, ce pourquoi l'amirauté impériale fortifia l'île d'Heligoland et y basa des torpilleurs, des sous-marins et de l'artillerie lourde. Cette stratégie anti-accès eut pour effet de sanctuariser le Sud-Est de la mer du Nord (la « baie allemande ») et de transformer la Baltique en arrière-cour du *Reich*.

C'est dans ce contexte qu'il faut envisager la construction, à partir de 1903, du chemin de fer Berlin-Bagdad-Bassorah ou *Bagdadbahn*, grâce auquel l'Allemagne devait à terme disposer d'une voie de communication invulnérable à la *Royal Navy*. Tout se passait donc comme si elle avait voulu mettre en place les conditions d'une économie

²³ Paolo Sarpi, *Dominio del Mar Adriatico della Serenissima Republica di Venetia* (1612). Voir Ezio Ferante, « Paolo Sarpi et le problème naval vénitien », in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, vol. IV, Paris, Economica, 1994.

autarcique étendue de la Baltique au golfe Persique ; mais une telle interprétation est contradictoire avec la percée maritime qu'elle accomplissait dans le même temps.

En fait, les dirigeants allemands de l'époque n'ont pas réellement songé à l'autarcie, car ils savaient bien que l'industrie allemande avait besoin de débouchés planétaires²⁴. Il semble dès lors que leurs préparatifs visaient seulement à mettre l'Allemagne en état de siège temporaire pour résister à une éventuelle guerre contre l'Angleterre, avec la ferme intention de battre cette dernière et de la supplanter sur mer. C'est d'ailleurs pourquoi le *Bagdadbahn* était censé atteindre Bassorah, d'où la flotte impériale comme la marine marchande allemande auraient pu transformer le golfe Persique en une autre arrière-cour, puis se projeter dans l'océan Indien²⁵. Ici encore, la fragmentation de la mer visait à maximiser les intérêts du *Reich*, non à sortir d'une économie mondialisée.

En revanche, les géopoliticiens allemands de l'entre-deux guerres ont bel et bien théorisé la fin de la mondialisation : ils entendaient la remplacer par des blocs économiques autarciques, les fameuses « pan-régions » du général Haushofer. Ces « pan-régions » auraient revêtu l'aspect de fuseaux Nord-Sud couvrant des latitudes très différentes afin d'offrir des climats variés, gage de diversité des productions agricoles. Transposant le modèle américain défini par la doctrine Monroe de 1823 et le corollaire Roosevelt de 1904, qui cautionnait la vassalisation de l'Amérique latine par les États-Unis, Haushofer estimait que l'Allemagne devait prendre la tête d'une « pan-région » eurafricaine et le Japon celle d'une « pan-région » extrême-orientale²⁶.

Une telle démondialisation eût entraîné la fragmentation de la mer, mais non une démaritimisation, car c'est largement la navigation qui aurait connecté le Nord et le Sud de chaque « pan-région ». La « Sphère de coprosperité asiatique » édifiée par les Japonais en 1941 en donna d'ailleurs un intéressant aperçu : son artère vitale était la « Méditerranée asiatique » étendue de la Corée à la Malaisie, flank-gardée à l'Est par des positions avancées dans les archipels du Pacifique.

LES DÉFIS MARITIMES DU XXI^E SIÈCLE

La fragmentation des espaces maritimes est-elle encore envisageable aujourd'hui ? Il y a de bonnes raisons de le penser compte tenu des transformations majeures que connaît actuellement la mer. Elle n'est plus seulement le boulevard du commerce mondialisé, elle devient aussi un gigantesque Eldorado grâce aux nouveaux moyens d'exploitation de ses richesses : elle fournit 15 % des protéines consommées par l'humanité et le tiers de la production mondiale d'hydrocarbures, sans parler de l'énergie marémotrice, éolienne, photovoltaïque, en attendant les algues exploitables ou les minerais rares...

²⁴ Georges-Henri Soutou, *L'Or et le Sang – Les buts de guerre économique de la Première Guerre mondiale*, Paris, Fayard, 1989.

²⁵ Anne et Martin Motte, « Géopolitique du chemin de fer », dans Hervé Coutau-Bégarie et Martin Motte (dir.), *Approches de la géopolitique, de l'Antiquité au XXI^e siècle*, 2^e édition, Paris, Economica, 2015.

²⁶ Jean Klein, « La géopolitique allemande, de Guillaume II à Hitler : du pangermanisme aux doctrines de l'espace vital et des frontières mouvantes », dans Hervé Coutau-Bégarie et Martin Motte (dir.), *op. cit.*

De ce fait, la mer cesse par endroits d'être un « *espace fluide* » pour se rapprocher d'un « *espace solide* »²⁷, hérissée qu'elle est de plateformes pétrolières, éoliennes et autres infrastructures. Cette « *infrastructuration* », pour reprendre l'expression de Lars Wedin²⁸, rapproche son statut de celui d'un territoire, puisqu'elle est de plus en plus exploitée et peuplée. Mais au regard de la science politique, un territoire est une portion du globe sur laquelle s'exerce une autorité étatique. Tel est le cas de nombreux espaces maritimes depuis la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, dite Convention de Montego Bay (1982). Comme chacun sait, elle a doté les États riverains de zones économiques exclusives – ci-après ZEE – s'étendant à 200 nautiques (370 km) de leurs côtes, voire plus dans certains cas, et dans lesquelles ils ont le monopole des ressources halieutiques, pétrolières ou autres.

On assiste en somme à une fragmentation économique de la mer, même si la Convention de Montego Bay garantit le libre passage des navires étrangers dans les ZEE. Ces dernières, qui représentent le tiers de l'espace maritime mondial, exacerbent les tensions internationales, notamment dans les mers étroites, où les limites des diverses ZEE s'enchevêtrent facilement. De même, le moindre îlot excite désormais les convoitises, puisqu'il confère à ses possesseurs une ZEE de 740 km de diamètre ! « *Auparavant simple théâtre des conflits, la mer est devenue objet de conflits* », écrivait Hervé Coutau-Bégarie dès 1983, soit un an après la guerre des Malouines²⁹.

Un bon exemple de ces tensions est donné par les implications maritimes du *Brexit*. Actuellement, les pêcheurs de Normandie, de Picardie et du Nord font 75 % de leurs prises dans les eaux britanniques, qui représentent également la moitié des prises effectuées par les pêcheurs bretons³⁰. Ces eaux sont communautaires depuis la Convention de Londres (1964), mais les *Brexiters* les plus durs sont fermement décidés à en compliquer voire à en interdire l'accès aux pêcheurs étrangers. Ils semblent avoir été entendus par leur gouvernement, qui a annoncé le 2 juillet 2017 son intention de dénoncer la Convention de Londres. En outre, ces passes d'armes ont accentué la guerre de la coquille Saint-Jacques en baie de Seine : « *Les pêcheurs britanniques se comportent en véritables pilleurs [...] dans les eaux sous juridiction française* », a déploré en octobre 2016 le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins³¹.

L'océan Indien connaît des rivalités beaucoup plus préoccupantes. Depuis l'indépendance, les élites navales indiennes ont été très marquées par les écrits de l'historien Kavalam Madhava Panikkar, qui faisait dépendre la sécurité de l'Inde de sa capacité à dominer l'océan Indien. Selon lui, cela supposait le contrôle de Socotra pour surveiller le débouché de la mer Rouge, du Sri Lanka en tant que clé des côtes indiennes

²⁷ Laurent Henninger, « Espaces fluides et espaces solides », *Revue Défense nationale* n°753, octobre 2012.

²⁸ Lars Wedin, *Stratégies maritimes au XXI^e siècle – L'apport de l'amiral Castex*, Paris, Nuvis, 2015, p. 143-144.

²⁹ Hervé Coutau-Bégarie, *La Puissance maritime soviétique*, Paris, IFRI-Economica, 1983, p. 10.

³⁰ Stanislas de Guerny, « Brexit : les pêcheurs français tirent la sonnette d'alarme », article mis en ligne sur Les Echos.fr le 15 novembre 2016.

³¹ Communiqué cité par Émilie Colin, « Brexit : des conséquences pour les pêcheurs bretons ? », article mis en ligne sur france3-regions.francetvinfo.fr le 26 octobre 2016.

et de l'archipel d'Andaman et Nicobar pour surveiller le détroit de Malacca³². L'actuelle doctrine navale indienne y ajoute tous les accès à l'océan Indien³³. Concrètement, l'Inde a installé une base interarmées à Port-Blair, dans les îles Andaman et Nicobar, et des stations d'écoute aux Seychelles, à Madagascar et à l'île Maurice. Mais dans le même temps, la Chine déploie au Nord de l'océan Indien le réseau de ports que les commentateurs ont nommé « collier de perles » (on songe aux bases-relais vénitiennes) et qui s'étend aujourd'hui jusqu'à Djibouti. Elle veut ainsi faire sentir son influence dans une zone cruciale pour elle, puisque 85 % de ses hydrocarbures viennent du golfe Persique. Cela complique évidemment les relations entre Delhi et Pékin.

Mais c'est en mer de Chine méridionale que les tensions liées à la fragmentation sont les plus graves. En effet, Pékin prétend avoir des droits historiques sur cet espace et le revendique en quasi-totalité, ce qui est bien sûr refusé par Taiwan, les Philippines, la Malaisie et le Vietnam. La stratégie chinoise rappelle à beaucoup d'égards celle de l'Allemagne de Guillaume II : elle établit des points d'appui navals dans les îlots des Paracels et des Spratly comme l'Allemagne l'avait fait avec Heligoland ; dans les deux cas, il s'agit de sanctuariser les approches maritimes par une stratégie de déni d'accès. La grande différence est que Berlin avait le droit de fortifier Heligoland, qu'elle avait obtenu du Royaume-Uni en 1890, alors que la Cour permanente d'arbitrage de La Haye récuse les prétentions de Pékin sur les Paracels et les Spratly³⁴. De même, la Chine s'intéresse beaucoup au percement de l'isthme de Kra, en Thaïlande, afin de ne plus dépendre du détroit de Malacca : cela rappelle le percement du canal de Kiel par l'Allemagne.

Au demeurant, les ambitions de la marine chinoise ne se limitent pas à la mer de Chine méridionale. Comme l'a exposé l'amiral Liu Huaqing, son chef d'état-major de 1982 à 1988, elle doit aussi être capable de dominer la mer de Chine orientale et, à terme, une zone située bien plus au large, allant des côtes orientales du Japon à l'Est de l'Indonésie en passant par Guam – soit le périmètre défensif que le Japon avait établi dans le Pacifique au cours de la Seconde Guerre mondiale... Cet objectif traduit clairement l'intention d'interdire à l'*US Navy* tout accès à l'Extrême-Orient³⁵. Enfin, de même que l'Allemagne avait construit le *Bagdadbahn* pour ne pas être entièrement dépendante de ses communications maritimes, la Chine actuelle développe l'idée d'une « nouvelle route terrestre de la soie » traversant toute l'Eurasie. Cette route a commencé à se concrétiser avec la liaison ferroviaire entre la Chine et le Royaume-Uni, inaugurée le 18 janvier 2017.

³² Kavalam Madhava Panikkar, *India and the Indian Ocean : An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, New York, The McMillan Co, 1945. Le sous-titre de ce livre est un hommage à Mahan, dont le plus célèbre ouvrage s'intitule *The Influence of Sea Power upon History*. De Panikkar, voir aussi *A survey of Indian History*, National Information & Publications, 1947, et *Asia and the Western Dominance, a Survey of Vasco Da Gama Epoch of Asian History 1498-1945*, London, G. Allen and Unwin, 1953.

³³ Maritime Doctrine and Concept Center, *Freedom to Use the Seas : India's Maritime Military Strategy*, Bombay, Standard Press, New Delhi, 2007.

³⁴ Permanent Court of Arbitration Press Release : the South China Sea Arbitration, 12 July 2016 (en ligne).

³⁵ Sur le décollage maritime et naval de la Chine, voir par exemple Howard J. Dooley, « The Great Leap Outward : China's Maritime Renaissance », *The Journal of East Asian Affairs*, vol. 26, n°1, printemps 2012, et Hugues Eudeline, « La nouvelle puissance maritime de la Chine et ses conséquences », *Stratégique* n°109, 2015.

Brexit, « indianisation » de l'océan Indien et « sinisation » de la mer de Chine méridionale attestent clairement la tendance à l'appropriation des espaces maritimes qui caractérise notre début de XXI^e siècle, mais leurs promoteurs n'aspirent nullement à la démondialisation. Les *Brexiters* affirment au contraire que le Royaume-Uni, une fois affranchi du boulet européen, va améliorer ses performances sur une scène économique globalisée. Quant à l'Inde et à la Chine – la seconde surtout –, elles font partie des grands bénéficiaires de la mondialisation et n'ont donc aucun intérêt à ce qu'elle prenne fin. Leur calcul semble donc être le même que celui de l'Allemagne sous Guillaume II : maximiser les profits qu'elles retirent d'une économie mondialisée en en redéfinissant les conditions.

CONCLUSIONS

Les évolutions actuelles confirment deux phénomènes déjà avérés au cours du dernier demi-millénaire : premièrement, la mondialisation est indissociable de la maritimisation ; deuxièmement, l'idée selon laquelle la maritimondialisation favoriserait la paix est extrêmement naïve. Ce à quoi nous avons assisté jusqu'ici fait plutôt songer à un cycle :

1. compétition violente pour le contrôle des mers impliquant des États et des acteurs non-étatiques ou para-étatiques (XVI^e-XVIII^e siècles),
2. victoire d'un compétiteur, qui édifie une thalassocratie libérale et pacifie les mers (*Pax Britannica* du XIX^e siècle),
3. déclin relatif du *thalassokrator* entraînant l'apparition d'un perturbateur (émergence de l'Allemagne entre 1890 et 1914),
4. retour à la compétition violente entre États (1914-1945),
5. victoire d'un compétiteur, qui restaure la thalassocratie libérale (*Pax Americana* post-1945).

La situation actuelle évoque l'étape n°3, avec les États-Unis dans le rôle du *thalassokrator* déclinant et la Chine dans celui du perturbateur. Mais comparaison n'est pas toujours raison. Hervé Coutau-Bégarie pensait que l'hégémonie américaine persisterait à l'horizon 2030, même affaiblie³⁶, et de fait, il semble que Pékin n'envisage pas avant 2050 la parité stratégique avec Washington. Reste qu'on ne peut exclure d'ici là un accident de parcours déclenchant une guerre sino-américaine. À supposer qu'un tel conflit ne débouche pas sur un suicide de l'humanité et qu'il soit gagné par les États-Unis, la thalassocratie libérale de ces derniers pourrait y gagner une légitimité renforcée.

Dans le cas où la Chine l'emporterait, il lui faudrait encore transformer sa victoire militaire en victoire politique, c'est-à-dire faire accepter au reste du monde un nouvel ordre maritime international. Ce serait sans doute chose impossible si elle prétendait ériger une thalassocratie monopoliste ; mais on la voit mal proposer une thalassocratie libérale plus attractive que celle des États-Unis, car sa culture politique ne semble guère l'y prédisposer. Une troisième option serait qu'elle se réserve le contrôle des mers d'Extrême-Orient, et peut-être de l'océan Indien, sans renoncer pour autant à échanger avec le reste du monde ; elle serait alors une Venise de format planétaire.

Ce dernier scénario pousserait cependant les autres puissances à imiter la Chine : les États-Unis renonceraient progressivement à leur thalassocratie libérale au profit d'une

³⁶ Hervé Coutau-Bégarie, 2030, *la fin de la mondialisation ?*, op. cit., p. 103 et 123.

« doctrine de Monroe » maritime par laquelle ils s'approprieraient les eaux de l'hémisphère occidental ; l'Inde, pour peu qu'elle ait réussi à préserver sa marge de manœuvre face à Pékin, agirait de même en océan Indien, et l'Europe serait obligée de suivre le mouvement. En ce cas, les guerres tarifaires entre les différentes zones risqueraient de dégénérer en conflits armés, à moins qu'on n'assiste à un repli général sur des économies autarciques rappelant les « panrégions » de Haushofer. Mais c'est peu crédible, car l'économie chinoise, pour ne citer qu'elle, serait trop à l'étroit dans une nouvelle « sphère de coprosperité asiatique ».

Il faut enfin compter avec la multiplication des acteurs non-étatiques, dont Hervé Coutau-Bégarie notait l'autonomie croissante³⁷. Non seulement contrôlent-ils aujourd'hui la majeure partie de la flotte marchande mondiale, mais des associations d'inspiration libertarienne, comme le *Seasteading Institute*, développent des projets de villes flottantes évoluant dans les eaux internationales, donc hors de la juridiction des États. Cela préfigure-t-il l'émergence de thalassocraties pures, c'est-à-dire *offshore* ? Ce scénario n'est pas crédible à l'horizon 2030, mais il attire l'attention sur l'extrême complexité de la donne maritime actuelle et la possibilité d'un retour à une compétition anarchique mêlant États et acteurs privés (soit l'étape n°1 du cycle évoqué plus haut).

C'est dire combien l'avenir est opaque. On peut tout de même hasarder deux pronostics. Tout d'abord, la redéfinition en cours des équilibres maritimes se poursuivra et se durcira. Ensuite, les espaces maritimes garderont une grande importance, fût-ce au sein de « panrégions » autarciques, car pour s'en passer, l'humanité devrait revenir à des modes de vie extrêmement frustes. L'effondrement de la thalassocratie libérale voire de la mondialisation n'est certes pas à exclure, mais il est peu probable qu'il débouche sur une démaritimisation généralisée.

BIBLIOGRAPHIE

Barrera (Guillaume), « Montesquieu et la mer », *Revue Montesquieu*, n°2, 1998.

Braudel (Fernand), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1967.

Castex (Raoul), *Théories stratégiques* [1935], rééditées par Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Institut de stratégie comparée-Economica, 1997.

Coutau-Bégarie (Hervé), *2030, la fin de la mondialisation ?*, Perpignan, Tempora, 2008.

Coutau-Bégarie (Hervé), *L'Océan globalisé – Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2007.

Coutau-Bégarie (Hervé), *La Puissance maritime soviétique*, Paris, IFRI-Economica, 1983.

Dars (Jacques), *La Marine chinoise du X^e au XIV^e siècle*, Paris, Economica, 1992.

Dooley (Howard J.), "The Great Leap Outward: China's Maritime Renaissance", *The Journal of East Asian Affairs*, vol. 26, n°1, printemps 2012.

Dufourcq (Jean), « Une ambition maritime française », *Stratégique*, n°109, 2015.

³⁷ Hervé Coutau-Bégarie, *L'Océan globalisé*, *op. cit.*, p. 20.

Eudeline (Hugues), « La nouvelle puissance maritime de la Chine et ses conséquences », *Stratégique*, n°109, 2015.

Ferante (Ezio), « Paolo Sarpi et le problème naval vénitien », in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, vol. IV, Paris, Economica, 1994.

Fournel (Jean-Louis), *La Cité du Soleil et les territoires des hommes – Le savoir du monde chez Campanella*, Paris, Albin Michel, 2012.

Henninger (Laurent), « Espaces fluides et espaces solides », *Revue Défense nationale*, n°753, octobre 2012.

Klein (Jean), « La géopolitique allemande, de Guillaume II à Hitler : du pangermanisme aux doctrines de l'espace vital et des frontières mouvantes », dans Hervé Coutau-Bégarie et Martin Motte (dir.), *Approches de la géopolitique, de l'Antiquité au XXI^e siècle*, 2^e édition, Paris, Economica, 2015.

Lefebvre (Jean-Luc), *Stratégie spatiale*, Sceaux, L'Esprit du Livre éditions, 2011.

List (Friedrich), *Das nationale System der politischen Ökonomie* (1841), IV, 1, trad. fr. *Système national d'économie politique*, Paris, Capelle, 1857.

Mackinder (Halford J.), « The Geographical Pivot of History » [1904], trad. fr. « Le pivot géographique de l'histoire », *Stratégique*, n°55, 1992.

Mahan (Alfred Thayer), *Retrospect and Prospect – Studies in International Relations Naval and Political*, Boston, Little, Brown, and Company, 1902.

Maritime Doctrine and Concept Center, *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*, Bombay, Standard Press, New Delhi, 2007.

Motte (Anne), Motte (Martin), « Géopolitique du chemin de fer », dans Hervé Coutau-Bégarie et Martin Motte (dir.), *Approches de la géopolitique, de l'Antiquité au XXI^e siècle*, 2^e édition, Paris, Economica, 2015.

Panikkar (Kavalam Madhava), *A survey of Indian History*, National Information & Publications, 1947.

Panikkar (Kavalam Madhava), *Asia and the Western Dominance, a Survey of Vasco Da Gama Epoch of Asian History 1498-1945*, London, G. Allen and Unwin, 1953.

Panikkar (Kavalam Madhava), *India and the Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, New York, The McMillan Co, 1945.

Ratzel (Friedrich), *Politische Geographie* [1897 et 1903], trad. fr. *La Géographie politique*, Paris, Fayard, 1987, p. 174.

Richelieu, *Testament politique* [circa 1630-1638], rééd. Bruxelles, Complexe, 1990.

Schmitt (Carl), *Der Nomos der Erde* [1950], trad. fr. *Le nomos de la Terre*, Paris, PUF, 2008.

Soutou (Georges-Henri), « La stratégie, les relations internationales et le système international », dans Martin Motte, Georges-Henri Soutou, Jérôme de Lespinois et Olivier Zajec, *La Mesure de la force – Traité de stratégie de l'École de Guerre*, Paris, Tallandier, 2018.

Soutou (Georges-Henri), *L'Or et le Sang – Les buts de guerre économique de la Première Guerre mondiale*, Paris, Fayard, 1989.

Wedin (Lars), *Stratégies maritimes au XXI^e siècle – L'apport de l'amiral Castex*, Paris, Nuvis, 2015.

Wismes (Armel de), *Jean Bart et la guerre de course*, Paris, Julliard, 1965.