



HAL
open science

Note de Lecture Maxence Brischaux, Géopolitique des mers, PUF, 2023, 160 p

Jean-François Guilhaudis

► **To cite this version:**

Jean-François Guilhaudis. Note de Lecture Maxence Brischaux, Géopolitique des mers, PUF, 2023, 160 p. Paix et sécurité européenne et internationale, 2023, 20. hal-04353963

HAL Id: hal-04353963

<https://hal.science/hal-04353963>

Submitted on 19 Dec 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Note de Lecture

Maxence Brischaux, *Géopolitique des mers*, PUF, 2023, 160 p.

Jean-François Guilhaudis

Professeur honoraire, Université de Grenoble-Alpes

Plus succincte que celles de Cyrille P. Coutansais (Ellipses, 2012) et Pierre Royer (PUF, 2014), cette géopolitique des mers en format de poche n'en est pas moins très intéressante. Bien écrit et de lecture facile, malgré la densité du propos, ce petit ouvrage met en évidence, de manière très pertinente, l'importance de la géopolitique des mers et son actualité.

La mer et la géopolitique des mers sont « au fondement de la discipline » (p. 8). Et la géopolitique des mers est une « urgence contemporaine » (p. 11), la mer étant l'espace où se déroule le dernier « grand jeu », où se joue la partie de l'hégémonie mondiale, entre les États-Unis et la Chine. Après avoir, en introduction, rappelé les trois paradoxes de la mer – elle est un milieu hostile mais riche de ressources, elle sépare et relie, elle est au cœur des enjeux politiques, mais résiste à une complète humanisation – et les quatre enjeux contemporains de la géopolitique des mers – la rivalité stratégique entre Pékin et Washington, la bascule asiatique du monde, l'accélération de l'emprise humaine sur les mers et les menaces environnementales qui pèsent sur elles –, l'auteur examine comment le milieu marin « influence l'expression et les formes du pouvoir », sa « gouvernementalité spécifique » et si les mers sont en train de devenir des terres « comme les autres » (p. 14). Il entreprend d'explorer la « tension structurelle entre l'extension de la logique terrestre du pouvoir et la résistance des mers à l'étatisation » (p. 16), pour éclairer les enjeux géopolitiques et environnementaux les plus actuels.

L'ouvrage est organisé en trois parties : I) Permanence du milieu (caractéristiques des mers et usages humains) ; II) Au sujet des hybridations en cours (territorialisation des mers et maritimisation des sociétés) ; III) Gouverner le territoire du vide (maîtriser le dernier processus colonial).

L'étude de la permanence du milieu (I) correspond à la recherche des influences pérennes des mers sur les sociétés humaines. Se poser la question « et si les mers n'existaient pas », permet de percevoir que « la mondialisation dépend de l'existence des mers » (p. 29). L'hostilité et l'impermanence, pour les hommes comme pour les matériels, demeurent malgré tous les progrès accomplis. L'impermanence et la fluidité continuent de faire obstacle à l'emploi des instruments de délimitation de territoires, même si la territorialisation progresse. La mer reste un espace de liberté où la plus grande domination de l'homme sur l'homme peut s'exercer (abus à bord de navires). L'unicité et la fluidité permettent toujours aux grandes puissances de se rencontrer et de s'affronter, les contraintes logistiques ont diminué ; les mers sont un « connecteur universel » (p. 31), indissolublement liées au commerce. Les maîtriser revient à contrôler le commerce, voire le monde. Ce point introduit des considérations substantielles sur la stratégie navale (pp. 32-35) et les puissances maritimes et continentales (pp. 36-40), *summa divisio* de la géopolitique des mers, que la rivalité entre la Chine et les États-Unis « actualise » (p. 40). Cet examen de la permanence aboutit à la conclusion que les caractères spécifiques de la mer sont valables surtout « au large », dans l'immensité de la haute mer. Car « plus l'on se rapproche de la terre, plus la mer perd son caractère maritime » et subit une « ombre portée » de la terre (p. 53). Le déterminisme géographique a de nombreuses limites. « Les mers structurent des opportunités mais ne

déterminent pas comment les humains en usent » (p. 55). Malgré sa proximité, une société humaine peut ne pas faire usage de la mer et une puissance continentale peut décider de se constituer en puissance navale.

La partie relative aux « hybridations en cours » (II) (territorialisation des mers et maritimeisation des sociétés), développe l'idée du « mouvement général d'hybridation » (p. 60). Dans leur rapport à la mer, les hommes sont à la fois modernes et post-modernes. Le mouvement historique qui a animé les siècles passés demeure – les mers restent plus que jamais un espace à explorer, utiliser, exploiter, elles sont la « nouvelle frontière du capitalisme ». Mais cette dynamique rencontre de plus en plus d'opposition et la confrontation des logiques d'exploitation et de protection est désormais au cœur de la géopolitique des mers. Les développements sur « le transport maritime, figure de proue du capitalisme » (pp. 74-85), mettent en évidence que les mers « constituent l'infrastructure fondamentale de l'économie mondiale » (p. 74), que le transport maritime est « structurellement sous-régulé » (p. 80), qu'il est vulnérable, comme le sont les câbles sous-marins, et qu'il a subi une « asiatisation ». À l'heure de l'hybridation des milieux, le rôle de la stratégie navale dépasse la maîtrise des mers et des voies de communication. Elle doit aussi agir de la mer vers la terre, mission dont les SNLE constituent le « point culminant » (p. 87) et le navire s'inscrit, de plus en plus, avec les drones et les satellites, dans une chaîne dont il n'est plus qu'un maillon. Sa spécificité s'estompe, au moment où l'exploitation des ressources menace les océans « d'un profond dérèglement et d'une désertification par disparition de la biodiversité » (p. 88). Cette évolution a déjà provoqué une transformation radicale du secteur de la pêche (pp. 90-94). Par ailleurs les rejets depuis la terre placent les mers en situation de souffrance environnementale. Pour y faire obstacle il faut humaniser davantage les mers, y introduire des frontières, territorialiser les mers (pp. 98-104), ce que la convention de Montego Bay a commencé à faire, tout en instituant le fond des mers patrimoine commun de l'humanité (pp. 104-106). En même temps que cette avancée de la territorialisation, on a assisté à la maritimeisation des sociétés (pp. 106-109). La question « habiter la mer », est posée.

Vient ensuite l'interrogation : « gouverner le territoire du vide ? » (III). La récente convention BBNJ (mars 2023) qui complète la convention de 1982, établit un cadre global pour protéger les écosystèmes marins dans les espaces ne relevant d'aucune souveraineté. Mais cette avancée doit être articulée avec le besoin d'exploiter les mers et il faut aussi tenir compte du « grand jeu » des puissances.

L'auteur estime que la territorialisation est inéluctable et que la vraie question est celle de savoir si elle se fera de manière pacifique ou au contraire agressive, concurrentielle et violente. Cette interrogation conduit à des réflexions sur l'hétérogénéité des États du point de vue de la puissance navale, qui explique qu'il y ait moins de conflits en mer qu'à terre, sur la position hégémonique des États-Unis, assurant un service public mondial de contrôle des mers, garantissant la sécurité des navires civils (pp. 123-127) et à des considérations très intéressantes sous le titre « Que veut la Chine » (pp. 127-132). Pour lui, la Chine, dont l'internationalisation justifie qu'elle veuille avoir une flotte de haute mer (p. 35) a une véritable « grande stratégie maritime » (p. 131), comportant, entre autres, un effort pour créer dans le pays une conscience maritime.

Cet ensemble de réflexions conduit à la conclusion que « le XXI^e siècle sera critique pour la géopolitique des mers » (p. 144).