

## CONCOURS ENM 2024

### Connaissance et compréhension du monde contemporain

#### Les océans et les mers

« Le monde était plus grand avant ». Devant la dépouille du mythique Kraken, le pirate Barbossa ne cache pas sa nostalgie dans le film *Pirates des caraïbes : jusqu'au bout du monde*. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les routes commerciales facilitent les traversées atlantiques. « C'est bon pour les affaires », répète à l'envi l'antagoniste Cutler Beckett, responsable de la Compagnie des Indes orientales. Hier « ennemi du genre humain » pour le juriste William Blackstone, le pirate défend à Hollywood l'imagination fantasque et la liberté des mers face à la cupidité capitaliste. La soumission des océans à la raison comptable en épuise-t-elle les richesses ?

Les océans, dont les rives lèchent plusieurs continents, et les mers, étendues d'eau salée bordées par les terres, constituent un patrimoine commun à l'humanité. Ils n'ont pourtant été que très progressivement domestiqués, au gré des perfectionnements de l'architecture navale, nourrissant tous les espoirs, jusqu'à celui d'une vie sous-marine, porté notamment par le commandant Jacques-Yves Cousteau qui en 1962 avait lancé la construction du premier *Précontinent*, une maison immergée. Il est vrai qu'avec ses 11 millions de km<sup>2</sup> de Zone économique exclusive sur les eaux, la France a de quoi mobiliser l'imaginaire marin. Toutefois, sur la mer les hommes projettent des représentations contradictoires. Pour les Occidentaux, la mer est un rempart contre l'oppression. En 480 avant Jésus-Christ, la démocratie athénienne inflige au tyran perse Xerxès une défaite à ce point cruelle que Xerxès en fait fouetter les eaux de dépit. En 1620, les « Pères Pèlerins » fuient les persécutions anglicanes en traversant l'Atlantique pour le Nouveau Monde. En 1940, encore, c'est au-delà des mers que De Gaulle et la France libre font renaître l'espoir. Pour le philosophe Hegel, la mer traversée illustre la vivifiante liberté acquise par les hommes grâce au progrès technique. L'économiste anglais Adam Smith célèbre dans l'océan l'indispensable condition d'un commerce salubre. Certes, mais les pirates ravagent aussi les océans, le trafic de drogue y prospère, les migrants y meurent en tentant une traversée interdite et dangereuse. Près de 300 depuis 2014 ont sombré dans la Manche, près de 30000 en Méditerranée. La « plaine liquide », chantée par le poète romain Virgile, est aussi dangereuse que fragile. La récente marée noire déclenchée en mai 2025 par le naufrage du porte-conteneur *MSC Elsa-3* devant les côtes indiennes signale une fois encore la difficile articulation des activités humaines et des équilibres environnementaux. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), entrée en vigueur en 1994, véritable « Constitution des océans », comme la baptise en 2025 Maxence Brischoux dans sa *Géopolitique des mers*, est elle-même dépassée par l'ampleur des périls. L'intensification de l'emprise humaine et l'accélération de la dégradation des écosystèmes exigent de nouvelles armes. Or, l'indispensable coopération internationale se heurte à une intensification contemporaine des conflits géopolitiques qui, dans le Pacifique, en mer de Chine, en mer Rouge, exposent particulièrement les espaces maritimes.

La protection des océans et des mers exige-t-elle un retrait des activités humaines ou au contraire un surinvestissement de la communauté internationale pour assurer l'équilibre d'un écosystème à la fois particulièrement vulnérable et éprouvé par la mondialisation ?

Les océans et les mers sont naturellement hostiles aux hommes qui ont dû multiplier les prouesses technologiques pour maîtriser cet environnement (I). Leur investissement a permis d'exploiter les fonds marins et de déployer une mondialisation qui repose plus que jamais sur la maritimisation des sociétés (II). C'est justement en réponse à cette pression accrue qu'un gouvernement des mers doit émerger (III).

### **I. Les océans et les mers, un espace naturellement hostile à dominer**

Friedrich Hegel observe, dans son livre *La Raison dans l'Histoire*, que la détermination naturelle décisive dans l'histoire « celle qui est constituée par le rapport entre la mer et la terre ». La terre fixe l'homme au sol, continue Hegel, quand la mer l'autorise à porter son regard au-delà de l'horizon, à désirer sans limite. La mer fait voyager, découvrir de nouvelles cultures, elle brasse les hommes. Telle est d'ailleurs bien le péril, redoute Platon dans *Les Lois* car « en infectant le territoire de commerce [...] cette proximité fait que la cité manque de confiance et d'amitié ». La cité idéale doit être bâtie loin de la mer, qui incite les hommes à la duplicité, affaiblit l'esprit civique. Pour Hegel, au contraire, héraut ici de la modernité, la mer libère les énergies, pousse chacun à se dépasser en se confrontant à la puissance de la nature.

La Terre, occupée à 72% par les océans et les mers, porte ainsi bien mal son nom. Les hommes ont beau vivre sur le sol ferme, l'amiral Alfred Mahan estime dans son classique de 1890, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, que la domination des océans et mers est l'élément déterminant de la compétition entre grandes puissances. Indispensables au commerce, les mers relient les communautés humaines autant qu'elles présentent des risques de conflits. La victoire définitive de Rome sur Carthage, en 146 avant Jésus-Christ, tient dans la maîtrise des routes d'approvisionnement. « Qui contrôle la mer contrôle le monde », résume Mahan, paraphrasant la remarque de Walter Raleigh, le corsaire de la reine Elizabeth II au début du XVII<sup>e</sup> siècle : « qui commande la mer commande le commerce [...] et par conséquent le monde ». L'Angleterre se construit comme puissance navale du XVII<sup>e</sup> siècle à sa victoire de Trafalgar contre les Français en 1805 et peut ainsi dominer le continent. Aujourd'hui encore, les États-Unis, face à une Chine avant tout continentale, se considèrent comme une gigantesque île bordée par deux océans. Leur hégémonie militaire repose sur ses onze porte-avions qui lui assurent un large rayon d'action et face auxquels l'Union européenne ne peut opposer qu'un seul bâtiment semblable, le *Charles-de-Gaulle*.

De l'Antiquité à aujourd'hui, la mer s'impose comme déterminante dans le jeu des équilibres géopolitiques. Cependant, elle n'en demeure pas moins hostile. Pour apaiser le tumulte des flots et permettre à la flotte achéenne de se diriger contre Troie, le roi Agamemnon n'hésite pas à sacrifier sa propre fille, Iphigénie. La Méditerranée, la « mère ténébreuse », que traverse Ulysse dans l'*Odyssée* d'Homère grouille de monstres : Charybde et Scylla, métaphores des naufrages, engloutissent les navires qui se risquent sur le détroit de Messine. Le souvenir des dix années de douloureuse errance d'Ulysse a tellement marqué les Européens qu'en 2016 encore, dans *The New Odyssey : The Story of Europe's Refugee Crisis*, le journaliste Patrick Kingsley superpose la traversée malheureuse des migrants fuyant la Syrie à la geste antique d'Ulysse égaré sur les vagues. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle encore, les razzias barbaresques du Maghreb écumaient les rivages méditerranéens. Aujourd'hui, les pirates ravagent le Golfe de Guinée, le Détroit de Malacca, le sud de la Mer de Chine, au point que le grand reporter Ian Urbina s'effraie en 2019 de la « jungle des océans » où travaillent

56 millions de personnes et transitent pourtant 90% des flux commerciaux, 98% du trafic internet grâce aux câbles sous-marins. En 2024, quinze nouveaux câbles sous-marins ont été tendus.

La mer est dangereuse. Les hommes la traversent et l'exploitent pourtant plus que jamais. La raison première en est économique. Le transport routier d'un kilogramme de marchandise entre la Chine et l'Europe coûte en moyenne 2,5 euros, contre seulement 0,4 euro en cas de transport maritime. Si le capitalisme assure la prospérité de puissances continentales, il est tributaire des caprices de l'océan.

## II. L'exploitation des océans et des mers, indispensable à la mondialisation capitaliste

Les océans et mers constituent à la fois le terrain privilégié de la projection de puissance des États – les principales puissances militaires se distinguent par leur flotte – mais ils échappent à leur souveraineté. La CNUDM distingue la Zone économique exclusive (ZEE), qui s'étend sur 200 milles au-delà, de la ligne de base, de la « haute mer », qui échappe absolument à la souveraineté des États. Sur mer, observe en 1950 Carl Schmitt dans *Le Nomos de la Terre*, les catégories traditionnelles de la science politique sont caduques. Le droit et la politique sont pensés pour répartir, protéger et valoriser des lots terrestres. « La mer ne connaît pas de telle unité évidente entre espace et droit, entre ordre et localisation », note Carl Schmitt. D'une nature fondamentalement différente des puissances telluriques, comme l'Allemagne, les puissances maritimes, comme l'Angleterre, délaissent le droit pour laisser libre cours à l'anarchie du commerce. Fernand Braudel a démontré en 1977 dans *La Méditerranée* que modernité capitaliste fut tributaire de la recomposition des routes commerciales mondiales. Sous la pression des Turcs et au gré des perfectionnements techniques des flottes européennes, elles détournèrent dès la fin du XVe siècle de la Méditerranée pour converger vers les mers du Nord puis se lancer à l'assaut de l'Atlantique. Le franchissement du Cap de Bonne-Espérance en 1488 et la découverte de l'Amérique en 1492 constituent, pour Adam Smith, dans *La Richesse des nations*, en 1776, les deux événements « les plus remarquables et les plus importants dont fussent mention les annales du genre humain ».

La modernité s'ouvre sur une révolution océanique. Les principales routes commerciales basculent de la mer méditerranée à l'océan atlantique. La maritimisation des activités européennes accompagne le capitalisme, porté par des défis techniques autant que théologiques. La doctrine calviniste de la prédestination, qui amène chaque homme à traquer dans la nature et ses réussites personnelles les signes de son élection divine, a alimenté la fièvre capitaliste. Les pays protestants, l'Angleterre, la Hollande, sont portés par ce « sursaut instinctif vers l'élément marin », considère le catholique allemand Carl Schmitt. Rien de surprenant dès lors que ce soit un théologien et juriste batave, Hugo Grotius, qui, dans son texte *Les Mers libres*, réactive la thèse de la libre circulation des océans. L'enjeu est de taille puisque la publication en 1609 appuie les droits de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, la première compagnie à charte, fondée à Amsterdam en 1602 pour importer des épices d'Asie, et qui conteste les monopoles commerciaux alors revendiqués par les principaux royaumes européens.

Désormais, la « seconde bascule océanique », de l'Atlantique vers le Pacifique, commentée par Maxence Brischoux dans sa *Géopolitique des mers*, en 2025, détermine la montée en puissance de l'Asie. Sortent des chantiers navals de Chine, de Corée du Sud et du Japon 94% des nouveaux navires marchands. Neuf des dix plus grands ports au monde sont asiatiques. L'établissement de la première base océanique de Chine hors de son territoire, à Djibouti, en 2017, atteste de sa volonté

expansionniste. La pression chinoise s'est encore récemment accrue en 2024 avec le déploiement inédit de trois porte-avions dans le Pacifique, tant pour contester l'hyper-puissance américaine que pour menacer Taïwan.

Quatre siècles après son élaboration par les marchands protestants du nord de l'Europe, le capitalisme se déploie plus que jamais sur les océans et les mers, au risque d'y intensifier la crise environnementale. La montée des eaux de 0,6 centimètre par an en raison de la fonte des glaciers et de l'acidification des mers au détriment de la biodiversité marine sont caractéristiques de l'Anthropocène : l'action humaine bouleverse les équilibres écologiques de la planète.

### III. La sauvegarde des océans et des mers pour mieux les préserver des prédatiions humaines

La relation que les hommes entretiennent avec l'élément marin se distingue en tout point de leur appropriation terrestre. Cependant, l'exceptionnalité des océans et mers régresse. Cet espace naturellement hostile à l'homme se normalise progressivement. L'« ombre portée » de la terre sur la mer, selon la formule de Maxence Brischoux, s'observe dès 1994, lorsque la CNUDM garantit aux États le droit exclusif d'exploitation des ressources sous-marines. En 1970, le trafic maritime mondial charriait 2600 millions de tonnes de fret, il atteint désormais, en suivant un rythme de croissance qui oscille entre 2% et 3,5% chaque année, près de 13 300 millions de tonnes. « Il y aurait, conclut Maxence Brischoux, un mouvement général d'hybridation par la territorialisation des mers et la maritimisation des sociétés ». Plus de 60% de la population mondiale vit en zone côtière et la géopolitique des continents pèse sur les mers. Les frappes menées au Yémen par les Houthis en soutien aux Palestiniens, après l'attentat perpétré par le Hamas le 7 octobre 2023, a déstabilisé le commerce en Mer rouge, réduisant de moitié l'activité du Canal de Suez.

« Sur les vagues, tout est vague », chante le poète Friedrich von Schiller. Sur mer, il n'y a ni frontière précise, ni territoire approprié ni population. Les eaux sont dévolues à l'exploitation de leurs ressources, au transport de marchandise et à la guerre, d'une nature bien différente que les combats au sol. Sur terre, l'objet est la conquête du territoire. L'avantage revient à la défense et la victoire conclut de longues batailles. Sur mer, l'attaquant à toutes ses chances, dans un raid rapide pour contrôler des routes de communication. Lors de son offensive sur l'Ukraine, en 2022, la Russie bloque stratégiquement 23 millions de tonnes de céréales destinées à l'exportation dans les ports ukrainiens. La guerre entre l'Occident et la Moscou expose particulièrement les océans en générant un marché noir maritime inédit. Pour contourner l'embargo occidental, une flotte fantôme russe de 600 navires sous pavillon de complaisance charrierait quotidiennement 1,7 million de barils de pétrole, au mépris de toutes les précautions environnementales.

La mer « est notre bien commun, vitale pour notre pays comme pour l'humanité », écrit Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, pour lancer en janvier 2025 l'année de la mer. L'exposition des océans et des mers aux activités humaines a fait l'objet en 2025 d'une attention particulière. Réunie avec l'objectif de « Conserver et exploiter durablement les océans, les mers et les ressources marines », la troisième Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC), organisée à Nice, a mis autour de table près de 60 chefs d'État. Contrairement à nombre d'ONG, l'ONU ne préconise pas le retrait des activités humaines, mais une nouvelle humanisation des territoires marins grâce aux Aires marines protégées (AMP) créées en 2023 par le Traité de la haute mer qui vise à ranger d'ici 2030 30% des océans dans

une AMP. Protéger l'environnement marin ne signifie donc pas en éloigner les hommes, mais reconfigurer les interactions entre les hommes et les écosystèmes.

Les hommes ont surinvesti la terre, délaissant les mers, impraticables et instables. Toutefois, la modernité repose sur le basculement d'une économie centrée depuis l'Antiquité sur les échanges méditerranéens, où la côte n'est jamais loin, vers une économie océanique, tributaire de routes plus dangereuses encore. Si les hommes n'habitent pas encore les eaux, les océans ont modelé le monde contemporain. Dès le XVIIIe siècle, Adam Smith le reconnaissait : si les océans s'asséchaient, les échanges commerciaux à longue distance seraient impossibles. Les océans et mers ne sont toutefois pas que des espaces traversés ; ils sont surinvestis par des acteurs continentaux qui y jouent leur puissance militaire, leur positionnement stratégique et leur vitalité économique. La territorialisation des mers est bien le pendant de la maritimisation des sociétés. L'hypothétique apaisement des conflits en Ukraine et en Palestine allègerait certainement la pression sur ces espaces particulièrement vulnérables, mais sans dispenser l'humanité d'une politique de préservation ambitieuse. L'agressivité Pékin en Mer de Chine et dans le Pacifique constitue une menace tant pour les démocraties que pour les fonds marins. Le capitalisme lui-même, incarné depuis 1956 par les porte-conteneurs qui sillonnent les océans, épuise les écosystèmes. Face aux appétits des puissances comme du marché, déployer un gouvernement des mers s'avère précieux. Les océans et les mers n'ont pas à être désertés par les hommes, mais doivent au contraire plus que jamais bénéficier de leur protection.