«Le XXIe siècle s'écrit sur les océans»

Depuis que je pilote *Le Dessous des cartes* pour Arte, j'ai une prédilection pour les émissions « maritimes » : parce que la mer relie – de fait – les territoires et donc les populations, parce qu'elle peut aussi les opposer, parce que les espaces maritimes sont toujours des concentrés de problématiques géopolitiques, parce que la mer fascine, depuis des siècles, ceux qui ressentent l'appel du grand large et parce que la mer est toujours plus forte que les ambitions humaines. « Il n'y a rien de plus terrible que la mer pour dompter un homme » dit si bien Homère dans *L'Odyssée* (VIII, 138).

Plus que tous les autres, ce sont ces *Dessous des cartes* des mers et océans du monde qui s'inscrivent dans ma mémoire au fil des saisons : cinquante nuances de bleu sur 71 % de la planète, avec ses océans, mers, baies, caps et une fascination toute particulière pour les détroits : celui de Gibraltar, porte d'une Méditerranée stratégique entre Europe et Afrique ; le détroit de Bab el-Mandeb en mer Rouge qui fleure bon les aventures d'Henry de Montfreid et met en lien océan Indien, golfe d'Aden et mer Méditerranée ; le détroit d'Ormuz jalousement gardé par l'Iran et le petit sultanat d'Oman ; ou encore le plus long détroit du monde, celui de Malacca, 800 kilomètres, qui voit aujourd'hui passer la moitié des pétroliers de la planète et le tiers des conteneurs, d'où l'on regarde à l'œil nu la mondialisation.

On ne comprend pas les enjeux du XXIe siècle en restant sur le rivage dès lors que 90 % du commerce mondial transitent par bateau et 98 % du trafic internet passent par des câbles sous-marins. C'est donc aussi en mer que s'écrit l'histoire de notre XXIe siècle, en mer que se jouent les rivalités de puissance. Nul État ne peut être puissant sans la mer.

« La mer est tout », écrivait Jules Verne. « Vivez, vivez au sein des mers. Là seulement est l'indépendance ! » Sauf que le droit international a progressivement, au cours du XXe siècle, encadré cette « liberté » théorique, en particulier avec la fameuse Convention des Nations unies sur le droit de la mer de Montego Bay (1982) qui délimite des zones économiques exclusives (ZEE) et les attribue aux États riverains. Cette « territorialisation » de la mer s'accompagne, au XXIe siècle, d'une « annexion » partielle des mers par les nouveaux impérialismes, et nous nous pencherons notamment, dans cet ouvrage, sur la colonisation d'îlots par Pékin en mers de Chine et sur l'annexion par Moscou de la petite mer d'Azov (en parallèle de la violation des frontières terrestres de l'Ukraine).

La mer, espace de conflictualité, où se joue aussi le duel sino-américain pour le *leadership* mondial : au moment où j'écris ces lignes, la marine états-unienne dispose encore sur les mers du monde d'une avancée technologique et matérielle évidente, mais pour combien de temps encore ? Car nous le verrons, c'est sans doute en mer que l'ambition sans limites de la Chine de Xi Jinping se déploie de la façon la plus spectaculaire. Avant l'actuel dirigeant chinois, c'est Deng Xiaoping qui posa l'objectif de « défense des mers proches », avec une augmentation conséquente du budget de la Marine. Le pays prit alors ses distances avec le droit international des mers, invoquant une cartographie et une législation alternatives avec la fameuse « ligne à 9 puis 10 traits », pour revendiquer des espaces maritimes en mer de Chine du Sud, avec occupation des îles Paracels dès 1974 et des îles Spratleys à partir des années 1980.

On oublie également trop souvent le volet maritime des nouvelles routes de la soie et la rapidité de la montée en puissance pékinoise : depuis le premier porte-avions de la marine chinoise, le très médiatisé *Liaoning*, la Chine est allée vite, très vite, jusqu'à devenir la deuxième puissance maritime au monde, bien décidée à ne pas s'en tenir là, elle qui est déjà la première puissance commerciale de la planète, investissant dans des ports sur tous les continents, du Pirée grec au port pakistanais de Gwadar, sans oublier Djibouti sur la mer Rouge, où les pions que la Chine place sont à visée autant commerciale que militaire.

Ces ambitions chinoises nous rappellent que, depuis la nuit des temps, trois raisons poussent les hommes à vouloir dominer les mers :

- bénéficier des ressources marines (halieutiques et énergétiques),
- commercer,
- disposer de points de contrôle pour augmenter leur puissance.

Le chercheur Maxence Brischoux rappelle ainsi dans sa *Géopolitique des mers* comment « l'Empire britannique a été progressivement édifié autour d'un réseau de bases navales stratégiques qui, de Gibraltar à Hong Kong, en passant par Malte, Suez, Aden et Singapour, conféraient à la Royal Navy un statut mondial inégalable, au travers d'une capacité d'intervention sur l'ensemble des mers et de contrôle des principaux isthmes et détroits. »

Aujourd'hui, les États-Unis, première puissance maritime, ne cherchent pas à *posséder* mais à *contrôler* les mers grâce à un réseau de bases déployées dans les pays alliés (on pense notamment au Japon, dans le Pacifique) et à leur ZEE, zone économique exclusive, leur espace maritime, le plus vaste au monde.

Mais les rapports de force peuvent rapidement s'inverser. De fait, qui se souvient qu'il y a moins de deux siècles, les Américains ne songeaient guère à déployer leur puissance sur les mers du monde, loin, bien loin derrière les écrasantes puissances maritimes européennes ?

Un homme va changer le cours de l'histoire navale américaine : il s'appelle Alfred Mahan. Il grandit dans cette Amérique de la fin du XIXe siècle qui ne prévoit pas encore de prendre le large. L'immense territoire états-unien occupe alors suffisamment les Américains, notamment avec la guerre de Sécession. Mais le développement des puissances navales européennes amène une prise de conscience et les États-Unis font alors le constat de la fragilité de leurs bateaux en bois ou en fer et de leur incompétence en la matière, ce qui les rend dépendants du savoir-faire britannique.

Mahan donne des cours au Naval War College et se lance dans la rédaction d'un ouvrage, qui fera vite référence, sur l'influence de la puissance maritime dans l'histoire et sur la nécessité pour les États-Unis de se projeter bien au-delà de leur continent. Mahan invite son pays à se lancer à l'assaut des mers. Il consolide le concept de *Sea Power*, démontre que la maîtrise de la mer est incontournable pour un pays qui veut avoir des prétentions de puissance mondiale. Il se passionne pour toutes les thalassocraties de l'Antiquité, des Phéniciens aux cités grecques (Mahan a évidemment lu Hérodote), fin connaisseur également de la puissance navale romaine, admirateur enfin du royaume britannique et de sa maîtrise de la mer. À sa mort, Mahan laisse une théorie de la puissance maritime (assise sur une bibliographie solide, *The Influence of Sea Power upon History*, paru en 1890, ou encore *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*, paru en 1897), toujours pertinente et qui passionnera toutes les générations de grands marins.

Enfin, en parallèle de ces théories, je dois dire que mes différents voyages d'études menés, dans le cadre du *Dessous des cartes*, au Sultanat d'Oman (acteur majeur du commerce maritime mondial) à l'hiver 2019, en mer Baltique à l'hiver 2022 (à bord d'une frégate française de l'OTAN au large de la Pologne, des États baltes et de Kaliningrad pour vivre les enjeux liés à la guerre en Ukraine), dans le détroit de Formose en juin 2023 et dans le détroit de Gibraltar à l'hiver 2024, ont conforté ce projet : un nouvel atlas qui raconterait le monde non pas du rivage, mais du grand large, afin d'observer comment, dans les années qui viennent, il faudra aussi savoir quitter la terre ferme pour comprendre les enjeux de notre siècle.

La sombre actualité des derniers mois confirme cette importance stratégique des espaces maritimes :

- la mer Noire est centrale dans le conflit déclenché par l'invasion russe de l'Ukraine,
- la mer Rouge, également caisse de résonnance du conflit Hamas-Israël, avec le commerce maritime international pris au piège par les attaques houthies du Yémen.

Alors, bien sûr, vouloir enfermer dans un livre l'immensité maritime peut donner le vertige et pose d'emblée des questions de délimitation : comment découper notre vaste océan mondial, cette étendue d'eau subdivisée en différents éléments géographiques, historiques et culturels ? D'ailleurs, selon les époques et les lieux, on ne nomme pas de la même manière les mers : ainsi la « mer du Japon » est appelée « mer de l'Est » en Corée du Sud et « mer orientale de Corée » en Corée du Nord.
Il y a également débat pour savoir s'il faut parler de quatre océans – Pacifique, Atlantique, Arctique et Indien – ou de cinq, en y incluant l'océan Austral, un océan défini par convention, regroupant les portions des océans Atlantique, Pacifique et Indien couverts par le Traité sur l'Antarctique (1959).

Nous avons donc sélectionné, parmi les 5 océans et 113 mers de la planète, 21 escales. Chacune nous raconte un grand enjeu du XXIe siècle.
Tout au long de notre croisière, nous tiendrons notre cap : prendre la mer, prendre le large, pour un autre regard sur les enjeux géopolitiques de notre époque.

Émilie Aubry