



Une défaillance séculaire

Depuis la disparition de l'Empire romain et l'avènement de la dynastie franque, à l'instar de la plupart de leurs princes et gouvernants, les Français se sont désintéressés de la mer, pour ne pas dire qu'ils lui ont quasiment en permanence tourné le dos.

Paradoxe : près de 4000 km de littoral ouvrent la France sur deux mers et un océan toujours aujourd'hui les plus fréquentés du monde.

Aveuglement et incompréhension : à de nombreuses reprises et très tôt au cours de son histoire, son territoire a subi des attaques venues de la mer. Rappelons-nous les invasions vikings au VIII^{ème} siècle, les raids mauresques, puis l'installation des Espagnols sur notre côte atlantique de Port-Louis jusqu'à Brest, sans parler des Anglais actifs sur toutes nos côtes, de Porquerolles aux côtes de la Manche depuis l'avènement des Plantagenets jusqu'au début du XIX^{ème} siècle. Souvenons-nous aussi du rôle positif de la mer dans le succès des Alliés au cours des deux conflits mondiaux.

Outre leurs effets militaires et donc politiques, cet « aveuglement » et cette « absence de mémoire » ont eu évidemment des conséquences économiques, notre pays n'ayant ainsi que peu contribué aux Grandes Découvertes et à cette première mondialisation : Jacques Cartier, découvreur du Canada, et Jean Ango, armateur dieppois qui lance des expéditions vers l'Amérique du Nord conduite par Verrazzano et vers l'Extrême Orient et Sumatra avec les frères Parmentier sont des exceptions parmi les Christophe Colomb, Vasco de Gama, Fernand de Magellan, Henri de Portugal, Bartolomeu Dias ...

Alors que, très tôt, la politique maritime est au cœur des préoccupations des Anglais, mais aussi des Pays-Bas, de l'Espagne, la France reste repliée sur elle-même ou ne regarde au-delà de l'horizon que par souci d'agrandir son territoire ou de défendre ses vastes frontières terrestres ouvertes à l'Est. Absente de cette expansion économique aussi du fait de la structure de la noblesse française qui lui faisait interdiction d'exercer une activité « marchande » sous peine de déroger, attiré de la terre qui perdure encore aujourd'hui : voir le mépris du Roi-Soleil pour le commerce et la finance !

Après la fin du long règne de Louis XIV commence malgré tout une formidable expansion maritime pour la France qui profite de cette nouvelle mondialisation : les navires de commerce français sillonnent toutes les mers du globe, protégés et soutenus par la Marine royale à tel point que le premier ministre britannique s'en inquiète devant la chambre des communes : *les Anglais doivent craindre que la France ne devienne une puissance maritime et commerciale*. Malheureusement, ce succès ne dure pas, la révolution venant briser, par idéologie et ignorance, cet élan.

Tout au long de ces siècles et dès le Moyen-Age, certains avaient ainsi compris l'importance économique et militaire de la mer mais n'ont été malheureusement que rarement et trop peu suivis par les instances politiques suprêmes du pays, en tous les cas pas sur le long terme. Or une politique maritime ne peut réussir que par un effort soutenu dans la durée : une marine ne s'invente pas du jour au lendemain, pas plus qu'on ne forme ainsi les marins ; il faut du temps pour acquérir un savoir-faire tant humain que technique – savoir-faire dont nous disposons aujourd'hui, qu'il s'agit de conserver et de parfaire.

Ce trop bref – et forcément incomplet - survol de la philosophie maritime de notre pays démontre la défaillance d'une vision géostratégique de la France au cours de son histoire. Il montre aussi que cette ignorance du fait maritime ne peut et ne doit se répéter aujourd'hui que nous vivons une nouvelle mondialisation. Il souligne en dernier lieu que la France, c'est-à-dire les Français doivent avoir enfin cette vision géostratégique qui leur a fait défaut et définitivement faire mentir Eric Tabarly quand il affirmait il y a quelques années que *la mer, c'est ce que les Français ont dans le dos quand ils regardent la plage*.

CC(R) Patrice Brunet
Vice-président du Yacht Club de France

Enseigner la mer

De l'espace maritime aux territoires de la mondialisation

La mondialisation a accru l'importance géostratégique des mers et des océans : avec des conséquences économiques et écologiques, géographiques et politiques, maritimes et militaires. Parce que c'est par voie de mer que nous nous échangeons l'essentiel de ce que nous produisons, transformons, consommons, vendons, que ce soient des matières premières, de l'énergie, des produits manufacturés, et que c'est aussi la mer qui nous fournit une part importante de ses ressources, vivantes ou fossiles. Parce que la mondialisation renforce ainsi la littoralisation et le rôle des façades maritimes. Parce qu'elle fait évoluer la hiérarchie des puissances, sur le plan maritime et militaire.

Les flux empruntent des routes et des points de passage obligés (caps, canaux et détroits) souvent sensibles (piraterie, terrorisme, tensions internationales). C'est aussi par voie maritime qu'a lieu une part importante des trafics illicites et de l'immigration clandestine. Ce sont donc les Etats les plus impliqués dans la mondialisation qui s'efforcent de contrôler et de sécuriser les routes maritimes mondiales qui relient les ports et les terres entre eux et entre elles, et particulièrement leurs points nodaux.

Dans un contexte où s'affirment le déplacement du centre de gravité des intérêts de puissance des Etats-Unis vers l'Asie, la recomposition des mondes arabo-méditerranéens et de leurs poids relatifs, on constate une forme d'effacement, dans la crise économique et politique, de l'Europe organisée.

La géostratégie des espaces maritimes est le reflet de la hiérarchie des puissances et de leurs rivalités, d'autant que c'est aussi essentiellement par mer qu'ont lieu les opérations militaires et les interventions

humanitaires, sans confondre celles-ci avec celles-là. C'est bien 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. On assiste ainsi à une appropriation des espaces maritimes, à la manière d'une projection sur les mers et les océans de la continentalisation des aires de puissance : par les zones d'exploitation exclusive pour mieux contrôler les flux et exploiter économiquement les ressources des océans, halieutiques, biologiques, minérales et énergétiques, et par la territorialisation progressive des zones d'intervention et d'opération des principales puissances maritimes, sur et sous les mers.

Tout cela provoque des tensions croissantes. Entre les intérêts nationaux et ceux de la communauté internationale, entre projection de puissance, politiques de défense et de sécurité, entre recherche

de profit et intérêt collectif. « La territorialisation des mers » explique l'amiral François Forissier, ancien chef d'état-major de la Marine nationale, « est un fait inéluctable qui va de plus en plus s'imposer à nous, ce qui n'est de bonne augure ni pour la paix dans le monde, ni pour la santé fragile de notre planète »¹.

Relisons Fernand Braudel dans ce petit ouvrage qui fut son dernier, publié en 1985, l'année de sa mort : *La dynamique du capitalisme*². 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.

Notre enseignement les intègre dans ses programmes.

Depuis 2012, est ainsi enseigné dans les séries générales de nos lycées un chapitre de géographie intitulé « 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. 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 savoirs. Ce travail de réflexion, de documentation, de pédagogie réunit dans nos classes 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. L'enseignement de la mer a été conçu et construit par des enseignants, pour des enseignants et des élèves des établissements du secondaire, dans une belle fraternité qui réunit ceux qui aiment la mer et l'enseignent.

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 déjà 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.

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.

Autant de questions, anciennes et nouvelles, auxquelles ce travail s'efforce d'apporter des éléments de réponse qui trouveront leur plein accomplissement dans nos enseignements ³.

CV (R) Tristan Lecoq
Inspecteur général de l'Education nationale
Professeur des universités associé (histoire contemporaine)
à l'Université de Paris Sorbonne

¹ *Marine & Océans* numéro 237, octobre-novembre-décembre 2012 p.3. On trouvera dans cette revue trimestrielle des officiers de réserve de la Marine nationale, et sur son site internet (www.marine-oceans.com), des éléments de connaissances et de réflexion précieux pour la compréhension des nouveaux enjeux géopolitiques, économiques et environnementaux des océans.

² Fernand Braudel *La dynamique du capitalisme* Paris, Arthaud 1985

³ Le Centre de documentation pédagogique (CNDP) permettra de comprendre, d'apprendre et d'enseigner les questions évoquées ici en introduisant dans son catalogue, en octobre 2013, un dvdrom intitulé « Enseigner la mer. De l'espace maritime aux territoires de la mondialisation », réalisé sous l'autorité de l'Inspection générale de l'Education nationale.

Rappel de mémoire

Quelques dates de l'histoire de la marine... et des marins

1^{er} juillet 1940 : Philippe Kieffer rallie la France libre. Dès juillet 1942, il est en charge de la formation des fusiliers marins commandos qu'il commandera lors du débarquement de Normandie et lors des opérations qui suivront.

14 juillet 1958 : Le général de Gaulle alors Président du Conseil, déclare lors d'une revue navale à Toulon : *la France doit garder sa prédominance maritime.*

17 juillet 1940 : Constitution du 1^{er} bataillon de fusiliers marins qui combatta en Erythrée, en Syrie, à Bir Hakeim, en Italie et jusqu'au Rhin après avoir débarqué en Provence le 15 août 1944.

15 août 1944 : Le cuirassé *Lorraine*, les croiseurs *Gloire*, *Georges Leygues*, *Montcalm*, *Emile Bertin*, *Duguay-Trouin* accompagnés de nombreux torpilleurs et contre-torpilleur, ainsi que le 1^{er} régiment de fusiliers marins participent au débarquement allié en Provence.

19 août 1942 : tentative de débarquement des Canadiens à Dieppe (Opération Jubilee avec pour objectif la destruction des défenses côtières et infrastructures stratégiques allemandes). Cette opération tourne vite au drame : sur les quelques 6500 hommes débarqués, 1200 tués, 1500 blessés, 2000 prisonniers. A noter la présence de quinze Français libres et des premiers commandos français à Berneval à l'Est et à Varengueville à l'Ouest de la plage de Dieppe de 250 hommes commandés par le lieutenant-colonel Lord Lovat que l'on retrouve deux ans plus tard à Ouistreham, les seuls à avoir parfaitement rempli leur mission.

25 août 1944 : Libération de Paris par la 2^{ème} DB du général Leclerc de Hauteclouque et le régiment blindé des fusiliers marins.

30 août 1781 : Le chef d'escadre de Grasse débarque dans la baie de Chesapeake 3000 hommes qui rejoignent La Fayette ; il appareille aussitôt pour combattre l'escadre anglaise.

3 septembre 1939 – Au jour de la déclaration de guerre à l'Allemagne, la Marine nationale compte 175 navires de combat pour un tonnage de 554 400 tonnes : 7 cuirassés, un porte-avions, 19 croiseurs, 32 contre-torpilleurs, 26 torpilleurs d'escadre, 12 torpilleurs légers, 77 sous-marins et 117 petits bâtiments de combat et navires auxiliaires. A cette même date, 64 bâtiments de combat et 86 bâtiments divers sont en construction ou autorisés pour un total de 360 000 tonnes.

4 septembre 1987 – Pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak, les Iraniens conduisent des actions contre le trafic maritime dans le golfe Arabo-Persique et en particulier des opérations de minage en mer d'Oman dans les zones d'attente des pétroliers. Une force de guerre des mines composée du bâtiment de soutien *Loire* et des chasseurs de mines *Vinh Long*, *Cantho* et *Garigliano* appareille de Djibouti pour le détroit d'Ormuz.

Le 1^{er} janvier 1857 sont créés à Lorient une école et un bataillon d'apprentis fusiliers destinés à former les fusiliers marins. Le **16 septembre 1914**, le contre-amiral Pierre Alexis Ronarc'h, commandant la brigade de fusiliers marins forte de 6 500 marins et 170 officiers dont le PC est établi à Dixmude reçoit l'ordre de tenir le passage de Dixmude « tant qu'il restera un fusilier marin vivant quoiqu'il puisse arriver à votre droite ou à votre gauche ». La brigade tiendra jusqu'au 10 novembre et arrêtera la progression allemande au prix de la perte de la moitié de ses effectifs. Le **13 septembre 1918**, une compagnie de fusiliers marins commandée par le lieutenant de vaisseau Pierre Marrast prend d'assaut le moulin de Laffaux près de

Soisson où des Allemands sont retranchés. Elle s'en empare au cours d'un combat sanglant ; Le LV Marrast, cinq autres officiers, quinze officiers marinières et cent vingt et un quartiers-maîtres et matelots tombent au champ d'honneur. Le **7 septembre 1944**, le régiment blindé des fusiliers marins (RBFM) intégré à la 2ème DB du général Leclerc quitte Paris pour combattre jusqu'à la prise de Strasbourg.

16 septembre 1936 - Pris dans une violente tempête au large de Reykjavik en Islande, le capitaine de vaisseau de réserve Jean-Baptiste Charcot disparaît avec le *Pourquoi Pas ?* commandé par l'officier des équipages Le Conniat. Célèbre dans le monde entier pour ses nombreuses expéditions polaires et ces ouvrages, surnommé par les Britanniques le gentleman des pôles, le docteur Charcot a été pendant la Grande Guerre le concepteur des bateaux-pièges pendant la guerre anti-sous-marine et a commandé l'un d'eux. Il était par ailleurs président du Yacht Club de France depuis 1913.

9 octobre 1959 – Mort du vice-amiral Georges Durand-Viel. Brillant ingénieur et marin, chef d'état-major général de la Marine en 1931, il joua un rôle actif dans la construction de la flotte et la mise au point notamment des cuirassés type *Dunkerque* et *Richelieu*. Membre de l'Académie des sciences et de l'Académie de marine, il fut de 1937 à 1945 président du Yacht Club de France.

La plupart de ces dates sont extraites de l'ouvrage *Histoires de Marine* de Amaury du Chéné.

Liens et publications



Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM) - publications, études et séminaires:
Brèves Marines - A la Hune: Veille Maritime - Etudes Marines - Etudes Thématiques du CESM - Bulletins d'Etudes de la Marine
<http://cesm.marine.defense.gouv.fr>



Cols Bleus, *Le Magazine de la Marine Nationale*
<http://www.defense.gouv.fr/marine>



Marine et Océans
<http://www.marine-oceans.com>



Mer et Marine, *Toute l'actualité maritime*
<http://www.meretmarine.com>



Le Cluster Maritime Français - site et publications
<http://www.cluster-maritime.fr>



InfoMer
Filiale du groupe Ouest-France, InfoMer est le leader de la presse maritime en France :
De la pêche au transport maritime en passant par la construction navale, l'industrie navale militaire et civile, l'environnement littoral et la filière nautique, l'activité de la société est entièrement dédiée à l'économie de la mer.
<http://www.infomer.fr/>