

Vidéo. Y. Giron. Les outre-mers français et les nouveaux risques maritimes

jeudi 21 février 2019, par [Fabien HERBERT](#), [Joséphine BOUCHER](#), [Pierre VERLUISE](#), [Yan GIRON](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Fabien HERBERT](#), [Joséphine BOUCHER](#), [Pierre VERLUISE](#), [Yan GIRON](#), Vidéo. Y. Giron. **Les outre-mers français et les nouveaux risques maritimes**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 21 février 2019.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

La France ne se résume pas l'Hexagone. Les outre-mers français sont aussi des composantes de la France... et lui offrent un immense espace maritime, avec la deuxième Zone économique exclusive du monde. Pourtant, les outre-mers et la ZEE française sont deux "vides" du discours commun au sujet de la France dans le monde. Yan Giron met donc ici en relation deux sujets méconnus mais stratégiques : les outre-mers et leur dimension maritime. Il y a ajouté sa signature : les nouveaux risques maritimes. Illustré par plusieurs cartes.

Cette vidéo peut facilement être diffusée en classe ou en amphi pour illustrer un cours ou un débat.

Résumé par Joséphine Boucher pour Diploweb.com

Yan Giron décrit la composante maritime des [outre-mers](#), notamment des risques rencontrés par le passé, les risques actuels et ceux que l'on rencontrera demain. Qu'est ce que le risque ? Il se définit avant tout par la notion de « criticité ». C'est-à-dire dans quelles mesures il peut être pénalisant pour nous et dans quelle mesure il va nécessiter l'élaboration de stratégies pour pouvoir le gérer. À partir de quel moment un risque devient-il critique ? La criticité est la fréquence (ou la probabilité) combinée à la gravité. Cette notion de gravité s'avère importante car elle questionne sur l'appréciation de l'impact, qu'elle soit objective ou subjective. Elle a changé dans le temps en raison de l'exposition au risque qui évolue selon l'organisation des économies, des peuplements et des enjeux, ce qui est tout particulièrement vrai pour la situation maritime des outre-mers.



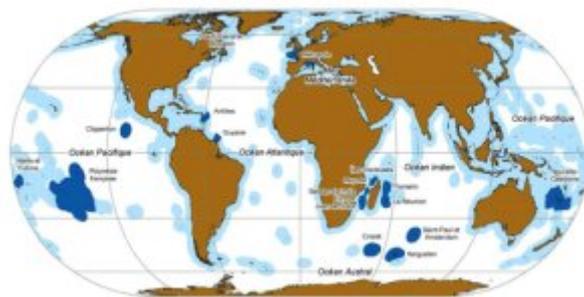
Yan Giron, auteur de "Précis de la puissance maritime. Vers la faculté d'agir." RL21 éditions

Image : Fabien Herbert. Crédit : *Diploweb.com*

Herbert/Diploweb

Il convient de s'intéresser en premier lieu au terme même d'[outre-mer](#). Avant de s'appliquer aux DOM-TOM et autres appellations plus récentes, l'outre-mer désigne ce qui est au-delà des océans. La mer est un lien, une connexion, qui a permis et permet de construire les composantes stratégiques et de souveraineté et « l'économie du distant » selon l'expression de Fernand Braudel. Il s'agit donc pour nous de se représenter l'aventure maritime qui a permis d'aller chercher ces **leviers de puissance(s) éloignés** - économique comme stratégique. Parler de stratégies et de souveraineté nécessite de réfléchir tant du point de vue de l'outre-

mer que du lien entre l'outre-mer et la métropole et entre l'outre-mer et la région qui l'entoure. Ces zones ultramarines sont des possessions territoriales françaises accompagnées de leurs Zones économiques exclusives (ZEE) maritimes. Elles incarnent ainsi une emprise spatiale française qui constitue une véritable richesse, voire la chance et l'avenir de la France. En effet, elles permettent d'accéder à des positions géopolitiques et géostratégiques dans toutes les zones du monde. Avec leurs ZEE introduites par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, dite Convention de Montego Bay, ces territoires confèrent une certaine position dans le jeu mondial et apportent des ressources pour la métropole. Il faut souligner que cette ZEE donne des droits économiques et des obligations environnementales mais ne concerne pas les droits de territorialité au sens terrestre. Les territoires maritimes de la République sont donc en interaction avec le monde et il s'agit de réfléchir à protéger ces 11 millions de km², soit la deuxième surface maritime mondiale sous souveraineté dont l'essentiel n'est pas en métropole. **L'outre-mer français est ainsi synonyme de puissance maritime.** Il incarne l'intérêt maritime pour la métropole et les outre-mers dans la perspective du développement économique maritime et de [la croissance durable bleue](#).



Carte des outre-mers français, sénat

Crédit : Sénat.fr

Sénat

[La construction historique de ces espaces est associée à la colonisation](#). Elle commence aux XV^{ème} et XVI^{ème} siècles à partir de Terre Neuve puis s'étend vers l'Atlantique, les Antilles et [la Guyane](#). La France s'installe progressivement dans ces espaces d'abord dans l'Atlantique puis dans l'océan Indien et elle prend possession des territoires du Pacifique au XIX^{ème} siècle. Ces développements sont liés à des dynamiques géopolitiques, de mise en valeur des territoires et d'intérêts économiques de l'ensemble de l'Europe. Les territoires d'outre-mer actuels sont ainsi le résiduel de dynamiques antérieures dont les déterminants étaient géopolitiques mais aussi, et surtout, capitalistiques. En effet, la particularité de la création de ces territoires distants réside dans la mobilisation du capital. Les aventures coloniales sont un vecteur d'investissements privé, nobiliaire et royal qui permettent de placer de l'argent et d'en tirer un bénéfice. Il y a là un **véritable capitalisme maritime** illustré par une dynamique capitaliste spécifique (le capital-risque), couplée à une dynamique de volonté politique et religieuse. Ainsi, le développement sur les océans touchait un public en réalité bien plus large que celui des marins, à travers des relais marchands et portuaires mais aussi des manufactures à l'intérieur des terres, à Orléans par exemple. Du point de vue des risques, cette aventure maritime vers des territoires lointains était synonyme de nombreux flux, engendrant dès lors plusieurs facteurs de risques. Face à des routes commerciales exposées à la piraterie et aux menaces d'Etat avec les conflits en mer, la sûreté en mer était alors un point central, de même que la question de la cohésion des territoires.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Après avoir été au cœur de la mondialisation européenne pendant plusieurs siècles, ces territoires sont **maintenant en marge de la mondialisation**. En effet, les principaux échanges ne passent plus par les possessions d'outre-mer. L'essentiel des routes maritimes actuelles forme une sorte d'anneau reliant la Chine à l'Amérique du Nord d'un côté et à l'Europe de l'autre. Ces territoires se retrouvent donc en-dehors des grands flux mondiaux. Pour autant, ils présentent tous les caractères maritimes usuels. **Les océans remplissent en effet trois fonctions**. Ils servent tout d'abord de support à des flux commerciaux et militaires, à la puissance des marines de commerce et à la puissance navale. Ils sont également source d'une rente économique pour l'espace qu'ils représentent, à travers les activités de pêche et le prélèvement des ressources dans la colonne d'eau et dans les fonds marins, incluant aussi les énergies hydrocarbures (cf. les prospections pétrolières et gazières en Guyane essentiellement). Enfin, la fonction hédoniste, plus récente, concerne le tourisme balnéaire littoral et croisiériste, notamment dans les Caraïbes. Le développement des activités maritimes en outre-mer aboutit dès lors à une dépendance accrue envers les océans qui expose à de nouvelles menaces maritimes. [L'immigration illégale par la mer](#) est l'une d'entre elles, à [Mayotte](#) par exemple ou à La Réunion où des migrants sri-lankais débarquent illégalement sur les côtes de l'île. Certains mouvements migratoires et mécanismes de radicalisation et de terrorisme transitent aussi par les outre-mers. Outre l'immigration illégale, la pêche illégale brésilienne, surinamienne et georgetownienne touche les côtes guyanaises. Il semble important de souligner que certains outre-mers français faisant partie des territoires ultramarins de [l'Union européenne](#), ils génèrent un effet d'appel qui répond à des motivations criminelles et à des mouvements d'entrées illégales ciblant l'Europe et ses possibilités de rebonds interétatiques. Enfin, le narco-trafic est une autre criminalité en mer répandue à laquelle l'Etat français répond sous la forme d'opérations maritimes entrant dans le champ de l'Action de l'Etat en Mer. Face à un panel des menaces élargi, l'Etat met en place des opérations de police et de douane sur des champs non guerriers. Cette capacité de se déployer dans l'ensemble des outre-mers semble d'autant plus nécessaire que les populations littorales sont de plus en plus importantes et les déterminants de ces menaces de plus en plus diffus et éloignés. Il faut aussi constater que [les dynamiques maritimes sont aujourd'hui aussi portées par des opérateurs privés, y compris criminels](#) qui peuvent prendre l'ascendant sur des Etats insulaires fragiles. A cette dimension étatique de la puissance maritime s'ajoute ainsi une dialectique entre public et privé et des jeux d'acteurs notamment pour les aires marines protégées. Des membres de la « société civile internationale », comme des Organisations non gouvernementales (ONG), se positionnent dans les comités de pilotage comme en Polynésie Française, sans qu'elles soient légitimes démocratiquement et sans représentativité locale.

Quelles seront les composantes maritimes de demain ? Si on se positionne sur la question des routes maritimes, il convient de remarquer qu'elles ont peu changé entre le XX^{ème} siècle et le XXI^{ème} siècle. Le changement principal concerne l'intensité du commerce. Mais cela va changer. Le développement des pays émergents mène vers une coopération Sud-Sud accrue et vers un monde de plus en plus sino-centré. Le point d'équilibre économique des échanges maritimes mondiaux bascule de l'Atlantique [vers l'Océan Indien](#) et enfin vers l'Océan Pacifique. Ainsi, le changement de barycentre amène une évolution des équilibres maritimes. À l'anneau commercial de l'hémisphère nord s'ajoutent des routes qui approvisionnent la Chine. Elle investit dans des infrastructures portuaires internationales et délocalise progressivement certaines activités. Elle structure de nouvelles routes maritimes et conduit à une revalorisation de routes auparavant secondaires qui seront les moteurs de la croissance du commerce maritime de demain. Or, ces routes secondaires étant très faiblement encadrées par les

accords internationaux sur la sécurité des navires, elles font alors apparaître des menaces d'autant plus prégnantes que peu suivies. Outre les risques de pollution et de fret illicite, il apparaît aussi des **mécanismes nouveaux de criminalisation maritime**. En effet, en parallèle de l'augmentation considérable des flux maritimes mondiaux après la Guerre froide, les capacités contraignantes et policières de l'Etat ont été limitées. [La mer est désormais un vecteur d'opportunités marqué par une incapacité à réguler les activités criminelles](#). La crise économique de 2008 a aussi appauvri certains opérateurs maritimes, facilitant leur pénétration de long terme par des acteurs criminels. **La géopolitique maritime criminelle actuelle est donc caractérisée par une criminalisation d'opérateurs économiques maritimes et portuaires**. Cet espace riche, convoité pour ses terres rares, ses minerais océaniques, ses fonds marins précieux et ses ressources utilisées dans l'armement, les technologies de l'énergie, du transport, ont des retombées économiques considérables pour les territoires - ce que l'on appelle la croissance bleue. Les enjeux de mise en valeur du potentiel économique, et aussi du retour vers la nation sont donc conséquents. Ils incluent la création de ports, l'existence de supports logistiques, la création d'emplois pour les populations locales. Il s'agit donc de **réfléchir à un contrat sociétal de puissance maritime** pour assurer ce lien et cette durabilité, mais aussi pour le protéger face à ces nouvelles menaces.

Bonus vidéo J-B Constant, T. Labouche. Géopolitique de Mayotte : un impensé français

Superbonus : [le résumé écrit](#)

Pour conclure, l'outre-mer est aussi un espace de conflictualité dont les formes ont évolué et évoluent encore sous l'effet de la mondialisation actuelle. Elles s'expriment dans les territoires maritimes et terrestres et dans les espaces de [négociations internationales](#) et financiers. La faculté d'agir sur les océans, c'est-à-dire la vraie puissance, nécessite donc de pouvoir maîtriser des espaces pour construire une puissance maritime réelle.

Copyright pour le résumé : 2019-Boucher/Diploweb.com Ce résumé a été relu, corrigé et validé par Yan Giron

[Cette conférence de Y. Giron était organisée au bénéfice des étudiants d'Hypokhâgne de la CPGE de Blomet \(Paris\), découvrez son site et sa page Facebook Prépa Blomet](#)

Plus

Yan Giron, « Précis de la Puissance maritime. Vers la faculté d’agir sur les océans », éd. RL21 éditions, 2018. [Via Amazon](#)

Cet essai propose une approche originale du concept de puissance maritime. Il invite à l’adapter et à en faire un outil pour accompagner la nouvelle phase de l’aventure marine qui s’ouvre. Pour avoir une vision globale des enjeux de l’océan, il faut pouvoir lire les mécanismes de la puissance appliqués à la mer. Cette puissance maritime est la faculté d’agir - ou de ne pas agir - sur les océans.

[Acheter le livre de Yan Giron, « Précis de la Puissance maritime. Vers la faculté d’agir sur les océans », éd. RL21 éditions, 2018, sur Amazon](#)

Bonus vidéo. E. Richard Les villes des outre-mers français face aux risques

P.-S.

Yan Giron, auteur de “Précis de la puissance maritime. Vers la faculté d’agir.” RL21 éditions. Il a coordonné un dossier consacré aux nouvelles criminalités maritimes, dans le n°13 de la revue *Sécurité globale* (éd. Eska). Images et son : Fabien Herbert. Montage : Fabien Herbert et Pierre Verluise. Résumé Joséphine Boucher pour *Diploweb.com*. Une conférence organisée par Pierre Verluise (Diploweb).