diploweb.com La revue géopolitique
ISSN : 2111-4307

Puissance maritime : agir sur les océans. Quand le « comment » importe aussi

dimanche 11 octobre 2026,par Yan GIRON

Citer cet article / To cite this version :
Yan GIRON, **Puissance maritime : agir sur les océans. Quand le « comment » importe aussi**, *Diploweb.com : la revue géopolitique, 11 octobre 2026.*

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 une participation à votre convenance par PayPal via **la page suivante** . 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.

Une des grandes qualités du maritime est qu'il nous montre par anticipation les grandes évolutions qui vont ensuite toucher le milieu terrestre. Les océans sont le miroir de la géopolitique mondiale. On y lit les signaux faibles avant-coureurs des tempêtes de nos sociétés. Tout simplement parce que ce sont des espaces faiblement régulés et que les flux vitaux du monde y circulent. Regarder les océans pour prédire les évolutions et les modalités d'un monde où des pouvoirs sont en recomposition passe par des grilles d'analyse de la puissance maritime. Y. Giron en présente ici les préalables et les déclinaisons pratiques.

LA PUISSANCE MARITIME revient-elle à la mode ? Est-elle encore d'actualité ? Ses applications comme outil d'analyse sont-elles connues ? Quel est son langage ? Peut-on comme Pierre Buhler [1] en définir une grammaire ? En quoi les évènements maritimes des dernières années relèvent-ils de cette grille de lecture ?

Voici sept ans sortait un essai, Y. Giron, « *Précis de la puissance maritime* [2] » préfacé par l'amiral Hervé Hamelin et Frédéric Moncany de St Aignan, alors président du Cluster Maritime Français. Plusieurs compagnons de route ont accompagné cette réflexion, femmes et hommes maritimes. Tous **préoccupés de la faible prise en compte en France de la réalité du fait maritime**. Tous espérant l'avènement d'une maritimisation active et pleinement vécue, mais pas nécessairement à grand renfort d'interventions publiques. Cet essai visait une approche volontairement théorique. Il fallait un outil conceptuel pour devenir acteur de cette maritimisation.

Jusqu'à présent, la puissance maritime était vue et vécue comme un rang, un volume, une surface. Il s'agit là d'une vision réductrice du fait maritime, et encore plus réductrice de la « puissance » en général. Mais elle a aussi le mérite de simplifier vaguement un sujet, le maritime, difficile à cerner et qui doit maintenant être enseigné [3] dans la perspective de sensibiliser sur l'intérêt de la croissance bleue. Si cela marque les esprits, ce renouveau dans l'enseignement ne résout que difficilement le problème du « comment », en listant les bénéfices du maritime sans alimenter l'analyse de nos difficultés à les atteindre. Le problème est donc plutôt dans le champ du « comment » que dans celui du « combien », dans celui de la « compétence » et de la « manière de faire » que dans celui de « l'incantatoire ».

Pourtant, des auteurs ont déjà proposé une autre définition de la puissance (en général), reprise par Serge Sur : « la puissance est une capacité de faire, de faire faire, d'empêcher de faire et de refuser de faire ». Reprendre cette approche pour le maritime présentait l'avantage d'analyser le « comment ».

Depuis 7 ans, j'applique cet outil conceptuel et les grilles de lectures qui en sont issues. Au regard de cette expérience quotidienne, un seul constat : elles sont toutes d'actualité, plus que jamais. Et ce en particulier dans le domaine de la sûreté maritime [4].

La première partie présente les préalables et la seconde ses déclinaisons pratiques.

Yan Giron
Image : Fabien Herbert. Crédit : *Diploweb.com*
Herbert/Diploweb

I.Préalables

En préambule à toute réflexion sur le sujet de la puissance, il est nécessaire de mettre en exergue quelques spécificités du milieu dans lequel elle se déploie. Le milieu maritime se différencie du milieu terrestre en premier lieu par des déterminants géopolitiques bien distincts. Ceux-ci sont généralement associés aux espaces matériels ou immatériels libres tels que l'espace, le cyber espace, voire l'espace aérien. Ces espaces se caractérisent par une gouvernance basée sur un droit international plutôt incomplet comparé aux droits des espaces terrestres. Différentes théories géoéconomiques et géopolitiques ont essayé d'en codifier les déterminants et les usages, généralement sous le vocable des « communs ». On oscille entre une approche souhaitée, voire idéalisée, d'une gestion collective sous couvert des institutions et d'un droit international, et une réalité plus proche du *Far West*.

Il existe pourtant bien un droit international des océans. Le plus connu est la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM [5]) dite de Montego Bay, qui va consacrer un compromis multiséculaire entre la liberté de l'usage des océans et leur appropriation par les États côtiers. Ces derniers se voient offrir des compétences régaliennes variables suivant la distance de la côte vers le large. Pour rendre compte de cette approche, plusieurs outils internationaux ont été créés, principalement les zonages maritimes et le droit du pavillon (CNUDM). D'autres réglementations internationales encadrent la sauvegarde de la vie en mer, la sécurité de la circulation maritime et la protection environnementale du milieu marin, notamment à l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale. Certaines permettent un nombre limité d'actions de lutte contre les trafics en mer, comme l'article 17 de la Convention de Vienne contre les narcotrafics. Enfin, le corpus réglementaire public se double de normes privées, issues des industriels (par exemple en matière d'exploitation *offshore*) ou de sûreté maritime (*best management practices* contre la piraterie). En matière de compétences régaliennes, il faut retenir que plus on s'éloigne de la côte, moins l'État est en capacité de contrôler les activités maritimes et de les organiser comme il pourrait le faire à terre. Hors des eaux territoriales (12 milles marins [6], soit 22,22 kms), l'État n'administre plus que des actions économiques (jusqu'à 200 milles marins en surface, voire 350 milles marins sur les extensions de plateau continental) et les navires portant son pavillon.

Les enjeux d'une maritimisation se portent sur l'ensemble des espaces océaniques : de la liberté de navigation, bras armé du commerce international, aux droits de pêche sur des stocks de poissons migrateurs ; du tourisme littoral aux croisiéristes ; de la biodiversité marine aux biotechnologies ; de la maîtrise des fonds marins à l'éolien flottant. Mais ils ne se limitent plus à cette seule dimension

physiquement maritime. L'information maritime [7] est devenue un enjeu essentiel dans la question du contrôle des activités ; la dimension financière s'exprime dans la maîtrise de la rentabilité et dans la lutte contre la création des surcapacités toxiques du secteur maritime [8]. Connaître qui pilote réellement les choix de route d'un navire, qui sont les responsables, quelle est la nature réelle de la cargaison, impose aujourd'hui de démêler des écheveaux complexes opacifiés autant en mer qu'à terre. Le fait maritime et les possibilités d'évolution lient aujourd'hui un nombre conséquent de relations entre la terre, la mer et des dimensions immatérielles.

Agir sur les océans dans une perspective géopolitique ou géo-économique n'est donc clairement pas qu'une simple projection des déterminants usuels terrestres : évolutions démographiques, territoires, frontières, sécurisation de ressources, interdépendances, alliances et concurrences, … Si certains sont pertinents, ils nécessitent toujours une mise en perspective préalable, voire une déclinaison adaptée à un domaine qu'on ne peut approcher que globalement en dimensions multiples.

L'appréhender de manière concrète nécessite de pouvoir diagnostiquer, analyser et ensuite organiser ses actions en tenant compte des spécificités des mondes maritimes. C'est ce que se propose de vous apporter cette approche du langage et de la grammaire de la puissance maritime.

Vous retrouverez ci-après en listes numérotées les principaux enseignements de cette approche. Pour ceux qui veulent creuser, l'essai est toujours diffusé en librairie (seulement en version papier).

Principes fondamentaux de la puissance maritime

1. La puissance maritime ne doit pas être confondue avec la puissance militaire navale.
2. La puissance maritime est la faculté à agir sur les océans. Il faut maîtriser deux forces principales : la volonté (on ne fait pas société sur les océans, il faut donc être déterminé pour s'y rendre et agir) et la mobilisation du capital, et en particulier du capital risque (on ne se déploie pas sur les océans sans investir lourdement). Les autres facteurs, notamment l'innovation technologique, en sont des amplificateurs.
3. La puissance maritime est le résultat d'interactions émulatrices entre trois types d'acteurs : les pouvoirs exécutifs (gouvernement), les pouvoirs économiques et la Nation (représentée par son pouvoir législatif et non par une approche anglo-saxonne de la société civile, elle-même incarnée par la partie non lucrative des pouvoirs économiques).
4. La maîtrise des océans intéresse l'ensemble des territoires et des acteurs d'une Nation, et pas seulement sa frange littorale. C'est un débat national. Lyon, Orléans, Grenoble sont autant intéressées par le sujet que le Havre, Brest, Saint Nazaire, Marseille, Toulon ou Pointe-à-Pitre.
5. La puissance maritime doit s'entretenir. Elle est consommée par le pouvoir. Il faut donc constamment activer le contrat sociétal maritime, mobiliser et remobiliser les investisseurs et les acteurs.
6. Le fait maritime offre des bonus considérables à ceux qui agissent sur les océans.

> C'est la somme de ces jeux d'acteurs simultanés sur l'ensemble de combinaisons d'arènes qui compte pour définir un allié ou un compétiteur.

La grammaire de la puissance maritime

1. La puissance maritime s'exprime dans un contexte éminemment concurrentiel générant des conflictualités permanentes, de la compétition à la confrontation.

2. La régulation internationale maritime n'apporte que faiblement le contrôle permettant de juguler ces conflictualités, car les déterminants sont profondément terrestres (la mer se décide à terre) dans une géopolitique sans réel équivalent terrestre.
3. La puissance maritime est structurellement multifactorielle. Chaque composante se déroule dans une arène de la puissance maritime. Celle-ci peut être matérielle (l'espace maritime, l'espace portuaire, le continuum maritimo-fluvial, technologique, …) ou immatérielle (institutions internationales, finance internationale, donnée maritime, débat public environnemental, cyber espace, …). Par nature, il n'y a pas de limites au nombre d'arènes.
4. Sur chaque arène, l'acteur déploie une approche tactique, opérative et stratégique. Ce qu'il ne peut pas faire lui-même, il peut le faire en partenariat avec un autre. Chaque arène de puissance voit donc se déployer des jeux entre acteurs : opposition, neutralité ou collaboration. C'est la somme de ces jeux d'acteurs simultanés sur l'ensemble de combinaisons d'arènes qui compte pour définir un allié ou un compétiteur.

Les perturbateurs maritimes actuels

1. Les règles maritimes, issues des ordres mondiaux successifs du XXème siècle, sont profondément contestées, altérées et en recomposition. Ce phénomène s'inscrit dans une dynamique plus globale de remise en cause du cadre réglementaire et moral international post 1945.
2. Les marchés mondialisés se segmentent en sous-marchés où les liens entre la production, les débouchés et les règles logistiques et financières n'obéissent plus à la mondialisation de l'offre et de la demande massifiées et accessibles. Le monde économique se segmente et impose une nouvelle approche stratégique et opérative. Le maritime, expression logistique de cette segmentation, en est le laboratoire et le témoin pour qui sait lire les arènes de la puissance maritime.
3. La surcapacité maritime induit une perte de rentabilité (trop de navires au regard de la capacité globale d'un marché à les rémunérer). Les navires sont faiblement reconvertibles. Les acteurs réguliers, professionnalisés, cherchent des compléments de revenus dans d'autres activités grises pour limiter leurs pertes de rentabilité.
4. La géopolitique terrestre et la recomposition des équilibres mondiaux offrent des opportunités de rémunérations, en particulier dans les activités grises : criminalité maritime, contournement d'embargo. Surcapacité maritime (générant un besoin accru de rentabilité) et géopolitique (offre de rentabilités alternatives et opportunistes) génèrent une hybridité toxique et déstabilisatrice, en particulier dans le transport.
5. Les acteurs hybrides maîtrisent les modalités d'action du secteur et challengent les États. Ils appliquent, respectent et maîtrisent la grammaire de la puissance maritime.

Le langage de la puissance maritime :

1. Choisir ses arènes maritimes (matérielle ou immatérielle) et au sein de chacune d'entre elles, choisir ses partenaires. Choisir la meilleure combinaison arènes/partenariats par rapport à ses objectifs. Et donc nécessairement, formuler ses objectifs.
2. Pour un acteur étatique : mobiliser le débat national et les acteurs de la puissance maritime (débat public pragmatique, mobilisateur – recherche des petites victoires -). Conforter les partenariats (qui ne sont pas seulement qu'à l'échelle nationale). Un partenariat équitable implique des retombées positives pour chacun des partenaires.
3. Identifier les menaces et en premier lieu celles portées par les hybrides maritimes. L'hybride maritime cherche à se masquer, en se rendant opaque ou en se noyant dans la masse. Il faut donc trouver les traces que lui ou ses partenaires laissent dans les différentes arènes.
4. Comprendre et identifier les arènes de puissance maritime sur lesquelles les stratégies hybrides se déploient ; identifier les « partenariats compétiteurs » en cours, notamment en matière de financement et de conformité au droit maritime international ; mettre en place les contre-feux par des partenariats si on ne peut agir seul.

II. Déclinaisons pratiques

La perception publique maritime s'est jusqu'à présent focalisée sur l'intervention de l'État dans la responsabilité de la mise en valeur de la puissance maritime. Cela s'explique parfaitement car les sujets débattus concernaient pour l'essentiel des responsabilités publiques : ouvertures de concessions d'occupation du domaine public maritime et arbitrage sur des conflits d'usage (cas de l'éolien en mer) ; investissements dans des ports maritimes publics ; facilités fiscales ; registre maritime ; participation aux conseils de gestion d'aires maritimes protégées ; politiques publiques environnementales (y compris pêche) et enfin protection des approches maritimes. Ces devoirs publics existent bien, mais ce n'est qu'une petite partie de la puissance maritime. En revanche, ils ont alimenté **le réflexe de tout attendre de l'État** sur ce sujet, alors même que les exemples ne manquent pas dans l'histoire et dans notre actualité sur d'autres types de dynamiques qui illustrent cette grammaire de la puissance maritime, comme on peut le constater ci-après.

Qui a souvenir que pendant plus de trois cents ans, le financement des sociétés maritimes (dit armements) pouvait se faire grâce à des participations d'actionnaires extérieurs, appelées « quirats » ? Ces armements quirataires avaient des actionnaires jusque dans l'Est de la France, boulangers, artisans, petits rentiers ou grands industriels. Il s'agissait déjà de mobiliser du capital et de le faire à l'échelle d'un territoire qui était largement extérieur à la bande littorale. Comme d'ailleurs pour toutes les industries développées sur la base d'intrants importés, des manufactures de tabacs aux transformateurs de sucre ou la sidérurgie, la motivation et les bénéfices engendrés par le fait maritime se connectant au reste du monde attirent les investisseurs et diffusent les bénéfices sur le territoire national, métropolitain et ultramarin. Pourquoi ne pas faire de même pour certains secteurs à fort potentiel comme les biotechnologies marines ? Le couloir industriel rhénan, pôle majeur de biotechnologies, ou certains pôles de recherche entre Lyon et Grenoble ou en région parisienne, sont tout autant concernés par la mise en valeur du potentiel maritime des littoraux français. L'État peut éventuellement faciliter la rencontre de ces dynamiques. Mais **la définition du projet, son investissement, sa conformité réglementaire et sa réalisation sont pleinement du ressort de ces initiatives privées qui doivent faire acte de puissance**. Les retombées et les gains de productivité seront tels que les ressources étatiques ne sont pas nécessaires. En la matière, la puissance maritime n'a pas besoin des subsides comptés de l'institution publique.

Ceux que l'on désigne comme des armateurs, en apparence légitimés par leur lien direct au navire ou au littoral, ne peuvent exister sans cette capacité à lever du capital et des partenaires. Mais la mer reste un élément risqué, plus ou moins bien couvert dans le temps par un système d'assurances spécifiques. En cas de sinistre, l'espoir des gains et la solidité du partenariat sont cruciaux pour lever des fonds, que ce soit pour financer l'outil maritime ou les avances sur les frais de campagne et la constitution du stock embarqué. Un aréopage d'intermédiaires bancaires, boursiers, assureurs, agents maritimes, spéculateurs sur les matières premières fournit le cadre de partenariats et de collaboration pour la marine marchande. Entretenir ce cadre est essentiel. En la matière, les arènes de puissance associées à ce fait maritime se situent dans des complexes marchands qui se délocalisent progressivement du littoral : avant hier Cadiz, Porto, Lorient, Londres ou Bruges ; hier encore le Canton de Zoug (Suisse) ou Singapour, principales places de négoce des matières premières ; aujourd'hui, surfant sur l'hybridité maritime, Dubaï et Abou Dhabi avec le soutien de sociétés de portage installées dans des paradis de l'optimisation voire de l'opacification fiscale.

Trouver les arènes de la puissance pour identifier ses partenaires, comprendre les jeux d'acteurs qui s'y déroulent, caractériser les déterminants, tout cela est essentiel pour entretenir et renouveler sa puissance maritime. **La vigueur et l'intensité** [9] **du potentiel de puissance maritime dépendent de la construction de ces partenariats, souvent souples et mobiles**. **Activer ce potentiel sans le renouveler revient à le consommer à fonds perdus**, ce qui est notamment le

cas quand un pouvoir décide de l'utiliser sans investir dans son renouvellement. La France a connu ces « flux et reflux de la puissance maritime ». Fort de l'illusion temporaire d'être un pouvoir [10] maritime, on oublie de s'adapter et de financer les évolutions en moissonnant le blé en herbe. Or le maritime est un gouffre à investissement. Déjà évoquée ci-dessus, la couverture usuelle du risque maritime et du refinancement de campagne nécessite des capitaux. Chaque innovation technologique impose aussi l'adoption des nouveautés pour rester concurrentiel, ce qui passe le plus souvent par la destruction pure et simple de l'existant (« destruction créatrice »). Ces investissements financiers se doublent d'investissements immatériels dans la construction des réseaux de partenaires. Ces flux et reflux constituent la respiration dans le langage de la puissance maritime.

Aligner les planètes des partenaires dans les bonnes arènes de puissance maritime, c'est ni plus ni moins ce que des Iraniens, des Russes et des Vénézuéliens ont réussi pour contourner les sanctions depuis 2019. De ce point de vue, ils ont agi sur les océans en agissant dans les arènes. Ils en ont tiré un bénéfice hors de la simple sphère océanique. **Leur capacité à agir sur les océans via les flottes fantômes a démultiplié les stratégies de pouvoir en cours**. Ce faisant, ils ont largement reconfiguré le transport et la contestation maritimes, mais en déployant de réelles compétences maritimes qui ont mobilisé partenaires et financement. Aligner les planètes par les opportunités de s'associer et créer les conditions de durabilité des partenariats dans une multitude d'arènes, voilà quel a été le travail d'une poignée d'acteurs et de sociétés clés. Les savoirs-faires employés ont été ceux de la puissance maritime. Les arènes ont été celles de la finance, du commerce, du droit, de l'opinion publique mondiale des « non alignés » ou des BRICS et leur volonté de neutralité par rapport aux conflits, de la donnée maritime, de la conformité documentaire, de **la création de plateformes de délivrance de pavillon opacifiées dans le cyberespace** et enfin de la maîtrise du quatuor production/transport/débouché/paiement.

Cet exemple des flottes fantômes (ou quels que soient les noms qu'on leur donne), qui sont le résultat d'une hybridation maritime, associé au quatuor doit être sérieusement pris en considération. Car ce qui se déroule aujourd'hui dans le secteur stratégique de l'énergie, a la même capacité de rebond sur les autres matières premières que l'on transporte en vrac (dit les « vracs secs »). Cela conduit à une re-segmentation du monde globalisé et une capacité à confronter un positionnement occidental par une approche indirecte, en maîtrisant le langage de la puissance maritime. La menace est de scinder les marchés des matières premières entre ceux accessibles à tous mais dont la taille se réduirait et ceux maîtrisés de la production (notamment minière) au paiement par un groupe d'acteurs qui décident d'en réduire/contrôler l'accès.

Pour comprendre cette re-segmentation il faut bien comprendre le mécanisme de création de l'hybridité maritime, lui-même expression d'un processus de puissance maritime qui a dérapé par non maîtrise du capital investi. En **2008**, la capacité de transport maritime dépasse brutalement le besoin de transport du fait de la chute des échanges liés à la crise, créant un décalage majeur et une perte de rentabilité pour les acteurs maritimes du transport des vracs secs et des tankers. Ce décalage s'est ensuite accentué, créant **une surcapacité structurelle dont la résorption n'est pas envisagée avant 2040** compte-tenu de la durée de vie des navires. Le résultat est un affaiblissement économique des acteurs traditionnels, avec une perte mondiale d'environ 30%.

Pourquoi le secteur ne peut-il pas réguler sa surcapacité ? Premièrement, parce qu'il n'est pas piloté ou organisé et qu'il attire des investisseurs capital-risqueurs non spécialistes. Chaque embellie conjoncturelle déclenche des ordres de construction chaotiques à l'échelle mondiale. Cette situation n'est viable que lorsque la demande de transport est dynamique, *grosso modo* ce qui était le cas pendant 20 ans avant 2008. Depuis 2008, ce n'est plus le cas. Deuxièmement, un navire neuf dont la valeur chute a deux options : la revente sur le marché de l'occasion ou la déconstruction. Le marché du recyclage de l'acier n'est pas dynamique et les chantiers de déconstruction faiblement rentables.

Dans la réalité, cette surcapacité conjoncturelle nourrit un marché du navire d'occasion qui fait baisser la valeur d'un navire. Cela facilite son acquisition par des petits acteurs. **Le résultat est l'existence d'une réserve de navires disponibles pour des acteurs à faibles moyens financiers**, non spécialistes (et en particulier peu scrupuleux) ou pour des acteurs opaques.

> De façon involontaire, la mise en place de sanctions internationales, et notamment de sanctions qui concernent le transport maritime, crée une aubaine financière pour des armateurs en recherche de rentabilité.

La mise en place de sanctions internationales, et notamment de sanctions qui concernent le transport maritime, crée une aubaine financière pour des armateurs en recherche de rentabilité. **Ils sont prêts à risquer pour toucher la rente d'opportunité qu'amène le contournement de la sanction**. Parallèlement, la faible valeur d'acquisition de navires d'occasion encore aptes au transport maritime permet la constitution en sous-main de flottilles bon marché. Elles permettent de compléter l'offre de transport du produit sanctionné. Ces deux mécanismes ont permis de dédier une flotte de transport au marché des produits pétroliers sanctionnés, en combinant plusieurs dynamiques. Ce marché opaque est de fait peu soumis aux règles et aux normes s'appliquant au marché globalisé initial. Les acteurs qui le composent sont les vendeurs, les acheteurs, les transporteurs et ils sécurisent les transactions financières pour échapper aux sanctions induites par l'extra-territorialité du dollar. Petit à petit, le segment de marché opaque se dynamise et relève la valeur des navires, ce qui rend plus attractif la vente d'occasion et le transfert de capacités de transport du marché régulier sur-capacitaire vers le marché opaque sous-capacitaire. La taille du marché opaque grandit et le cycle se poursuit. Le marché formel se scinde, mais la valeur de sa matière première augmente. Il perd alors sa compétitivité et ne produit plus la gamme et le volume d'approvisionnement attendus. **Les navires fréquentent les mêmes routes mais n'obéissent plus aux mêmes règles**, les navires hybrides ne répondant plus aux mêmes contraintes.

Aujourd'hui, l'excès mondial de tankers a permis une forme de segmentation du marché globalisé des produits pétroliers et du pétrole brut (pour près de 10 à 20 % des volumes mondiaux, ce qui est colossal). La conséquence est que **de nombreux acteurs et financiers peu scrupuleux du maritime ont appris qu'il était possible de gagner de la rentabilité avec des pratiques grises** (issues de l'alignement des opportunités dans les arènes de la puissance maritime) sans réellement craindre une sanction. Sachant que le secteur des navires vraquiers secs (qui transportent les autres matières premières) est lui-aussi largement sur-capacitaire, les mêmes mécanismes peuvent se mettre en place et toucher des minerais ou céréales autrefois jugés non stratégiques car facilement accessibles. Ils seront amplifiés par la baisse des échanges internationaux (baisse de rentabilité) ou l'extension de sanctions à d'autres pays ou matières premières, dont une partie significative est exploitée par ces mêmes pays sanctionnés et à destination de la croissance des BRICS…

> Les océans sont le miroir de la géopolitique mondiale. On y lit les signaux faibles avant-coureurs des tempêtes de nos sociétés.

Conclusion

Agir avec succès et durablement sur les océans impose de savoir en analyser les moteurs, les

acteurs et les arènes matérielles et immatérielles qu'il faut maîtriser. C'est l'étape préliminaire. Théoriser le concept flou de la puissance maritime pour se questionner sur le « comment » était nécessaire. Cela a permis d'identifier des points d'appui. La vision de l'analyste de sûreté permet aussi de mieux comprendre les difficultés à faire émerger une puissance maritime nationale et de mieux en caractériser les menaces. Le débat du « pourquoi la France n'assume pas son caractère maritime » est stérile en l'absence de cette analyse.

N'oublions pas que l'une des grandes qualités du maritime est qu'il nous montre par anticipation les grandes évolutions qui vont ensuite toucher le milieu terrestre. Les océans sont le miroir de la géopolitique mondiale. On y lit les signaux faibles avant-coureurs des tempêtes de nos sociétés. Tout simplement parce que ce sont des espaces faiblement régulés et que les flux vitaux du monde y circulent. Regarder les océans pour prédire les évolutions et des modalités d'un monde où des pouvoirs sont en recomposition passe par des grilles d'analyse de la puissance maritime.

Copyright Octobre 2026-Giron/Diploweb

P.-S.

Yan Giron est analyste de sûreté maritime au sein de la Marine nationale, il s'exprime en son nom personnel et n'engage pas la responsabilité de son institution. Il exerçait auparavant en tant qu'analyste maritime et expert pêche. Il a écrit en 2018 un essai fondateur (*Précis de la puissance maritime, agir sur les océans*), primé en 2019 par l'Académie de marine. Il a également coordonné la rédaction d'un dossier spécial en 2019 sur les nouvelles formes de criminalité maritimes dans la *Revue Sécurité Globale* (n°13).

Notes

[1] Pierre Buhler, « La puissance au XXIe siècle. Les nouvelles définitions du monde », CNRS Ed. 2011, rééd. 2026.

[2] Yan Giron, « *Précis de la puissance maritime* », préfacé par l'amiral Hervé Hamelin et Frédéric Moncany de St Aignan, éditions L'artilleur, 2018.

[3] En France, le thème 1 du programme de géographie de Terminale générale, intitulé " Mers et océans : au cœur de la mondialisation", se conclut par cette interrogation : "La France : une puissance maritime ?".

[4] La sûreté maritime ne doit pas être confondue avec la sécurité maritime. Les anglo-saxons apportent d'ailleurs la même nuance que les francophones en distinguant la « security » de la « safety ». La sécurité/safety maritime fait référence à la sauvegarde de la vie humaine, de l'environnement et de l'intégrité de la navigation face aux dangers naturels des océans. La sûreté/security maritime renvoie aux dangers liés à la confrontation humaine.

[5] Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

[6] NDLR Source Géoconfluences : « Le nautique, ou mille marin international, est une unité de distance utilisée en navigation maritime ou aérienne. Il équivaut à 1 852 mètres ».

[7] Voir à ce sujet le dossier coordonné par Julia Tasse (*RIS* 138, été 2025 L'Océan transparent ? Géopolitique des données maritimes).

[8] « The toxicity of Maritime Overcapacity », Giron et Britz, 2018, International Journal on Criminology vol 6, nbr 2.

[9] Intensité est une mesure du niveau, la vigueur renvoie à la dynamique sur une période.

[10] Il ne faut pas confondre le pouvoir et la puissance. Le pouvoir s'inscrit uniquement dans un rapport de force au service d'une ambition et qui ne se maintient que par l'existence de ce rapport de force. La puissance peut être consommée pour atteindre les objectifs du pouvoir.