



FRIEDRICH RATZEL :
« LA MER, SOURCE DE LA GRANDEUR DES
PEUPLES »
UNE APPROCHE ACTUELLE ?

Mémoire de géopolitique
du Capitaine de Corvette LICHE
dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces
maritimes »

Directeur du séminaire :
Monsieur le Professeur COUTAU-BEGARIE

Mars 2006

FICHE DOCUMENTAIRE

1. Friedrich Ratzel : La mer, source de la grandeur des peuples. Une approche actuelle ?
2. 2006_memoire_geop_Ratzel-la mer_Liche
3. Capitaine de Corvette, Marine, LICHE Nicolas, Allemagne
4. 22 mars 2006
5. Division A Groupe 6
6. Mémoire de géopolitique
7. Quel rôle joue la mer pour le développement des peuples et des états, c'est à dire quelle est la géopolitique des mers ? En 1900, le géographe et zoologue allemand Friedrich Ratzel, un des pères fondateurs de la géopolitique moderne, présentait les fondements géographiques de la maîtrise des mers dans son livre « La mer, source de la grandeur des peuples ». Il soulignait la grande différence qui existait entre les problèmes géopolitiques selon qu'ils se posaient sur mer ou à la surface des continents. Depuis, la confrontation des pays industrialisés, porteuse de périls inconnus jusqu'alors, de même que l'essor formidable du commerce international ont radicalement transformé les paramètres sur lesquels était établie jusqu'à lors la puissance politique et économique. Bien que l'ouvrage de Ratzel « La mer, source de la grandeur des peuples » ait été écrit dans un contexte historique fondamentalement différent, influencé par l'impérialisme ambiant, les thèses fondamentales de Ratzel sur l'importance de la mer et celle d'une flotte puissante comme catalyseur de pouvoir restent pour la plupart valables.
8. Ratzel, Mahan, Géopolitique, Géopolitique maritime, Géopolitique des mers, Puissance maritime, Impérialisme.

Friedrich Ratzel :
« La mer, source de la grandeur des peuples »
Une approche actuelle ?

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE :

« LA MER, SOURCE DE LA GRANDEUR DES PEUPLES »
LES THESES DE RATZEL

L'espace maritime et sa géographie
Les peuples navigateurs, les puissances maritimes et terrestres
Rétrospective

DEUXIEME PARTIE :

L'APPROCHE DE RATZEL ET SA PERTINENCE AUJOURD'HUI

L'empire allemand à la fin du XIX^{ième} siècle
La renaissance de la géopolitique
L'importance actuelle de la mer

INTRODUCTION

« L'ensemble le plus grand existant sur notre terre est la mer, les plus grands continents n'y sont que des îles. »¹

Quel rôle joue la mer pour le développement des peuples et des états ? Quelle est la géopolitique des mers ? La littérature sur ce sujet est relativement pauvre. En effet, la mer, milieu homogène et sans limites physiques internes, se révèle difficile à aborder sous l'angle d'un raisonnement géopolitique.

En 1900, le géographe et zoologue allemand Friedrich Ratzel², un des pères fondateurs de la géopolitique moderne, présentait les « fondements géographiques de la maîtrise des mers »³ dans son livre « La mer, source de la grandeur des peuples ». Il soulignait la grande différence qui existait entre les problèmes géopolitiques selon qu'ils se posaient sur mer ou à la surface des continents. Si ce sujet était déjà amplement traité dans un de ses ouvrages antérieurs « Géographie politique », la publication de « La mer, source de la grandeur des peuples » intervint cependant dans le contexte des aspirations hégémoniques de l'époque en Europe, et notamment, de la politique de la flotte et de la politique impérialiste mondiale poursuivie par l'empire allemand à la fin du XIX^e siècle. Ratzel y exprimait sa conviction intime que l'Allemagne doit être « forte également sur mer pour accomplir sa vocation mondiale »⁴.

Plus de cent ans plus tard, et après un siècle de bouleversements, les conditions ont radicalement changé : Finalement, l'écroulement de l'ordre international bipolaire et, en conséquence, la confrontation des pays industrialisés à de nouveaux périls, inconnus jusqu'alors, de même que l'essor formidable du commerce international, ont radicalement transformé les paramètres sur lesquels était établie leur puissance politique et économique. C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent mémoire qui procédera à l'étude exhaustive de l'ouvrage de Ratzel « La mer, source de la grandeur des peuples », se penchera sur les thèses qui y sont développées, et se posera la question de son actualité.

¹ La proportion entre mer et terre est de 72 à 28.

² 1844 - 1904

³ RATZEL F., *Das Meer als Quelle der Völkergröße*, Munich et Leipzig 1900, remarques préliminaires

⁴ *ibid.*

A cet effet, l'ouvrage de Ratzel sera abordé dans le détail. Dans un premier temps seront décrites l'articulation géographique de la terre et les caractéristiques de chaque mer. L'importance que revêtent la mer et la flotte pour l'évolution d'un peuple ainsi que les interactions existant entre la puissance maritime et la puissance terrestre seront ensuite mises en évidence.

Avant de répondre dans une deuxième partie à la question de savoir si les thèses émises par Ratzel, il y a plus de cent ans, sont encore d'actualité dans le contexte politique et économique international, une incursion rapide sera faite dans l'histoire de l'empire allemand vers 1900 de manière à mettre en perspective son ouvrage « La mer, source de la grandeur des peuples ». Il est également nécessaire de considérer dans un esprit critique l'évolution de la géopolitique et l'importance qu'elle a acquise jusqu'à aujourd'hui.

PREMIERE PARTIE :
« LA MER, SOURCE DE LA GRANDEUR DES PEUPLES »
LES THESES DE RATZEL

Dans la première partie de ce mémoire sont présentées les thèses et l'argumentation que Ratzel développe dans son ouvrage « La mer, source de la grandeur des peuples ». Le plan de cette partie est calqué sur la structure qu'il a lui-même adoptée et reflète son opinion sans porter de jugement.

1.1 L'ESPACE MARITIME ET SA GEOGRAPHIE

1.1.1 LA GRANDEUR ET L'UNITE DE LA MER

L'importance de la mer en tant que régulateur climatique ou comme espace de vie pour une multitude d'organismes dans toutes les zones climatiques et les profondeurs océanes n'est bien sûr pas contestable. Il convient néanmoins de souligner également son importance politique aujourd'hui et dans l'histoire. Par la seule taille de la mer ou, plutôt, compte tenu de sa taille relative par rapport à la terre, il est facile de concevoir qu'un peuple voulant conquérir l'hégémonie sur terre ne puisse arriver à ses fins que s'il se sert de la mer. L'accès à la façade maritime « permet de se rendre maître d'espaces considérables par la mer »⁵. Il n'est absolument pas nécessaire de disposer de grandes zones côtières donnant sur l'océan comme point de départ. Au contraire, l'histoire a prouvé qu'une domination mondiale ou, tout au moins, une hégémonie suprarégionale importante pouvait être exercée à partir de petits pays côtiers riverains de mers marginales. La surface de chaque mer marginale ou de chaque golfe fait partie d'un ensemble cohérent, de l'océan : en conséquence de quoi, chaque baie aussi petite soit-elle permet d'accéder à l'océan mondial.

En tant que plus grande manifestation homogène sur la planète, la mer rend les relations spatiales beaucoup plus précises et plus nettes que ne le fait la terre. Ainsi, l'exploitation des océans est en premier lieu la maîtrise de l'espace, celle-ci étant facilitée par l'absence des nombreux obstacles qui influent sur la circulation terrestre. Au contraire de ce qui se passe à terre, la circulation maritime ne connaît pas de restrictions durables, hormis les glaces flottantes ou la banquise.

⁵ RATZEL F., op. cit., p. 5

La mer constitue en même temps un lien entre ses riverains et a dans le passé souvent contribué à créer des affinités ethniques et des communautés culturelles⁶. Ainsi, la probabilité d'un rapprochement entre pays disposant d'une façade maritime est-il plus probable qu'entre pays sans accès à la mer.

1.1.2 LA MER ET LES OCEANS

Bien que l'océan possède en définitive une certaine cohérence, il est divisé en plusieurs parties. Ainsi, les continents, les presqu'îles et les îles fragmentent-ils l'océan en grandes et petites mers.

Les petites mers ont, jadis, également joué un rôle important pour le développement des connaissances nautiques, mais les vrais peuples navigateurs ne sont nés qu'après avoir sillonné les océans :

La Méditerranée fit ses preuves comme école de la navigation pour les peuples d'Europe jusqu'à l'ère des découvertes. Ce n'est qu'avec la concurrence que se livrèrent Européens occidentaux et septentrionaux qui étaient passés par « l'école de l'Atlantique » que l'importance des riverains de la Méditerranée se mit à décroître. Ces derniers, qu'ils soient Phéniciens, Grecs ou Romains ne supportent pas la comparaison avec ce que les Celtes et les Vikings ont accompli par l'exploration de l'océan Atlantique. La découverte de l'Amérique du Nord par les Normands, 500 ans avant Christophe Colomb est certainement l'exemple le plus connu parmi beaucoup d'autres.

L'océan Atlantique est la première des grandes mers avec lesquelles les peuples qui jouent un rôle dans le cercle des puissances maritimes se sont familiarisés. De plus, il constitue, en ce qui concerne de nombreux aspects, la plus grande mer présentant l'accès le plus facile. Il s'enfonce vers l'Est et vers l'Ouest profondément dans les terres du nouveau et du vieux monde. De nombreuses îles situées de chaque côté lui donnent le caractère d'une mer intérieure. Ainsi est-il compréhensible qu'aujourd'hui encore subsistent des liens très étroits entre certains peuples ou états mis en relation par l'océan Atlantique.

L'océan Pacifique est deux fois plus grand que l'Atlantique. Il se glisse comme un très large coin entre l'Asie et l'Amérique et ne permet à ces deux continents de se rapprocher l'un de l'autre qu'à l'extrême nord. Au sud comme dans la région des tropiques, de grands espaces maritimes séparent les pays riverains. Cependant, les zones de l'hémisphère sud qui sont les plus importantes et qui

⁶ Ratzel cite ici notamment l'exemple de l'espace méditerranéen et parle d'affinité ethnique et de communauté culturelle méditerranéenne.

présentent les meilleures perspectives d'avenir,⁷ sont regroupées au bord de l'océan Pacifique. « L'océan Atlantique a le plus contribué à étendre le théâtre de l'histoire par l'hémisphère nord et c'est à l'océan Pacifique qu'incombe cette tâche pour l'hémisphère sud. »⁸

L'océan Indien, quant à sa taille et à l'importance qu'il revêt, ne peut concurrencer les deux autres océans. Néanmoins, par sa position entre l'Asie, l'Australie et l'Afrique, il a contribué dans le passé à la cohérence de ces continents. Aussi Ratzel cite les efforts déployés par l'Angleterre pour faire de l'océan Indien une sorte de Méditerranée autour des rives de laquelle les pays du Commonwealth situés au sud seraient regroupés.

« L'avenir historique des trois grands océans ne peut être deviné selon Ratzel qu'en se fondant sur les traits naturels de leur physionomie. »⁹ Il y a lieu de penser selon lui que l'avenir de l'océan Atlantique se jouera à un point situé plus au nord que dans l'océan Pacifique ou l'océan Indien. Toutefois, indépendamment de la grandeur de son histoire, la position des zones climatiques et l'articulation stimulante de l'espace nord-atlantique de l'océan donnent notamment à penser que l'Atlantique surclassera tous les autres océans en ce qui concerne son importance politique.

1.1.3 LES MERS MARGINALES ET LES MEDITERRANNEES

Les océans constituent des coins qui s'enfoncent profondément dans le continent, donnant ainsi naissance à des mers marginales ainsi qu'à des Méditerranées dont l'importance réside dans le fait qu'elles sont plus petites, plus facilement contrôlables et navigables. En outre, l'accès à une mer marginale constitue simultanément un accès à l'intérieur du continent. Elles sont fréquemment le trait d'union entre la terre ferme et l'océan.

La place la plus importante du point de vue tant géologique que de l'histoire de l'humanité est occupée par les trois Méditerranées entre l'Europe et l'Afrique, l'Amérique du Nord et du Sud, l'Asie et l'Australie. Toutes les trois sont caractérisées par leur position intercontinentale importante. Elles constituent en même temps les voies de communication les plus importantes entre les océans : La Méditerranée austral-asiatique est de par nature ouverte, les deux autres ayant été ou allant être

⁷ Ratzel se réfère ici notamment à la Chine et au Japon, en faisant toutefois remarquer que les deux pays ne font que commencer à entreprendre des expéditions et à réaliser leur expansion par la voie maritime.

⁸ RATZEL F., op. cit., p. 17

⁹ RATZEL F., op. cit., p. 21

reliées par la construction du canal de Suez vers l'océan Indien et du canal de Panama¹⁰ vers l'océan Pacifique.

La Méditerranée européenne ouvre des voies de l'Europe à l'Afrique, la Méditerranée austral-asiatique constituant le lien entre l'Asie et l'Australie. L'importance historique et politique de la Méditerranée américaine est autre. En effet, elle donne à l'Amérique du Nord un accès à l'Amérique du Sud. Mais, au moins sur le plan historique, elle ne joue qu'un rôle de second ordre, l'Amérique du Nord ayant été découverte à partir de l'Europe et sa colonisation ayant eu lieu par voie terrestre.

Parmi les mers marginales, Ratzel met en relief la mer du Nord et la mer Baltique dont l'Allemagne est riveraine. Les deux sont des petites mers de peu de profondeur qui ont joué et joueront un rôle majeur pour les pays riverains.

La Baltique présente presque un caractère méditerranéen et ne borde que deux grands pays¹¹ et quelques autres d'un moindre poids. L'importance de la mer Baltique a été au cours des siècles précédents, notamment pour le commerce, aussi grande que pour la Méditerranée africano-européenne. Les échanges commerciaux dans le cadre de la Hanse¹² et l'essor économique des villes hanséatiques en sont l'expression. N'étant toutefois pas positionnée entre les continents, qui étendent leur influence sur la mer et par son biais, la Baltique ne peut pas revêtir une importance majeure, y compris sur le plan international.

La mer du Nord n'est ni confinée à un espace aussi étroit que la Baltique ni bordée d'autant de terres. Elle doit être plutôt désignée sous le terme de « mer intérieure ». Aussi, pour ses pays riverains, la distance les séparant de l'Atlantique est d'une importance particulière, la Grande-Bretagne et la Norvège qui sont toutes deux riveraines de la mer du Nord et de l'Atlantique occupant la position géopolitique la plus favorable.

1.1.4 LA MER « FERMÉE »

Contrairement à des eaux complètement encerclées par les terres, une mer fermée reste toujours une partie de « mer libre » même si ce qui la relie aux autres mers de plus grande taille, comme par exemple le Bosphore et les Dardanelles, n'est pas plus large qu'un fleuve. On est certes parfois parvenu dans le passé, tant que les

¹⁰ Première traversée du canal de Suez: 16.11.1869, première traversée du canal de Panama: 14.08.1914

¹¹ Ratzel fait ici référence sans les nommer directement à l'empire du tsar et l'empire allemand.

¹² Par le terme de Hanse, on désigne l'association de commerçants allemands ayant existé entre le 13^e et le 17^e siècle dans le but de défendre plus efficacement leurs intérêts, à l'étranger notamment. De cette association naquit la Ligue hanséatique regroupant les villes hanséatiques qui s'étaient ralliées à cette fédération et qui défendaient leurs intérêts vis-à-vis des autres pays ainsi que vis-à-vis de l'empereur. Dans sa phase d'extension maximale, la Hanse comptait près de 200 villes d'Europe du Nord implantées au bord de la mer et à l'intérieur des terres.

puissances maritimes étaient isolées et dispersées, à limiter l'accès libre ou, selon le cas, sans entrave à une mer fermée. De la même manière, des revendications à la maîtrise non partagée d'une mer fermée ont régulièrement été élevées par divers pays.¹³

De telles revendications sont de plus en plus rarement formulées et sont combattues toujours plus résolument. Chaque mise à l'eau, chaque construction de port, chaque ouverture de voie maritime suscite un intérêt croissant pour la libre circulation maritime. L'intérêt porté à celle-ci a maintenant atteint une dimension mondiale et le droit international est axé sur cette liberté.

1.1.5 AVANCEES TERRESTRES DANS LA MER ET DETROITS

L'élément liquide ne peut être habité, ne peut être délimité, ne peut être rendu apte à la circulation. En résumé, la mer en tant que telle ne peut être conquise. Aussi la circulation et le commerce maritimes ont-ils la terre comme point de départ, de même les points d'appui servant à assurer la suprématie maritime doivent-ils également être construits sur terre. Parce que la maîtrise des mers doit toujours avoir la terre comme point de départ, les lignes côtières et les archipels déterminent la direction de la première sortie des peuples vers le grand large et l'extension de la circulation future. Ils influent sur les appropriations de terre et servent en définitive de bases aux ports-abris et ports de ravitaillement des flottes qui dominent les mers.

Les avancées terrestres dans la mer réduisent ou fractionnent les distances sur mer, acquièrent par ce biais une valeur économique et politique et revêtent, de ce fait, une importance pour la maîtrise des mers. Plus la terre se jette loin dans la mer, plus grande est l'influence de cette avancée. Les exemples de villes implantées à la pointe d'une île ou d'une presqu'île et revêtant une importance politique et économique sont légion. De cette pointe, la côte située en face peut être atteinte le plus rapidement et des relations étroites y sont fréquemment tissées avec ses habitants. Les deux pays qui se font ainsi face deviennent politiquement importants l'un pour l'autre. La relation particulière entre les Etats-Unis d'Amérique et l'Angleterre en est certainement le meilleur exemple : Bien que ces relations s'inscrivent sans doute aussi dans un contexte historique, le fondement de ce lien est avant tout d'ordre politique et économique.

¹³ Ratzel donne plusieurs exemples : 1. Gênes parvint par la conclusion d'une multitude de traités à empêcher la France de naviguer à l'est de son périmètre. 2. La Suède a pu revendiquer le « *Dominium Maris Baltici* » et s'y affirmer pour un temps lorsque n'existait plus aucune puissance balte digne de ce nom. 3. Venise et son droit sur la mer Adriatique que lui avait attribué le pape Alexandre III. 4. La Turquie et sa prétention à exercer un droit d'interdiction de passage des navires de guerre étrangers à travers le Bosphore et les Dardanelles. 5. La prétention des Etats-Unis à contrôler la mer de Bering en achetant l'Alaska.

Indépendamment de la taille d'une puissance maritime, celle-ci a en définitive toujours besoin de la côte pour s'y appuyer. Aussi la zone d'une mer proche de la côte revêt-elle une importance majeure. Il convient de retenir le principe selon lequel « l'importance de la mer croît avec la proximité des côtes »¹⁴. A contrario, on peut dire que « la valeur des côtes croît dans la mesure où les mers diminuent en taille », « parce qu'il est d'autant plus facile, à partir des côtes, de soumettre une mer plus étroite à son emprise »¹⁵. Ceci s'applique notamment lorsqu'une portion côtière embrasse un détroit et, donc, l'entrée et la sortie donnant accès ou venant d'une autre mer. Les Etats dominant de telles zones côtières peuvent par conséquent contrôler la circulation entrant et sortant de ce détroit. Ratzel compare cette situation avec la porte d'une ville par le biais de laquelle le propriétaire peut bloquer l'accès à la ville ou bien lever un droit de passage : « Dans un tel cas de figure, la liberté des mers cesse complètement d'exister. »¹⁶

Gibraltar, le Sund, mais également le Bosphore revêtent dans ce contexte une importance particulière. Mais des entrées moins étroites peuvent également être fermées par une flotte puissante : aucune autre puissance n'est aussi menacée que l'Allemagne de voir ses ports bloqués situés sur la partie continentale de la mer du Nord et de la Baltique. C'est pour cette raison qu'elle a besoin, selon Ratzel, d'une flotte suffisamment puissante qui lui permette de maintenir ouverte la mer du Nord et ainsi d'assurer le libre accès à ses ports.

1.1.6 LA CÔTE

La côte constitue la limite et est en même temps le trait d'union entre la terre et la mer. On peut penser, à première vue, qu'un littoral le plus long possible, richement articulé et possédant de nombreuses presqu'îles et îles est déterminant pour un peuple désireux d'acquiescer la puissance maritime. Mais l'histoire a prouvé qu'il s'agissait d'une illusion, la nature de la mer étant de former un océan mondial avec les plus petits et les plus éloignés de ses prolongements. Ainsi la voie menant un peuple à la domination maritime ne peut-elle parfois tenir qu'à l'exploitation intensive d'une seule zone littorale. Les flottes de Lübeck et de Venise, par exemple, n'étaient mises en œuvre qu'à partir d'une seule baie. Le facteur décisif pour le développement d'une puissance maritime est bien plus la côte que l'on peut atteindre, que le point de départ.

¹⁴ RATZEL F., op. cit., p. 31

¹⁵ ibid

¹⁶ ibid

Le littoral n'est pas une source de pouvoir dont la taille conditionne le rendement. Sans compter qu'une longue côte peut également présenter des inconvénients. Une frontière littorale est en principe toujours plus difficile à défendre et sera toujours plus exposée à des agressions qu'une frontière terrestre. En règle générale, un pays ne doit s'imposer sur terre que contre un seul adversaire ; des agresseurs dont la base de départ est très éloignée peuvent, par contre, débarquer sur le littoral. La défense des côtes présentant notamment un arrière pays peu profond, comme c'est le cas en Italie, nécessite un ample dispositif qui mobilise des effectifs importants. Le Schleswig-Holstein, en raison de sa côte plate et découpée, offre à un adversaire potentiel des points d'attaques intéressants.

1.2 LES PEUPLES NAVIGATEURS, LES PUISSANCES MARITIMES ET TERRESTRES

1.2.1 DE LA NATURE DE LA DOMINATION DES MERS ET DES PEUPLES NAVIGATEURS

« La mer ne constitue pas une finalité en soi. »¹⁷ Elle n'est que le milieu passif face aux événements qui agissent sur elle à partir de la terre. Elle facilite la circulation, la guerre, la communication, mais ne sert en définitive que de moyen de transport. Cette affirmation ne s'applique pas à la pêche et à des activités commerciales de peu d'importance comme le commerce du sel. La loi proprement dite de la maîtrise des mers qui régit la circulation maritime et la guerre sur mer est liée à la passivité de celle-ci : « un grand pouvoir exercé à partir d'un espace réduit et débouchant sur un succès momentané de grande ampleur, dépendant de grandes décisions ponctuelles. »¹⁸

La puissance d'un peuple se mesure toujours dans la lutte qu'il mène contre la nature ou d'autres peuples. Le combat mené sur terre contre les éléments est fondamentalement différent de celui mené sur mer et les résultats obtenus sont également tout à fait différents. A l'inverse de la terre, la mer, en tant qu'élément naturel bien plus puissant, ne pourra jamais être complètement domptée par l'homme. Quand un peuple ose l'aventure maritime, « témérité, ténacité et largeur d'esprit »¹⁹ deviennent des caractéristiques qui lui sont propres, caractéristiques distinctives des peuples navigateurs. Les peuples navigateurs ont ainsi contribué à

¹⁷ RATZEL F., op. cit., p.38

¹⁸ RATZEL F., op. cit., p.39

¹⁹ RATZEL F., op. cit., p.40

l'élargissement des critères politiques à l'inverse du caractère restrictif de la politique territoriale. « Seule la mer peut éduquer de véritables puissances planétaires ».²⁰

Une grande partie du peuple prend part à la conquête et au maintien de la maîtrise maritime. A la différence des armées de mercenaires opérant sur terre, les villes du Nord et de la Méditerranée exerçant une domination maritime ont armé et équipé leurs navires avec des hommes issus de leur propre peuple. Cependant, le succès remporté par les peuples navigateurs n'étaient pas dû exclusivement aux équipages des bateaux. Une multitude d'individus « audacieux, entreprenants, boulingueurs et fourbes »²¹ y contribuèrent. C'est pourquoi les puissances maritimes sont également les moteurs et les accélérateurs de l'évolution technique. La mer, par son caractère insolite, place l'homme et son intelligence technique devant des défis infiniment plus élevés que ceux auxquels le confronte la terre. Outre un commerce florissant, une puissance navale profite notamment dans les domaines de la science et de la culture, des échanges avec d'autres peuples et de la soif de savoir de son peuple.

Une autre caractéristique des peuples navigateurs est leur nature double. D'une part, leur égoïsme national est poussé au plus haut degré, ainsi que leur âpreté au gain. D'autre part, ils ont une mentalité cosmopolite très marquée et un grand attachement aux intérêts de la communauté.

1.2.2 LA CIRCULATION ET LA PUISSANCE MARITIME

L'évolution historique des Etats montre que l'accroissement de la circulation, ou selon le cas, les échanges commerciaux se sont développés avant que les frontières ne soient fixées, donc avant l'avènement de l'Etat-Nation. Ceci s'applique au commerce tant sur terre que sur mer. Néanmoins l'effet sur la formation des Etats est différent. Le négoce sur terre entraîne toujours comme contrainte la coopération avec les puissances étrangères ou le paiement de droits de douane. Souvent, il est même fait appel à des intermédiaires pour mener l'opération à terme. Il en va autrement du commerce maritime : il n'est pas seulement une source de richesse comme le commerce par voie terrestre, mais il sert parallèlement à l'évolution de la puissance politique en poussant le peuple à toujours plus d'efforts. Plus grandes sont les distances parcourues dans le cadre du commerce par voie maritime, plus éloignés sont ses objectifs, plus grands sont ses effets en tant que source de pouvoir. En mer, il n'existe aucune frontière et aucun droit de douane, mais également aucune protection. Aussi les peuples navigateurs ont-ils été contraints dès le commencement

²⁰ *ibid.*

²¹ RATZEL F., *op. cit.*, p.41

de protéger leurs commerçants ce qui a en même temps constitué le point de départ de l'acquisition des colonies. « La puissance maritime protège les activités économiques des citoyens, notamment commerciales, étend leurs domaines, renforce leur esprit d'initiative et leur sécurité. »²² Le fondement de la pérennité de la richesse est simultanément une garantie de puissance. Il n'est pas rare qu'il se produise un déséquilibre entre le volontarisme économique et le savoir-faire politico-militaire qui causa par exemple la disparition de la Hanse au XVI^e siècle.

1.2.3 L'IMPORTANCE HISTORIQUE DES PEUPLES NAVIGATEURS

La mer est à la fois un élément séparateur et rassembleur, ce qui lui donne vocation à être le vecteur du progrès dans l'histoire. L'uniformité engendre la stagnation et, pour combattre celle-ci, le monde a besoin d'antagonismes ou, au moins, de différences. Les peuples différents doivent se rencontrer pour pouvoir entrer en interaction. Mais en même temps, ils doivent être séparés les uns des autres pour se développer dans l'autonomie. La mer offre exactement cette condition. C'est le secret du développement de la civilisation méditerranéenne autour d'une mer qui, séparant suffisamment les peuples, a permis à sa singularité de s'épanouir librement tout en les garantissant « une interaction fertile »²³. Même les rapports qu'entretiennent les Etats-Unis avec l'Europe reposent sur le même mouvement historique d'alternance entre réunion et séparation favorisé par l'océan Atlantique. Après la colonisation de l'Amérique par les Européens, l'effet produit par l'isolement a atteint son plus haut degré. Séparés de leur *mère patrie* et de tout leur univers culturel habituel, vivant sur un continent aux frontières indéterminées, pourvu de ressources naturelles illimitées, les habitants de l'Amérique ne pouvaient que penser qu'ils étaient ici effectivement en train de créer un « nouveau monde ». « L'autonomie politique grâce à laquelle les jeunes Etats-Unis, un siècle et demi après leur création, étonnent encore le monde est entre autres la conséquence d'un développement effectué à la faveur de l'isolement que leur offrait l'Atlantique. »²⁴

Il existe certes des exemples de peuples qui ont été en mesure de créer des civilisations et des Etats sans exploiter les océans. Mais l'histoire de ces peuples est caractérisée par une évolution uniforme due à leur enfermement dans les terres suivie rapidement d'une stagnation. L'essor de la civilisation repose avant tout sur la transmission des connaissances et des savoir-faire entre les différents peuples. Ainsi,

²² RATZEL F., op. cit., p.46

²³ RATZEL F., op. cit., p. 54

²⁴ RATZEL F., op. cit., p. 55

la valeur historique d'un peuple réside-t-elle pour une grande part dans ce qu'elle peut donner aux autres.

1.2.4 LA PUISSANCE MARITIME A L'ETAT PUR

Parmi les peuples primitifs, il en existait déjà dont l'existence était totalement dépendante de la mer tels que les Polynésiens et certains Eskimos. Il s'agit toujours de peuples qui ont connu une importante expansion géographique mais qui sont aussi très dispersés.

Seules les puissances qui exploitaient la mer pouvaient gagner de l'influence politique et s'approprier des terres dans des pays lointains sans mettre en œuvre une débauche de moyens. Il n'était pas rare que des pays côtiers et insulaires considèrent comme superflue la possession d'un grand arrière-pays et le limitaient à des dimensions minimums. A l'inverse d'une puissance terrestre dont le territoire n'est extensible qu'extrêmement lentement et progressivement, la puissance maritime soumet des zones littorales aux quatre coins du globe ou y crée des colonies. Le succès des stratégies des puissances maritimes était conditionné par l'occupation rapide de bandes côtières importantes et par la capacité à paraître étonnement fort, y compris dans les colonies, en s'appuyant sur un point central fortifié. Des guerres menées sur terre devaient être évitées. Cependant, c'est là que résidait le plus grand péril pour une puissance purement maritime : la séparation des communications avec l'extérieur. Car plus l'activité économique mène, dans un espace réduit, à un regroupement en un point central des personnes et des biens, plus ce point est dépendant du monde extérieur. Pour préserver le pouvoir acquis grâce à la mer, un peuple a besoin d'un « large fondement terrestre »²⁵. Chaque puissance maritime doit se poser la question : « Quelle part de terre portes-tu en toi, quelle est celle de la mer ? Dans quelle mesure es-tu également une puissance terrestre ? »²⁶ Au cas où, au sein d'un peuple, ceux qui conservent ou conquièrent la supériorité, limitent leurs ambitions à s'étendre de façon ponctuelle dans une zone proche de la côte et à réaliser rapidement des bénéfices, mais renoncent à acquérir, lentement et dans la durée, des territoires terrestres, alors la fin prochaine de leur puissance maritime est scellée.

Chaque puissance maritime succombe à la tentation monopolistique, dans le commerce comme à la guerre. Ainsi la caractéristique des puissances maritimes est-elle de mettre un terme, dans un esprit de pouvoir absolutiste, aux conflits inévitables qui les opposent à d'autres. Le moyen le plus aisément concevable est la destruction

²⁵ RATZEL F., op. cit., p.61

²⁶ RATZEL F., op. cit., p.60

de la flotte adverse, ce qui, en première approche, semble avoir un impact plus important que la conquête d'un pays ennemi. Mais dans ce contexte, et notamment lors d'un conflit avec une puissance terrestre, une puissance maritime pure se heurte toujours à des limites géographiques. Bien que les puissances navales aient pu, au cours de l'histoire, fréquemment repousser des agressions menées contre elles, il leur manquait en même temps les moyens et également la volonté de porter la guerre dans le pays ennemi et, ainsi, de régler le conflit durablement en leur faveur. Jamais encore, une seule puissance est parvenue à étendre sa domination au monde entier. En revanche, il existe, dans l'histoire, des cas où ne restait en lice qu'une seule flotte omnipotente et une puissance maritime ; par exemple après la destruction de Carthage ou la chute de Napoléon.

« Parce que la mer est une, la maîtrise des mers recherche toujours la domination totale, et son exemple a été suivi par le commerce maritime avec ces tendances monopolistiques. »²⁷ Aussi les conventions et traités à travers lesquels était recherché un équilibre politique ou un partage des mers ont-ils toujours eu une durée éphémère. En particulier la Méditerranée, de relativement petite dimension, montre que les sphères de pouvoir sur mer ne peuvent être limitées, de même que la poussée expansionniste résultant de l'infinitude de la mer a toujours été un obstacle à l'équilibre politique.

Un des traits de caractère des peuples navigateurs, outre le fait qu'ils entretiennent des relations pacifiques avec les autres peuples et qu'ils sont en interaction avec ces derniers, est également qu'ils sont belliqueux. Dans ce domaine, leur ténacité et leur endurance sont remarquables ainsi que le souligne l'exemple de l'Angleterre avec une netteté particulière. Après la chute définitive de Napoléon, alors que l'Europe entière pansait ses plaies, seule l'Angleterre parachevait sans relâche sa conquête de la suprématie navale et commerciale sur mer et étendait son empire colonial. Sans jamais avoir eu à livrer bataille sur son propre sol, les défaites de ses alliés continentaux ne lui ont jamais nuit. Elle a par contre toujours tiré profit de leurs victoires. Il est évident que c'est plutôt sur une île que sont réunies les conditions favorables à la conservation d'une grande puissance par des moyens modestes.

1.2.5 LA CROISSANCE DES PEUPLES NAVIGATEURS

Il n'est pas nécessaire de faire un long exposé sur les avantages que procure l'océan au peuple qui sait en tirer profit. S'il existe de grandes civilisations qui n'ont pas tiré avantage de la proximité de la mer, l'histoire montre néanmoins que le nombre

²⁷ RATZEL F., op. cit., p.64

des peuples navigateurs s'est multiplié. Cette augmentation a conduit à ce que toujours plus de bandes littorales aient été colonisées et intégrées à la circulation maritime. Une Europe composée de puissances terrestres pures comme le royaume des Francs ou l'Empire allemand du moyen-âge est aujourd'hui aussi inconcevable que les puissances navales pures, qui détenaient tout le monopole de la circulation maritime. L'essor des flottes française, italienne, russe et d'Autriche-Hongrie en témoigne. Les côtes de l'Amérique du nord et de l'Amérique du sud sont également devenues la patrie de nouveaux peuples navigateurs, une évolution se dessinant aussi à l'horizon pour l'Australie et l'Afrique du sud. Cependant, la flotte de commerce et de guerre anglaise surpasse de beaucoup ce que d'autres pays peuvent aligner en la matière.

Le contraste net entre les puissances terrestres et maritimes européennes qui existait encore au XIX^e siècle s'est estompé pour disparaître au début du XX^e siècle avec la création de flottes de guerre dans tous les pays ayant une façade maritime. Il s'est avéré exact que tout miser sur les forces armées terrestres relevait d'une funeste myopie politique. « La vieille opposition existant entre puissances maritimes et terrestres est devenue caduque. »²⁸

1.2.6 PUISSANCE MARITIME ET PUISSANCE TERRESTRE

Les nouvelles puissances maritimes d'Europe sont caractérisées notamment par le fait qu'elles ne sont plus et ne peuvent plus être des puissances maritimes pures, mais qu'elles sont également des puissances terrestres. Pourtant, les vieilles lois régissant l'expansion des Etats subsistent. Un Etat s'étend et se développe lorsqu'il se trouve en concurrence avec un ou plusieurs autres et lorsqu'il se bat pour conquérir des territoires. La taille plus élevée d'un pays voisin amène le pays plus petit à contrebalancer cette différence par la conquête d'espace. « On peut résumer cette dynamique en la qualifiant d'aspiration du petit pays à jouer dans la cour des grands »²⁹. Elle constitue le début de ce processus mégalomane des Etats qui n'aboutit jamais et qui consiste à rechercher à tout moment l'équilibre et, à partir de cela, à le perturber en même temps. Car il existera toujours des Etats plus puissants que d'autres.

« L'idéal d'une grande politique, la seule qui peut aspirer à la création d'une puissance à l'échelle du globe, réside dans l'association des intérêts continentaux et océaniques. »³⁰ Tant les puissances maritimes que terrestres ont en commun les

²⁸ RATZEL F., op. cit., p.70

²⁹ RATZEL F., op. cit., p.71

³⁰ RATZEL F., op. cit., p.72

vastes espaces, la globalité. Les conditions ne sont toutefois pas toujours identiques. A l'ère des civilisations méditerranéennes évoluées, la Méditerranée offrait avec ses îles et presqu'îles, aisément colonisables, un environnement quasiment idéal pour exercer une domination durable. En revanche, aucune puissance maritime n'a pu faire face à la nécessité de maîtriser les grands espaces océaniques par un déploiement approprié sur terre, la pérennité de ce dernier ne pouvant être assurée par une puissance seulement maritime. Ne serait-ce que pour cette raison, le système anglais des « imperial connections »³¹ constitue le reflet d'une politique dépassée dans la mesure où il empiète en de nombreux endroits sur les sphères d'influence des autres puissances et qu'il est, pour cette raison, combattu par tous. La création de puissances terrestres là où il n'existait jadis guère de territoire peuplé, ainsi que l'essor et la multiplication des puissances maritimes moyennes, condamnent la politique navale de la Grande-Bretagne au déclin. En effet, puisque ses objectifs doivent être implantés à terre, la puissance maritime se voit refoulée avec toujours plus de détermination par chaque progrès enregistré par ces puissances dans leur extension continentale. L'océan est politiquement infécond et n'a de valeur qu'en ce qu'il constitue une voie menant au but fixé.

Pour devenir une puissance maritime, une puissance terrestre a besoin de prendre toute une série de dispositions techniques. Elles peuvent être prises dans des délais relativement courts mais sont très rapidement amenées à être dépassées. Pour un peuple qui ne peut s'appuyer sur un commerce maritime déjà développé, la mise en place et la conservation de ces capacités est un processus de longue haleine. Ainsi, Napoléon ne parvint pas à adjoindre à sa force terrestre une flotte navale suffisamment puissante pour asseoir sa domination sur l'Europe.

Il est en général difficile pour un peuple d'être à la fois une puissance navale et terrestre. « Dans les pays importants, les intérêts terrestres et maritimes sont en concurrence les uns avec les autres jusqu'à ce que les uns prennent l'avantage et conquièrent l'hégémonie. »³² Ainsi, les périodes continentales et océaniques de leur histoire alternent-elles, entraînant en même temps un affaiblissement de l'élément négligé.

Les alliances passées entre les puissances terrestres et maritimes désireuses d'obtenir la même chose que la combinaison de la puissance maritime et terrestre à l'intérieur d'un seul et même Etat semblent au premier coup d'œil être peu prometteuses. Pourtant, il a toujours existé de telles combinaisons et il y en aura toujours. Lors de la guerre d'Indépendance, les jeunes Etats-Unis d'Amérique ont pris

³¹ RATZEL F., op. cit., p.73

³² RATZEL F., op. cit., p.74

la mer dans un grand dénuement de moyens. Et il est permis d'émettre de sérieux doutes quant à leurs chances de gagner la guerre sans l'alliance avec la France et le concours de sa flotte.

De telles combinaisons mettent en relief la différence fondamentale existant entre le continent et l'océan comme base de pouvoir. Si seule une armée terrestre et une flotte maritime peuvent maintenir une puissance en équilibre, la contribution définitive et décisive au combat mené pour conquérir des territoires sera apportée par la force terrestre. Lors de la guerre des Indes, les Français conservèrent le contrôle de la mer grâce à l'amiral Suffren alors qu'ils furent battus sur terre. Avec la défaite sur terre, ils avaient perdu l'objet même de la guerre tandis que leur victoire en mer ne leur avait rapporté aucune récompense immédiate.

1.2.7 LA GUERRE NAVALE

La guerre navale a en commun avec la circulation maritime, les grands espaces et l'uniformité de l'obstacle à surmonter qu'est la mer. Cependant, elle n'est pas confrontée aux mêmes aléas que la guerre terrestre. « Abstraction faite des tempêtes imprévisibles, elle ne doit triompher, hormis de l'ennemi, que de l'espace. »³³

La rencontre de toutes les forces navales en un seul lieu est la règle d'or de la guerre navale. C'est précisément parce que des navires isolés se perdraient dans les vastes espaces de l'océan que le but recherché dans les guerres navales est de porter des coups ponctuels et décisifs. Cette concentration des forces dans l'espace et le temps est justifiée par le fait que le grand large ne peut être indéfiniment tenu. La guerre navale offensive mène la flotte en haute mer et les missions défensives peuvent rarement être accomplies devant les côtes nationales. La protection de la flotte de commerce et des colonies le démontre sans l'ombre d'un doute, cependant, même dans le cadre de la protection de ses propres côtes, il ne devrait pas être donné aux forces adverses l'occasion de trop se rapprocher des terres.

Les grandes flottes se rencontrant généralement en mer pour des batailles décisives, l'issue de celles-ci revêt souvent une grande importance. Une bataille isolée, ou même toute une guerre sur terre, portent uniquement sur quelques kilomètres carrés de terrain conquis ou perdu et il n'est pas rare que son importance ne reste que régionale. En revanche, les guerres sur mer ont généralement une importance planétaire et ont une influence décisive sur la possession de continents entiers. Toutefois, la guerre civile aux Etats-Unis l'a particulièrement bien montré, il est possible que le contrôle effectif à terre ne soit achevé qu'après plusieurs années : la

³³ RATZEL F., op. cit., p.76

flotte supérieure des Etats du Nord a pu occuper des points importants sur la côte des Etats du Sud après seulement une année de guerre, mais les espaces terrestres n'ont pu être investis que trois pleines années plus tard. Seules les difficultés de la guerre terrestre ont retardé la décision aussi longtemps.

La guerre navale peut se soustraire aux rapports de force et aux contraintes terrestres. Un petit Etat mettant sur pied une flotte puissante au moment opportun peut mettre en échec un Etat possédant un territoire de bien plus grande superficie. Ainsi, l'essor de la Hollande et de l'Angleterre dans leur lutte contre l'Espagne, le Portugal et la France, qui disposaient de moyens écrasant en apparence, en constitue la confirmation. L'Allemagne, victime en 1848 du blocus maritime infligé par le petit Danemark, a également dû reconnaître qu'elle devait renouer avec sa puissance navale d'antan.

1.3 RETROSPECTIVE

Les premiers liens que l'homme a noué avec la mer relevaient plutôt du hasard et étaient sporadiques. L'homme n'avait pas à craindre que son pire ennemi qu'est l'homme arrive par la mer. En outre, avec les richesses qu'elle recelait, la mer pouvait nourrir les hommes qui peuplaient sa côte, notamment sur les estuaires. Ainsi, la mer pouvait offrir deux sortes de choses : protection et nourriture. On reconnaît ici d'emblée l'importance économique et politique naissante de la mer. Prenant de plus en plus conscience des avantages qu'il y avait à s'appuyer sur la mer, le nombre des habitants des terres se multiplia et des tribus et peuplades entières se développèrent.

L'aventure maritime elle même inaugure la deuxième phase des rapports qu'entretient l'homme avec l'océan. Cette aventure fut progressive et, au début, ce sont des pêcheurs qui la tentèrent. Plus tard on s'embarqua pour se rendre sur une île peu éloignée de la terre et, pour finir, on partit à la découverte de continents entiers que l'on colonisa. Aussi la proximité de la côte a revêtu une importance encore plus grande : des colonies de pêcheurs et de bateliers partaient loin au large pour faire des affaires et des découvertes. Du motif initial, la protection offerte par l'océan, naquit ainsi la relation politique tissée avec ce dernier, concourant par là-même à valoriser l'implantation au bord de la mer et sur la côte en tant que seuil menant vers l'océan. Au fil du temps, les petits Etats fusionnèrent pour donner naissance à des plus grands et s'étendirent vers les terres. L'enseignement selon lequel l'océan facilite l'extension de la domination politique de même qu'il offre à la circulation une possibilité d'expansion plus importante finit par être communément accepté. Et sur mer, les liens qui réunissent circulation et politique sont bien plus étroits que sur terre.

Depuis le milieu du XIX^e siècle, de plus en plus de pays puissants sont devenus des acteurs sur la scène tant continentale que maritime et ont mis fin à l'ère des oppositions entre peuples navigateurs et terriens. Cette évolution s'est poursuivie et a subi l'accélération imprimée par les transports effectués autour du globe. Autant un grand pays digne de ce nom n'est pas imaginable sans intérêts économiques internationaux, autant il est difficilement concevable sans force navale. Une flotte puissante sera aussi nécessaire qu'une armée de terre performante.

« Le profond fossé séparant depuis longtemps les peuples passifs et actifs dans le domaine des transports autour du globe s'étendra à la politique internationale et c'est précisément l'océan qui confrontera les peuples à de nouvelles épreuves. L'issue de ces épreuves nous enseignera (...), qu'à l'avenir la maîtrise de l'océan sera considérée bien plus qu'aujourd'hui comme un des facteurs essentiels de la grandeur des peuples. »³⁴

³⁴ RATZEL F., op. cit., p.85

DEUXIEME PARTIE :

L'APPROCHE DE RATZEL ET SA PERTINENCE

AUJOURD'HUI.

2.1 L'EMPIRE ALLEMAND A LA FIN DU XIX^E SIECLE

Vers la fin du XIX^e siècle, l'Empire allemand de Guillaume II change de cap. Il a pour devise : « Notre tâche ? La politique mondiale. Notre but ? La puissance mondiale. Notre instrument ? La flotte »³⁵. Parallèlement, ceci entraîne un changement brusque dans la politique coloniale plutôt modérée menée jusqu'alors par Bismarck. Dans la course des Etats impérialistes pour le partage du monde, Guillaume II exige que l'Allemagne ait une « place au soleil » et que soit poursuivi le but de conquérir la place lui revenant aux côtés des puissances mondiales.³⁶ La défense de ces intérêts rend indispensable une extension de la flotte.³⁷ Celle-ci devait notamment mener l'Allemagne à entrer en conflit avec l'Angleterre, la puissance commerciale et maritime incontestée à l'époque. Même si le conflit direct avec l'Angleterre devait être évité, Tirpitz³⁸ élaborait une stratégie grâce à laquelle l'Empire allemand allait se révéler être une puissance maritime capable de rivaliser avec l'Angleterre.³⁹

Les intérêts économiques ne doivent en aucun cas être sous-estimés dans le cadre de cette analyse. L'Allemagne croyait être contrainte à s'industrialiser et à développer ses exportations. Pour ne pas tomber au niveau d'un pays agraire, il lui fallait élargir ses intérêts maritimes.⁴⁰ Un seul extrait d'un article tiré du « Nauticus » aidera à illustrer cette vision des choses.

« Sans une flotte puissante, l'Allemagne, à la fin du XX^e siècle, ne possédera plus de colonies, mais, sans possessions coloniales, elle étouffera à l'intérieur de petits

³⁵ DEUTSCHER BUNDESTAG, Referat Öffentlichkeitsarbeit (Ed.): *Fragen an die deutsche Geschichte. Ideen, Kräfte, Entscheidungen. Von 1800 bis zur Gegenwart*, Bonn 1994, p. 215

³⁶ BAUMGART W., *Deutschland im Zeitalter des Imperialismus 1890-1914, Grundkräfte, Thesen und Strukturen*, Frankfurt, 1986, p. 63

³⁷ « On ne doit pas passer sous silence le fait qu'au cours du siècle à venir (...) l'importance de la flotte ne croisse pas seulement constamment en ce qui concerne notre défense mais également notre politique étrangère dans sa totalité et que tout doit donc être mis en œuvre pour créer et conserver une flotte puissante au service de l'Allemagne. » écrivait Tirpitz à Miquel. Cité selon BERGHAHN V.R., *Zu den Zielen des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II.*, dans : *Historische Zeitschrift (HZ)* n° 210, Munich, 1970, p. 183

³⁸ Alfred von Tirpitz (* 19.03.1849; † 06.03.1930), grand-amiral allemand. Fut nommé secrétaire d'Etat à la Marine en 1897 par le Chancelier et habilité à prendre des décisions dans le domaine de la politique extérieure pour aider à l'extension de la flotte de haute mer allemande, le projet fétiche de Guillaume II.

³⁹ KENNEDY P.M., *The development of German Naval Operations Plans against England*, dans : KENNEDY P.M. (Ed.), *The war plans of the great powers 1880-1914*, Gaithersburg, 1979, pp. 171 ss.

⁴⁰ BERGHAHN V.R., op. cit., p. 174

territoires ou sera écrasée par les grandes puissances mondiales à qui il lui faudrait envoyer ses émigrés par millions et par centaines de millions. »⁴¹

C'est précisément dans ce cadre qu'il faut inscrire les théories de Ratzel. Elles constituent un reflet de l'état d'esprit vers la fin du XIX^e siècle, époque à laquelle les élites de l'Empire allemand pensaient en termes impérialistes. L'Allemagne devait accepter et assumer le rôle de puissance mondiale qui lui était imparti. Mais on ne pensait pas en ces termes qu'en Allemagne. Presque dans toutes les puissances mondiales de cette époque, la diction et la terminologie des ouvrages sur la géopolitique est similaire : Le futur amiral américain Alfred Thayer Mahan (1840 – 1914) et le Britannique Halford John Mackinder (1861 – 1947) sont les exemples les plus connus. Guillaume II se présente comme un véritable supporteur de Mahan et son ouvrage « *The influence of sea power upon history, 1660 – 1783* »⁴². Dans une lettre à un ami en 1894 il écrit : « Je lis, non je dévore le livre du Commandant Mahan – et j'essaie de l'apprendre par cœur. C'est un livre de premier rang et en tout cas classique. Sur tous mes bateaux, il en existe un exemplaire et mes officiers et commandants s'en servent avec application. »⁴³ De plus il est probable ou plutôt probable que les grands géopoliticiens se soient influencés l'un et l'autre. Dans ce contexte il faut mentionner que Ratzel a voyagé plusieurs fois aux Etats-Unis. Il a aussi visité le futur domaine d'action de Mahan, l'US Naval War College à Newport⁴⁴, Rhode Island.⁴⁵

2.2 LA RENAISSANCE DE LA GEOPOLITIQUE

La géopolitique classique prend sa source dans l'ordre mondial naissant à la fin du 19^e siècle. Conséquence de la compétition coloniale effrénée que se livraient les grandes puissances pour se partager le continent africain notamment, la carte politique du monde ne présentait quasiment plus aucune zone non explorée. Toutes les puissances importantes avaient délimité les territoires qu'elles revendiquaient, territoires qui, quelques années plus tôt, apparaissaient sur les cartes éditées en Europe comme vides et non peuplés. On peut considérer que la lutte menée entre les puissances coloniales pour conquérir les positions stratégiques et l'hégémonie

⁴¹ Cité selon BERGHAIN V.R., op. cit., p. 137

⁴² L'influence de la puissance maritime sur l'histoire, 1660 - 1783

⁴³ Cité selon LIVENZEY W.E., *Mahan on Sea Power*, Oklahoma 1947, p. 63

⁴⁴ Ecole de Guerre navale des Etats Unis

⁴⁵ Email de Professeur HATTENDORF J.B., US Naval War College, Newport du 06 mars 2006

militaire ont donné naissance à la pensée géopolitique.⁴⁶ Les géopoliticiens, notamment de l'espace germanophone et anglo-saxon ont marqué l'ère de la géopolitique classique.

En raison de la vitesse vertigineuse à laquelle se développaient les techniques d'infrastructure, le rôle prédominant des navires prévus pour le commerce extérieur dut être relativisé dès la fin de la Première Guerre mondiale. La multiplication des réseaux ferroviaires et notamment les voies transcontinentales avaient rendu la circulation par voie terrestre bien plus facile et financièrement plus abordable. La construction des routes et la motorisation permettaient de procéder sur de grandes parties de territoire à des approvisionnements au plus près du client qui étaient peut-être loin d'être concurrentiels dans le domaine des frais de transport, mais qui annonçaient un saut quantique dans la maîtrise de l'espace et du temps.⁴⁷

L'impact qu'eurent les formidables mutations technologiques et industrielles pendant la Seconde Guerre mondiale fut net, notamment l'extension à la troisième dimension de la conduite de la manœuvre, la motorisation et la mécanisation, l'amélioration des effets des armes et l'accroissement des distances auxquelles l'ennemi pouvait être détecté par radar et engagé par les avions et les missiles. Il s'ensuivit une extension considérable du champ de bataille⁴⁸. L'ère des bâtiments de guerre touchait à sa fin et l'espace aérien devint l'espace géostratégique déterminant.

L'importance de l'espace géographique proche du sol a globalement diminué au cours du XX^e siècle par rapport à l'espace aérien. La conquête de l'espace par l'homme et les réseaux de communication de grande qualité qui couvrent le monde entier ont également contribué à ce qu'économie et politique accordent moins d'importance à la géopolitique classique.

Ces innovations technologiques, la confrontation est-ouest statique avec sa dissuasion nucléaire, et le rapprochement du terme géopolitique avec les événements de l'histoire récente⁴⁹ eurent pour conséquence immédiate après la Seconde Guerre mondiale de priver temporairement, à l'échelle planétaire, la pensée géopolitique de l'importance dont elle jouissait jusqu'alors.

⁴⁶ TUATHAIL G. Ó., Geopolitik – zur Entstehungsgeschichte einer Disziplin, dans: Geopolitik - *Zur Ideologiekritik politischer Raumkonzepte*, *Kritische Geographie*, tome 14, Vienne 2001, p. 11.

⁴⁷ LAAK van D., Von Alfred T. Mahan zu Carl Schmitt: Das Verhältnis von Land- und Seemacht, dans: DIEKMANN I., KRÜGER P., SCHOEPS J.H. (Ed.), *Geopolitik – Grenzgänge im Zeitgeist*, Potsdam 2000, p. 264.

⁴⁸ MONTGOMERY V., *Kriegsgeschichte – Weltgeschichte der Schlachten und Kreuzzüge*, London 1968, p. 544.

⁴⁹ Notamment en Allemagne, en Italie, en Autriche et au Japon.

En dépit de ce contexte, les recherches en géopolitique furent poursuivies après 1945 aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en France, en Russie, en République de Chine et même dans les pays d'Amérique latine.⁵⁰

La pensée géopolitique de l'après-guerre était caractérisée par le dualisme entre équilibre de la terreur et politique d'endiguement. Les seules actrices géopolitiques étaient les puissances mondiales.

Au 21^e siècle, la géopolitique et la géostratégie, sur laquelle elle s'appuie, ne peuvent toutefois être mises sur le même plan que l'idéologie trompeuse prônant la conquête de grands espaces et l'impérialisme. Aussi l'approche selon laquelle la géopolitique est d'abord « l'enseignement de l'influence de l'espace géographique sur la politique d'un Etat »,⁵¹ doit-elle par exemple être également appliquée à la communauté d'Etats européens. Car enfin, l'élément spatial avait depuis longtemps fait son entrée dans la politique européenne.

La mondialisation persistante des marchés et les glissements tectoniques de la période d'après-guerre nés des bouleversements qu'amena l'année 1989 avec la disparition de l'Union soviétique, marquèrent la renaissance définitive de la pensée géopolitique. Le deuxième glissement tectonique qui ébranla l'architecture internationale de sécurité, les attentats perpétrés contre le World Trade Center à New-York le 11 septembre 2001, accéléra cette évolution. Les problèmes considérés comme conséquences négatives de la mondialisation tels que le terrorisme international, les menaces possibles que fait peser un islam radicalisé, la prolifération d'armes de destruction massive effacent la frontière existant entre la sécurité intérieure et extérieure et appellent des solutions politiques concertées.

Il convient de retenir ce qui suit : Si les contenus et les objectifs de la géopolitique se sont transformés au 21^e siècle, celle-ci n'a pas pour autant perdu son influence sur l'action politique à l'échelle internationale. Selon Felix Bruck, « le façonnement des espaces, l'emprise exercée sur eux, mais avant tout leur maîtrise ont de tout temps fasciné les peuples et leurs dirigeants dans la prise de décisions. Toutes les époques de l'histoire ont été les témoins de l'interaction entre espace (géographie), volonté politique (Etats) et enchaînement d'actions (histoire) »⁵².

⁵⁰ BRILL H., Die Bedeutung des Begriffs „Geostrategie“, dans: ÖMZ 3/1996, p 301.

⁵¹ BRILL H., Geopolitik in der Diskussion, dans: *Zeitschrift für Politik*, 92 (1998) 2, p. 205.

⁵² BRUCK F., *Weltordnung im Wandel. Geopolitik 2000. Deutschland in der Welt am Vorabend des 3. Jahrtausend*, Frankfurt - Bonn 1996, p. 11.

2.2.1 LA NOUVELLE ACTUALITE DE RATZEL

Dans son ouvrage « Géographie politique » (1897), sans aucun doute le plus connu, Ratzel milite déjà pour la reconnaissance de la géographie comme discipline scientifique dont l'intérêt est selon lui indispensable, précisément pour prendre des décisions politiques. « Les découvertes faites dans le domaine de la géographie ne sont pas seulement importantes pour la formation des Etats, mais aussi pour les possibilités d'approfondissement scientifique qu'elles apportent par le biais des mesures, du recensement, de l'exploration et de la représentation cartographique »⁵³. Pour finir, la géographie en tant que science est nécessaire pour pouvoir donner des explications relatives aux rapports existant entre l'homme, le peuple, l'Etat et la surface de la terre. Pour Ratzel, la géographie est dans un sens très général la « réunion de la surface de la terre et de la vie qui en fait partie en tant qu'ensemble relié par les interactions les plus diverses »⁵⁴. Si Ratzel était sûr de l'orientation de la géographie comme science des interactions entre les éléments qui la composent, ses prises de position concernant la façon d'envisager le type de relation existant entre la surface du globe et la vie qui en fait partie demeuraient vagues.

Dès lors, on peut dire des théories de Ratzel qu'elles s'inscrivent dans une logique géodéterministe. Est qualifiée de géodéterministe une approche qui essaye d'expliquer les actes des hommes et l'ordre politique et social dans lequel ils vivent comme les effets produits par des causes géographiques complexes (le climat, le relief, les rapports qu'entretiennent la mer et la terre). Ce qui est critiquable dans cette approche, c'est que la politique devient un processus mécanique, le tissu social n'ayant aucune influence ou qu'une influence minimale sur les décisions qui sont prises dans son cadre. Les analyses plus récentes et détaillées de l'œuvre de Ratzel soulignent cependant que sa position était considérablement plus contrastée et complexe, et qu'elle ne concevait pas que l'homme renonce aux marges de manœuvre dont il dispose. Aussi l'œuvre scientifique de Ratzel doit-elle être considérée sous l'angle du couple conflictuel que forment liberté et nécessité dans le rapport qu'elles entretiennent entre l'homme et l'environnement géographique.

Et c'est précisément le point qui révèle avec netteté que les thèses de Ratzel, même cent ans après sa mort, sont toujours d'actualité. Dans ce contexte, il convient de penser, entre autres, aux discussions qui resurgissent sur l'influence des facteurs

⁵³ RATZEL F., *Politische Geographie oder Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges*, Munich et Leipzig, 1897, p. 202

⁵⁴ RATZEL F., *Anthropogeographie – Die geographische Verbreitung des Menschen*, Stuttgart, 1882 – 1891, p. 17

géographiques sur les cultures du travail. Il s'y ajoute le problème que constituent l'induction et la légitimation de revendications territoriales à partir de données historiques et géographiques, ou physiques et géographiques, problème qui, quelles que soient les réflexions sur la disparition de l'espace, n'a pas perdu de sa pertinence. Il convient également de réfléchir, en marge de ces questions de géopolitique, au thème portant sur les rapports esthétiques avec la nature. A ce stade de l'analyse, cela vaut la peine de s'interroger d'avantage pour savoir si certaines facettes des discussions actuellement menées dans la société avaient déjà été développées dans les œuvres du géographe de Leipzig, dans des conditions sociétales fondamentalement différentes.

2.3 L'IMPORTANCE ACTUELLE DE LA MER

La mer, non seulement pour Ratzel mais, dès cette époque, pour Mahan, représente le vecteur originel servant à la compréhension et au commerce, à la communication et au négoce. Et ce, non seulement parce qu'elle fait prendre conscience de l'incertitude et de l'infini, parce qu'elle invite particulièrement les audacieux et les tempéraments hardis à s'aventurer dans des régions inconnues et qu'elle contraint par la conquête qui en est faite à relier les « îles du monde » très éloignées les unes des autres en une totalité. Mais elle stimule aussi les énergies, les désirs et les fantasmes des peuples, des communautés et des nations. Elle promeut le progrès politique et culturel et permet d'établir des contacts sociaux, de nouer des liens et de multiplier ces derniers.

Aujourd'hui, en ce début du 21^e siècle, trois fonctions fondamentales peuvent être attribuées à la mer qui sont de nature à donner pouvoir et prospérité à un peuple :

- la mer comme fournisseur de ressources,
- la mer comme vecteur de commerce et de communication,
- la mer comme vecteur de projection de puissance.

2.3.1 LA MER COMME FOURNISSEUR DE RESSOURCES.

La mer est très riche en ressources naturelles que l'homme exploite en partie depuis des siècles. On ne manquera pas de mentionner en premier lieu la pêche qui aujourd'hui encore fournit à l'homme un moyen de survie. En dépit du recul léger des prises dû à l'exploitation exagérée des fonds de pêche, l'importance de la mer en tant que mère nourricière est énorme. La situation est tellement tendue que l'on assiste depuis des années déjà à de vraies guerres entre pêcheurs de différents pays. Des solutions prometteuses de résultats au plan international relatives au problème de

l'exploitation exagérée des fonds de pêche ne sont cependant pas en vue. Ratzel n'accorde à cet aspect que peu d'intérêt. Ceci est certainement explicable par le fait que le nombre des prises a été multiplié par 20 depuis 1900 et que la croissance de la population mondiale entraîne une demande en fournisseurs de protéines bon marché qu'il est pratiquement impossible de satisfaire.

Ratzel néglige complètement les réserves de pétrole et autres, telles que par exemple les ressources métalliques du sous-sol marin. Le pétrole notamment revêt dans ce cadre une importance particulière car l'approvisionnement des pays industrialisés en pétrole à partir de l'arc de crises que constituent le Proche et le Moyen-Orient reste critique. Sur les 173 milliards de tonnes de pétrole estimées dans le monde, se trouvent dans cette région 57 % des réserves mondiales décelées et avant tout exploitables, dont plus de 36 milliards de tonnes en Arabie Saoudite et 18 milliards de tonnes en Iran. De plus, dans environ soixante ans – selon les vagues estimations actuelles - les réserves de pétrole qui peuvent être produites sur des bases rentables seront épuisées. Environ 20 % des réserves de pétrole brut actuellement décelées gisent dans le sol marin et un tiers est extrait offshore. C'est avant tout au vu de la dépendance déjà évoquée des pays industrialisés vis-à-vis des fournisseurs du Proche et Moyen-Orient, en prenant en compte la croissance des besoins en énergie et l'augmentation des prix du pétrole qui en découlent que ce moyen d'extraction présente un intérêt non seulement économique mais aussi politique. La recherche d'autres champs pétrolifères sur le sol marin s'intensifiera et l'extraction du pétrole dans des zones jusqu'à maintenant peu rentables se développera grâce à des techniques plus sophistiquées.

La désalinisation de l'eau de mer à l'aide de moyens techniques modernes n'est, pour des raisons concevables, pas prise en considération par Ratzel. Dans ce contexte, l'accès à la mer peut également revêtir une importance particulière. D'après des études réalisées par les Nations-Unies, environ quatre-vingts pays de la planète souffrent de pénurie d'eau.⁵⁵ Pour ces derniers, le manque de cette matière première qu'est l'eau constitue un facteur qui vient entraver de manière significative leur développement dans les secteurs de l'agriculture, de l'urbanisme et de l'industrie. L'eau constitue donc un facteur de production indépendant, outre la terre et le capital. Elle est par conséquent utilisée traditionnellement comme un moyen de contrôle politique et économique de même que comme un instrument servant à faire valoir des

⁵⁵ DEUTSCHER BUNDESTAG, Globale Strategie gegen Wassermangel entwickeln, dans: *HIB-Meldung* 308/2001, Berlin, 20.11.2001

prétentions au pouvoir. L'eau peut dès lors également être utilisée comme vecteur d'idéologisation et de propagande politique lors des différents conflits.⁵⁶

2.3.2 LA MER COMME VECTEUR DE COMMERCE ET DE COMMUNICATION

Ratzel a souligné dans son ouvrage que le commerce international est dépendant de la mer. L'efficacité de la circulation maritime constitue, à l'ère de la mondialisation, une condition déterminante pour le transport de marchandises et de matières premières sans lesquelles les économies des pays industrialisés axées sur les exportations ne pourraient être concurrentielles.

L'ensemble du commerce international n'est pas concevable sans la navigation maritime. Environ 95% des échanges commerciaux intercontinentaux et 62% des échanges commerciaux intracommunautaires sont effectués par voie maritime.⁵⁷ Néanmoins, il convient de mentionner que le transport de marchandises par voie aérienne est en continuel accroissement. Si, en volume, seulement environ 1% des échanges commerciaux internationaux sont concernés par le transport aérien, cela représente à peu près 10% de la valeur.

La maîtrise des flux croissants de circulation des marchandises autour du globe constitue pour les économies nationales un défi particulier qu'il faut relever pour assurer l'efficacité du transport et des vecteurs de transport maritimes ; ils constituent le fondement sur lequel sont assises une économie et une industrie de la mer performantes. La navigation maritime revêt une importance particulière précisément dans le contexte de la dépendance des pays industrialisés en ce qui concerne les matières premières. De cette dépendance naît le besoin élémentaire de fonctionnement d'un système de commerce mondial globalement ouvert et d'une circulation libre et sans entraves sur les mers. Il importe de le protéger soit en déployant des moyens étatiques propres soit en recourant au soutien de pays alliés.

En revanche, la mer ne présente plus d'intérêt pour le transport de passagers. Alors que, il y a quelques décennies, ils étaient encore des milliers à faire le voyage entre l'Europe et les Etats-Unis en bateau, ce ne sont aujourd'hui que quelques passagers qui choisissent le bateau comme mode de transport. Sur ce point, le transport aérien a clairement relégué le transport maritime au second plan. Dans le domaine de la transmission des données, la troisième dimension sous la forme de satellites est également devenue concurrente de la mer. Toutefois, aujourd'hui, les

⁵⁶ FÜHRUNGS-AKADEMIE DER BUNDESWEHR (Ed.): Sicherheitspolitische Rahmenbedingungen und Herausforderungen, dans: *Reader Sicherheitspolitik* (01/2005), p. 43

⁵⁷ FLOTTENKOMMANDO (Ed.): *Jahresbericht 2005. Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Glücksburg 2005, p. 9

câbles transocéaniques modernes en fibre de verre sont en mesure de transmettre les données à des vitesses ⁵⁸ et avec une rentabilité beaucoup plus élevées.

Il convient, dans ce cadre, de ne pas négliger le tourisme. Outre le secteur florissant des croisières, des branches économiques entières, notamment dans les pays méridionaux, dépendent du tourisme et donc de l'accès à la mer.

2.3.3 LA MER COMME VECTEUR DE PROJECTION DE PUISSANCE

C'est la fonction centrale que Ratzel assigne à l'océan, outre le commerce maritime. A l'ère de la colonisation, une flotte puissante était indispensable pour étendre la taille du territoire national. Après la Seconde Guerre mondiale, compte tenu de l'ordre figé du monde qu'imposait la Guerre froide, il était moins important, tout du moins en Europe, de disposer d'une flotte puissante que d'une solide armée opérant sur terre. Toutefois, les guerres menées par pays interposés en Corée et au Vietnam entre l'Union soviétique et les Etats-Unis, de même que les autres guerres de la seconde moitié du XX^e siècle montrent que la puissance maritime constitue un instrument indispensable pour asseoir et conserver le pouvoir ou les sphères d'influence conquises. Le principe de la dissuasion assurée par des sous-marins lanceurs d'engins nucléaires milite également en la faveur de cette thèse.

Après la chute du mur de Berlin, l'effondrement de l'ordre international bipolaire et les nouvelles missions en résultant, notamment pour les forces armées occidentales, on assista à un regain d'intérêt soudain pour les forces armées navales. Si pendant la Guerre froide l'essentiel des efforts militaires sont encore déployés en Europe centrale et, par suite, concentrés sur les forces terrestres, la nouvelle donne entraîne pour la marine qu'on lui accorde une plus grande importance. Les opérations actuelles des forces armées des « pays puissants » se déroulent en règle générale très loin de leur territoire national. C'est ce que montrent les guerres les plus récentes en Afghanistan, en Irak, mais également les opérations menées sous mandat onusien, sur le continent africain notamment. Les foyers de conflit actuels tels que l'Iran ou la Corée du Nord sont géographiquement très éloignés des puissances occidentales. Au sein des pays membres de l'OTAN, les forces armées adaptent leurs structures et leurs équipements aux nouveaux paramètres, ce qui souligne notamment l'importance des forces navales, car le « Expeditionary Warfare » et les capacités qu'il implique de

⁵⁸ Une seule de ces fibres peut en théorie assurer la transmission de 100.000 millions de conversations téléphoniques.

détenir pour assurer les opérations « Out-of-Area » gagnent de plus en plus en importance.⁵⁹

Les intérêts politiques et donc également économiques, a fortiori aujourd'hui, ont leurs racines à terre. Ratzel l'a déjà formulé autrement en disant que la mer demeure la voie qui mène au but. Ainsi son exploitation est une condition sine qua non pour défendre ces intérêts. Aujourd'hui, les stratèges militaires estiment que le transport maritime stratégique, le soutien matériel et sanitaire des unités terrestres à partir de la mer, de même que la recherche d'efficacité des armes mises en œuvre sur mer au profit des unités terrestres sont les capacités importantes requises pour utiliser la mer.

La seule superpuissance dans le domaine des forces navales, les Etats-Unis, entend à l'avenir développer encore davantage cette capacité. Les mesures d'économie auxquelles contraignent les budgets militaires en baisse amènent également les Etats-Unis à abandonner de nombreuses bases à l'extérieur. Ces abandons doivent être compensés par une refonte complète de la flotte. « Sea Power 21 » est le terme générique servant à désigner une série de concepts, dont le « Sea Basing », la mise en place de bases navales flottantes.

L'emplacement des grandes bases navales états-uniennes à terre n'est pas toujours opportun. Les experts du Pentagone considèrent qu'au vu de la situation d'aujourd'hui, il est pratiquement impossible de prédire où éclatera le prochain conflit et quelle en sera l'intensité. Aussi des unités navales rapides, autonomes et dotées de tous les moyens logistiques et informationnels seront amenées à servir en opération comme base navale dans le but de réduire la dépendance de ce qu'on appelle les « Host Nations » et d'augmenter la flexibilité. Les stratèges considèrent qu'une armée présentant le meilleur rapport coût-efficacité est celle dont la mobilité est assurée à l'échelle planétaire et qui peut être projetée sans délai sur chaque foyer de conflit.⁶⁰

⁵⁹ MANNHARDT J., Neuausrichtung der Deutschen Marine. Eine Bestandsaufnahme des Transformationsprozesses auf der Grundlage des maritimen Aufgabenspektrums und Fähigkeitsprofils, dans: *Marineforum* (12/2005).

⁶⁰ TAGESANZEIGER, *Die US Navy wirft ihre Doktrin über Bord*, Zürich, 31.08.2004

CONCLUSION

Il faut constater que, pour diverses raisons, les travaux de Ratzel ont été rarement pris en compte à partir de la deuxième moitié du XX^e siècle.⁶¹ Principalement, Ratzel a été discrédité et ses idées ont été perverties par le système national-socialiste du troisième Reich qui a sorti de leur contexte et contourné des notions déterminantes comme celle de « Lebensraum ». ⁶² Devant le tribunal des criminels de guerres à Nuremberg, le procureur français, François de Menthon, avait par exemple qualifié Ratzel à côté des autres comme une des sources du système national-socialiste.

Mais bien que l'ouvrage de Ratzel « La mer, source de la grandeur des peuples » ait été écrit dans un contexte historique fondamentalement différent, influencé par l'impérialisme ambiant, les thèses fondamentales de Ratzel sur l'importance de la mer et celle d'une flotte puissante comme catalyseur de pouvoir restent pour la plupart valables.

Si on fait exception de la fonction toujours plus importante de la mer comme fournisseur de ressources, que Ratzel ne mentionne que très incidemment et qu'il considère comme secondaire, il reste que cent années n'ont pas détrôné la mer de la position dominante qu'elle occupe comme vecteur de commerce et de projection de puissance. La croissance continue du commerce international et du transport de marchandises par voie maritime montre la pertinence des concepts actuels relatifs à l'engagement des forces armées accordant une attention particulière aux forces navales. Indépendamment de la répartition inchangée par nature des masses aquatiques et continentales sur la planète, à savoir respectivement environ 72 et 28 pour cent, la proportion des populations vivant à proximité des côtes reflète, ainsi que Ratzel le prédisait, la dépendance de l'homme vis-à-vis de la mer. Près de deux tiers de la population mondiale vit aujourd'hui à moins de 50 kilomètres de la mer et 80 pour cent dans une bande littorale de 200 kilomètres.

L'importance actuelle d'un réseau maritime tissé sur toute la surface du globe, pour résumer en peu de mots : d'une coopération maritime internationale, n'avait pas encore – pour des raisons faciles à comprendre – été entrevue par Ratzel. Ceci ne fait pas seulement référence à une alliance telle que l'OTAN, mais à la

⁶¹ SANGUIN A.L., *About some misinterpretation regarding the works of Friedrich Ratzel*, Paris, 1993, p. 7

⁶² MÜLLER G.H., *Friedrich Ratzel (1844 – 1904): Naturwissenschaftler, Geograph, Gelehrter. Neue Studien zu Leben und Werk und sein Konzept der „Allgemeinen Biographie“*, Stuttgart, 1996

coopération à l'échelle de la communauté des peuples. A cause de l'espace quasiment indomptable de l'océan, aucune puissance navale n'est en mesure de faire face, seule, aux défis et risques actuels dont il est porteur. Piraterie, trafic de stupéfiants, migration et traite humaine ainsi que prolifération des armes de destruction massive constituent des fléaux que presque tous les Etats essaient d'endiguer.

Un autre point critiquable des théories de Ratzel est son déterminisme maritime et spatial. Sa conception de l'assujettissement de l'organisme qu'est l'espace à la terre (mer) occupe une position centrale. En revanche, on déplore le manque d'analyse poussée de la dimension culturelle de l'homme qui est réduit à un être biologique. Ainsi, le fanatisme religieux qui fait son apparition au cours du dernier siècle dans les pays musulmans ne peut pas s'expliquer seulement par la géographie.

Certes, on porte à la catégorie qu'est l'espace un intérêt nouveau. Cependant, il faut veiller lors de l'étude de la formation des frontières à ne pas retomber dans les vieux schémas géopolitiques qui attachent à la frontière naturelle, en raison de son lien avec le sol, une plus grande importance qu'aux frontières artificielles.

En même temps, la mise en réseau et la numérisation, les téléphones portables satellitaires, les accès Internet et les connexions à haut débit permettent aujourd'hui dans certaines limites de franchir l'espace avec une relative rapidité. Pour autant, malgré des techniques de l'information enjambant l'espace, le monde à l'avenir, n'en restera pas moins organisé autour du territoire et structuré par des différences de nature géographique comme par exemple le nord et le sud, le centre et la périphérie.

La mer était, est et demeurera un instrument de pouvoir capital permettant d'imposer et de conserver ses intérêts politiques et économiques.

Il sera politiquement impossible aux pays ne disposant pas d'accès à la mer de jouer un rôle dominant sur la scène internationale, dans la mesure où, sans flotte, la possibilité d'une projection de puissance leur est fermée. Aussi la thèse de Ratzel selon laquelle une flotte puissante constitue la condition sine qua non et pourtant nécessaire pour exister comme puissance mondiale conserve-t-elle sa validité.

En revanche, l'accès à la mer est une condition suffisante, mais pas nécessaire à la puissance économique d'un Etat. Dans le contexte de la mondialisation, des possibilités modernes de transport et des sociétés prestataires de

service, l'espace peut être franchi autrement, ce qui permet de compenser le désavantage lié à la situation géographique. Cependant, la mer comme vecteur de transport de marchandises et, notamment, comme fournisseur de ressources revêt une importance croissante.

ANNEXE 1

LE MONDE POLITIQUE EN 1900



Source : www.maps.com

ANNEXE 2**SUPERFICIE DES MERS LES PLUS IMPORTANTS**

	Mer	Superficie
1	Océan Pacifique	161 millions km ²
2	Océan Atlantique	80 millions km ²
3	Océan Indien	73 millions km ²
4	Méditerranée euro-africaine	3 millions km ²
5	Méditerranée américaine	4,6 millions km ²
6	Méditerranée austral-asiatique	8 millions km ²
7	Mer de Chine orientale	1,2 million km ²
8	Mer du Japon	1 million km ²
9	Mer du Nord	0,548 million km ²
10	Mer Baltique	0,431 million km ²
11	Mer Rouge	0,449 million km ²

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- BAUMGART W., *Deutschland im Zeitalter des Imperialismus 1890-1914, Grundkräfte, Thesen und Strukturen*, Frankfurt, 1986
- BRUCK F., *Weltordnung im Wandel. Geopolitik 2000. Deutschland in der Welt am Vorabend des 3. Jahrtausend*, Frankfurt - Bonn 1996
- DEUTSCHER BUNDESTAG, Referat Öffentlichkeitsarbeit (Ed.): *Fragen an die deutsche Geschichte. Ideen, Kräfte, Entscheidungen. Von 1800 bis zur Gegenwart*, Bonn 1994
- FLOTTENKOMMANDO (Ed.), *Jahresbericht 2005. Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Glücksburg, août 2005
- LIVENZEY W.E., *Mahan on Sea Power*, Oklahoma, 1947
- MONTGOMERY V., *Kriegsgeschichte – Weltgeschichte der Schlachten und Kreuzzüge*, London, 1968
- MÜLLER G. H., *Friedrich Ratzel (1844 – 1904): Naturwissenschaftler, Geograph, Gelehrter. Neue Studien zu Leben und Werk und sein Konzept der „Allgemeinen Biographie“*, Stuttgart, 1996
- RATZEL F., *Das Meer als Quelle der Völkergröße*, Munich et Leipzig, 1900
- RATZEL F., *Anthropogeographie – Die geographische Verbreitung des Menschen*, Stuttgart, 1882 – 1891
- RATZEL F., *Politische Geographie oder Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges*, Munich et Leipzig, 1897
- SANGUIN A.-L., *About some misinterpretation regarding the works of Friedrich Ratzel*, Paris, 1993

Articles de revues

- BERGHAHN V.R., *Zu den Zielen des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II.*, *Historische Zeitschrift (HZ)* n° 210, Munich, 1970
- BRILL H., *Die Bedeutung des Begriffs „Geostrategie“*, *ÖMZ* 3/1996
- BRILL H., *Geopolitik in der Diskussion*, *Zeitschrift für Politik*, 92 (1998)
- DEUTSCHER BUNDESTAG, *Globale Strategie gegen Wassermangel entwickeln*, *HIB-Meldung* 308/2001, Berlin, 20.11.2001
- FÜHRUNGS-AKADEMIE DER BUNDESWEHR (Ed.), *Sicherheitspolitische Rahmenbedingungen und Herausforderungen*, *Reader Sicherheitspolitik* 01/2005, Hambourg, 2005
- KENNEDY, P.M., *The development of German Naval Operations Plans against England*, KENNEDY, P.M. (Ed.), *The war plans of the great powers 1880-1914*, Gaithersburg, 1979
- LAAK van, D., *Von Alfred T. Mahan zu Carl Schmitt: Das Verhältnis von Land- und Seemacht*, DIEKMANN I., KRÜGER P., SCHOEPS J.H. (Ed.), *Geopolitik – Grenzgänge im Zeitgeist*, Potsdam 2000

MANNHARDT, J., Neuausrichtung der Deutschen Marine. Eine Bestandsaufnahme des Transformationsprozesses auf der Grundlage des maritimen Aufgabenspektrums und Fähigkeitsprofils, *Marineforum* 12/2005

TUATHAIL, G. Ó., Geopolitik – zur Entstehungsgeschichte einer Disziplin, DIEKMANN I., KRÜGER P., SCHOEPS J.H. (Ed.), *Geopolitik - Zur Ideologiekritik politischer Raumkonzepte*, *Kritische Geographie*, Vienne, 2001

Articles de presse

TAGESANZEIGER: *Die US Navy wirft ihre Doktrin über Bord*, Zürich, 31.08.2004

EMail

HATTENDORF, J.B., US Naval War College, Newport, Email du 06 mars 2006

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : « LA MER, SOURCE DE LA GRANDEUR DES PEUPLES » LES THESES DE RATZEL	3
1.1 L'ESPACE MARITIME ET SA GEOGRAPHIE	3
1.1.1 LA GRANDEUR ET L'UNITE DE LA MER	3
1.1.2 LA MER ET LES OCEANS	4
1.1.3 LES MERS MARGINALES ET LES MEDITERRANNEES	5
1.1.4 LA MER « FERMEE »	6
1.1.5 AVANCEES TERRESTRES DANS LA MER ET DETROITS	7
1.1.6 LA CÔTE	8
1.2 LES PEUPLES NAVIGATEURS, LES PUISSANCES MARITIMES ET TERRESTRES	9
1.2.1 DE LA NATURE DE LA DOMINATION DES MERS ET DES PEUPLES NAVIGATEURS	9
1.2.2 LA CIRCULATION ET LA PUISSANCE MARITIME	10
1.2.3 L'IMPORTANCE HISTORIQUE DES PEUPLES NAVIGATEURS	11
1.2.4 LA PUISSANCE MARITIME A L'ETAT PUR	12
1.2.5 LA CROISSANCE DES PEUPLES NAVIGATEURS	13
1.2.6 PUISSANCE MARITIME ET PUISSANCE TERRESTRE	14
1.2.7 LA GUERRE NAVALE	16
1.3 RETROSPECTIVE	17
DEUXIEME PARTIE : L'APPROCHE DE RATZEL ET SA PERTINENCE AUJOURD'HUI	19
2.1 L'EMPIRE ALLEMAND A LA FIN DU XIX ^E SIECLE	19
2.2 LA RENAISSANCE DE LA GEOPOLITIQUE	20
2.2.1 LA NOUVELLE ACTUALITE DE RATZEL	23
2.3 L'IMPORTANCE ACTUELLE DE LA MER	24
2.3.1 LA MER COMME FOURNISSEUR DE RESSOURCES	24
2.3.2 LA MER COMME VECTEUR DE COMMERCE ET DE COMMUNICATION	26
2.3.3 LA MER COMME VECTEUR DE PROJECTION DE PUISSANCE	27
CONCLUSION	29

ANNEXE 1	
LE MONDE POLITIQUE EN 1900	32
ANNEXE 2	
SUPERFICIE DES MERS LES PLUS IMPORTANTES	33