

L'Europe, la géopolitique et la mer

Le retour de la géopolitique bouleverse l'ordre du monde tel qu'il s'était plus ou moins organisé depuis deux décennies avec, en économie, le contexte de la globalisation et des industries maritimes à son service. En un triptyque, l'ISEMAR explore les rapports avec la mer des trois plus grandes puissances politico-économiques de notre monde en matière de géopolitique et de géoéconomie, après les États-Unis et avant la Chine, abordons l'Europe dans sa maritimité historique et actuelle notamment face aux défis géopolitiques. L'Europe est-elle un nain géopolitique, mais toujours doté de muscles économiques et maritimes puissants ?

La formidable dilatation mondiale de l'Europe

L'Europe ne forme que l'Extrême-Occident de l'Asie qui est rentré dans l'histoire écrite par sa rive méditerranéenne avec les civilisations grecque et romaine. L'Empire de Rome s'est même projeté vers le Nord-Ouest avec la Gaule et la Grande-Bretagne. Il faut attendre l'épopée viking pour que soient incluses plus structurellement à l'Europe, la mer du Nord et la Baltique. Au cours du Moyen-Âge, le commerce maritime se structure en Méditerranée avec les cités maritimes italiennes, Venise et Gênes, la seconde au XIII^e siècle établit même le lien avec l'Europe du Nord. Dans cette partie du continent, c'est la Hanse des ports allemands qui est le maître commercial du jeu avec ses comptoirs sur les différents rivages de Londres à la Baltique. Au XV^e siècle, les Portugais explorent la côte africaine et finissent par ouvrir le commerce avec l'Asie, Inde, Insulinde, Chine et Japon. Les Espagnols découvrent et mettent en exploitation le nouveau continent américain. L'Afrique sert de réservoir de main-d'œuvre servile. Au XVII^e siècle, l'Angleterre, les Provinces-Unies et la France montent en puissance dans cette domination européenne faite au grès des espaces d'exploitation et de servilité ou de commerce. La géopolitique européenne se fait aussi, selon les époques, sur les mers du monde. Si les traités entre l'Espagne et le Portugal partagent le monde, c'est par les canons à terre et en mer que se règlent les rivalités franco-anglo-néerlandaises.

L'indépendance des pays d'Amérique à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e transforme le rapport européen avec

cette partie du monde en relations commerciales mais via le vaste mouvement de migration transatlantique. Le XIX^e est le grand siècle de la domination européenne, l'Afrique et l'Asie du Sud-Est sont partagées en colonies, l'Inde maintenant connectée par le canal de Suez est ravagée économiquement par l'emprise britannique, la Chine soumise à tous les intérêts occidentaux. Néanmoins, la domination du monde ne peut empêcher l'affirmation de nouvelles puissances, les États-Unis, la Russie et le Japon, ni l'exaspération des rivalités des puissances.

La Première Guerre mondiale est la première des apocalypses militaires du XX^e siècle mais l'Europe reste encore l'épicentre du monde qu'elle domine depuis Paris, Londres, Bruxelles, La Haye et Rome. L'emprise coloniale est préservée mais la nouvelle problématique du pétrole émerge au Moyen-Orient. Seulement, l'Europe connaît aussi une nouvelle fracturation, par les rivalités entre démocraties, URSS et dictatures d'extrême droite. La Seconde Guerre mondiale réduit les blocs à deux, l'Est et l'Ouest mais l'Europe perd sa primauté sur le monde. La maritimité du Vieux continent change en quelques années, désormais ce sont les États-Unis le pôle dominant de l'occident et la décolonisation forcée réduit progressivement l'espace mondial dominé.

Dans les années cinquante, l'Europe est coupée en deux par le rideau de fer avec comme protection le parapluie nucléaire américain et l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord. En économie, une fois la reconstruction passée, la croissance économique s'inscrit pour deux grosses décennies en Europe de l'Ouest. L'Europe est dépendante du pétrole du Moyen-Orient qui est devenu aussi, en géopolitique, l'affaire de Washington et Moscou. L'Europe réduit sa dimension mondiale au fil des années même si le Commonwealth britannique et la politique gaullienne donnent encore des restants de grandeurs à Londres et Paris. On ajoutera leurs territoires d'Outre-Mer préservant une dimension mondiale et maritime aux deux pays.

L'Europe des marchands et des industriels dans les années cinquante se réinvente avec la construction européenne. De la CCE à l'Union européenne se construit en plusieurs décennies un marché unique et une monnaie

partagée par une majorité de membres. La maritimité de l'Europe communautaire gagne à chaque intégration même si le Brexit de 2020 en constitue le premier recul. Une réalité économique de l'Europe, en incluant la Norvège et l'Islande, est le maillage des routes maritimes pour relier tous les rivages des mers intérieures. L'Europe ne domine plus le monde, mais elle n'a jamais été aussi intégrée y compris avec des économies du pourtour méditerranéen les plus avancées, Maroc, Tunisie, Turquie. Cette forme de marché commun euro-méditerranéen est un facteur de stabilisation géopolitique indispensable.

Une puissance économique dans un monde globalisé

L'équation économique de l'Europe est simple. Elle a des besoins en matières premières, produits énergétiques et minerais. Seulement, la réduction des dépendances énergétiques, le verdissement et la désindustrialisation ont mécaniquement en partie réduit cette dépendance. En 2025, l'Europe a importé autour de 85 Mt de fer contre 105 Mt en 2019, 62 Mt de charbon contre 109 Mt, 455 Mt de pétrole contre 475 Mt. Une certaine forme de « dé pétrolisation » de l'Europe réduisait le risque géopolitique lié au Moyen-Orient avec un plus grand nombre de fournisseurs (Algérie, Libye, Afrique de l'Ouest, Kazakhstan, Azerbaïdjan, Russie).

L'autre dossier énergétique est celui du gaz. L'Europe énergivore a moins eu besoin de charbon au fil des décennies. Comme pour l'Asie développée, le gaz a pris de l'importance. En 1973, les premiers mètres cubes de méthane soviétique sont entrés en Bavière, car l'Allemagne fédérale a fait, comme l'Italie, le choix de privilégier le gaz naturel sur le nucléaire, un choix inverse de la France. À la fin des années 2010, le GNL devient un des éléments importants du cocktail énergétique européen, car pour décarboner il faut remplacer le charbon par le gaz, en Espagne, en France, en Grande-Bretagne mais avec une diversification des origines du GNL Algérie, Afrique de l'Ouest, Qatar.

Pour Berlin, la croissance économique depuis l'an 2000 demande de l'énergie, le choix politique de sortir du nucléaire a aussi construit un lien économique structurel avec Moscou. En 2012, le gazoduc sous-marin en baltique North Stream est ouvert. Fort de son pétrole et de son gaz, la Russie s'est trouvée « réarmée économiquement » par l'Europe. Bien que confrontée à la crise mondiale de 2008 et à sa propre crise de 2011, l'Europe entend être dans la croissance économique portée par la globalisation tout en admettant sa dépendance énergétique avec Moscou.

Le libre-échange a été la ligne de conduite de l'Europe de l'Ouest, troisième pilier de la Triade économique du monde libre avec les États-Unis et le Japon. Le libre-échange est le fonctionnement de la CEE puis de l'UE, avec les pays du pourtour comme avec le reste dans le monde. Les Européens ont appuyé la création de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) en 1994 et ont accepté l'intégration de la Chine voulue par Washington fin 2001.

La maritimité européenne passe donc par le libre-échange de la globalisation. Les entreprises européennes ont largement participé aux phénomènes de délocalisations et de sous-traitance internationale. La conteneurisation a œuvré aux rapatriements des marchandises manufacturées depuis l'Asie mais aussi des produits alimentaires de l'hémisphère Sud. L'Europe importe une trentaine de millions d'evp pleins par an.

La conteneurisation participe aussi aux exportations mondiales car les productions européennes sont non seulement tournées historiquement vers le marché nord-américain (5,2 M evp en 2025) mais aussi vers l'Asie orientale dans l'émergence économique (6 M) tout en gardant des liens forts avec le Moyen-Orient et le Sous-continent indien (3,8 M), l'Amérique latine (2 M), l'Afrique subsaharienne (2,2 M) et l'Océanie (0,6 M). Comme les marchandises exportées sont dans des gammes souvent à forte valeur ajoutée, elles contribuent aussi à la balance commerciale positive de l'UE.

Le fait maritime européen

Le transport maritime est bien au service de la prospérité du continent. Il va sans dire qu'il a plusieurs siècles d'existence en s'adaptant à toutes les phases historiques depuis le contrôle colonial et les balbutiements du commerce maritime jusqu'à la globalisation actuelle. Pour être clair, la déprise coloniale des années cinquante-soixante n'a pas empêché la continuité d'une puissance maritime européenne dans tous les secteurs d'activités et dans ses liens commerciaux avec le reste du monde.

Dans la pratique, la réduction de l'emprise directe européenne n'a pas empêché les compagnies maritimes menées par des familles d'armateurs de maintenir une forte densité avec toutes les régions du monde. En termes d'entreprises, à l'exception de la GB, il n'y a pas eu de recul, comme l'ont connu les États-Unis, du tissu armatorial. Le transport maritime européen a même réussi à croître alors même qu'apparaissaient de nouveaux acteurs en Asie. D'abord dans les années 50 au Japon, dans les années 80 en Corée, à Taiwan et à Singapour, après 2000 en Chine.

Néanmoins, la grande force du monde maritime européen est d'avoir su préserver sa puissance au-delà même des besoins du continent. C'est ce qu'évoque un document de l'European Community Shipowners' Association (ECSA) rappelant qu'avec 9% de la population mondiale et 25% du PIB mondial, l'Europe contrôle 35% de la flotte mondiale. Soit un ensemble de 14 000 navires. L'ECSA revendique 183 Mds€ de chiffre d'affaires, auxquels s'ajoute un impact économique de 128 Mds€ et 1,4 M d'emplois européens. Le document affirme aussi le rôle du tissu maritime européen dans les souverainetés énergétiques, logistiques et alimentaires. L'Europe maritime peut couvrir ses besoins, et tirer des recettes pour l'économie du continent.

La force des chiffres impose bien la place éminente de l'Europe (UE, GB, Suisse, Norvège). En 2025, huit groupes européens sont présents dans le top 20 des plus grands armateurs. En termes de flotte spécialisée, l'Europe représente 38% des pétroliers, 33% des méthaniers, 30% des vraquiers, 29% des car carrier, 49% des porte-conteneurs. Dans le Top 5 de la conteneurisation, le leader est MSC, devant Maersk, CMA CGM et Hapag Lloyd est 4^e. Si on ajoute leur maîtrise des terminaux dans le monde, la place de l'Europe est encore plus marquante.

Naturellement, l'Europe maritime est un assemblage mené par deux nations hyperspécialisées que sont la Grèce et la Norvège. Il y a également le Danemark du géant Maersk mais aussi de DFDS et Lauritzen Group, la Suède par Wallenius et Stena ainsi que les maisons allemandes de Brême et Hambourg lointaine héritière de la Hanse. L'Italie a une belle tradition avec le groupe Grimaldi, MSC et la famille Aponte bien que basée à Genève. Enfin, la France depuis 1995 avec CMA CGM de la famille Saadé a consolidé l'héritage des armements français pour construire un leader mondial.

Classement mondial flotte marchande (contrôle) et force navale

Pays	M	N	Pays	M	N		M	N
Grèce	1	22	GB	14	9	Pays Bas	27	28
Norvège	6	nd	Danemark	15	nd	Suisse	28	nd
Allemagne	7	18	France	19	8	Espagne	nd	17
Italie	10	11	Belgique	21	38	Suède	nd	27

Source wdmw.org, ISL Yearbook 2024 ; M flotte marchande, N force Navale

Tempête géopolitique autour du continent

L'Europe actuelle a collectivement le même poids économique que les États-Unis. En terme maritime, il y a une forme de dichotomie, au Vieux continent les affaires de commerce et aux USA la force navale. C'est un peu

l'héritage de l'après-guerre, aux Etats-Unis le leadership mondial du camp libéral avec la puissance d'une économie financière, technologique, industrielle et agricole massive, un soft power culturel indéniable et des moyens militaires échelonnés sur toute la planète. De leur côté, les Européens sous le parapluie américain ont pu construire leur intégration et leurs spécialisations économiques industrielles, commerciales et maritimes.

La fin du bloc soviétique, l'arrimage des pays de l'Est et les liens économiques avec la Russie ont donné un sentiment de sécurité aux Européens. Le basculement vers l'Asie Pacifique d'une forme de centralité du monde se constate depuis 2000 dans deux phénomènes, d'une part la globalisation qui fait de l'Extrême-Orient « l'atelier du monde » et d'autre part le retournement vers l'Asie de l'administration Obama des préoccupations atlantiques à des perspectives Pacifiques et notamment autour de la Chine, partenaire commercial et rivale politique. Le concept supérieur d'espace Indopacifique associe encore plus de régions mais bien loin de l'Europe. Seule la France par ses Outre-Mer peut s'intégrer à ce concept.

L'Europe est tournée vers ses performances économiques ou ses problèmes structurels (crise 2011-2015, Brexit 2016). Le monde multilatéral et la globalisation économique créent de plus en plus de partenaires et les accords de libre-échange sont là pour rendre les choses plus simples, accords avec le Japon, la Corée, le Canada, négociations avec le Mercosur. Naturellement, l'Europe ne peut rester éloignée des questions du monde. Le printemps arabe de 2011 a provoqué au Proche-Orient le phénomène de l'État islamique et demandé une impulsion militaire euro-américaine. Faire avec le réveil de la Russie de V. Poutine avec la crise en Géorgie en 2008 et l'annexion de la Crimée en 2014. Quant à la Chine, c'est un partenaire et un rival commercial dont il faut considérer toutes les actions diplomatiques telles les Nouvelles routes de la Soie. À la mi-temps des années 2010, l'Europe sort de sa crise économique et peut espérer trouver sa voie dans la globalisation. Par nature, elle préfère les administrations démocrates à Washington mais doit faire, en 2017, avec le Républicain Donald Trump dont l'une des mesures phares est la remise en cause du libre-échange. Durant le premier mandat Trump, la guerre commerciale est dirigée contre la Chine désignée responsable de la désindustrialisation et du déclin américain. Néanmoins, en 2018, les États-Unis ont aussi imposé des droits de douane de 25% sur l'acier européen et de 10% sur l'aluminium.

Arrive alors la grande pause de la crise sanitaire qui a brisé l'élan d'une remise en cause de la globalisation par Washington. L'Europe peut considérer que la défaite de D. Trump en 2020 éloigne les menaces sur le libre-échange. La maîtrise de la crise du covid devait ouvrir des temps meilleurs, ils ne viendront pas, car en février 2022 la Russie attaque l'Ukraine. La politique de sanctions engagée par l'UE est l'une des formes de soutien à Kiev. En pratique, elle casse le lien économique construit depuis deux décennies qui a fait de la Russie le premier fournisseur de produits énergétiques de l'UE.

Aux interdictions d'importation de pétrole, de produits pétroliers, de charbon et l'an prochain de gaz se sont ajoutés divers paquets de sanctions, dont des maritimes, qui forment une guérilla économique contre Moscou. Tout n'est pas parfait, la lutte contre la flotte fantôme qui circule dans les eaux européennes pourrait être musclée, les deux interventions françaises en mer à la recherche de la légalité des navires peuvent être une piste d'action.

Les sanctions avec la Russie obligent à une politique d'approvisionnement de substitution avec deux recours possibles, le Moyen-Orient et les États-Unis. Dans un premier temps, c'est le golfe persique qui assure le relais d'approvisionnement mais aujourd'hui ce sont les États-Unis qui fournissent 14% de pétrole brut, 24% de produits raffinés mais aussi 28% charbon. L'autre enjeu est la substitution du gaz russe, terrestre et maritime, et là encore les États-Unis ont pris le relais avec 59% des importations en 2025. Ainsi, le deal quasi géopolitique avec Moscou détruit par la guerre en Ukraine est remplacé par un lien commercial énergétique transatlantique alors même que Washington nous malmène. Des voix appellent déjà à éviter l'écueil d'une nouvelle dépendance.

Washington comme puissance mondiale a le devoir de s'impliquer dans toutes les régions du monde avec des échiquiers locaux de plus en plus complexes. Au Moyen-Orient, l'individualisation des positions géopolitiques de tous les protagonistes (Turquie, Égypte, Arabie Saoudite, EAU, Qatar) accentue la fragmentation et les antagonismes dans les guerres civiles (Libye, Yémen, Soudan). La région devient de moins en moins lisible pour les Européens en espérant éviter des dégradations de fond en Israël et en Iran. Une crise régionale aurait des conséquences sur les prix du pétrole et par écho sur l'économie européenne.

L'attaque du Hamas sur Israël fin 2023 et le conflit à Gaza ont provoqué l'implication inattendue de la rébellion Houthis visant le trafic maritime en mer Rouge. Depuis

deux ans, il contourne massivement l'Afrique sans conséquence majeure, si des moyens navals européens ont été engagés pour la sécurisation du Sud de la mer Rouge, l'économie maritime européenne attend un retour sans risque du transit via le détroit de Bab el-Mandeb et redoute dans les premiers jours de mars l'impact des attaques américano-israéliennes contre l'Iran.

Le dernier arrivé des phénomènes géopolitiques provient des États-Unis du fantasme D. Trump. La nouvelle politique commerciale s'est traduite par des droits de douane que chaque partenaire doit négocier avec Washington, dont l'UE avec ses 15% de taxe mais dont on ne sait plus l'avenir avec la remise en cause du droit de la présidence par la Cour suprême. L'UE grande exportatrice reste attachée au libre-échange, elle doit finaliser l'accord avec le Mercosur, s'accorder avec l'Inde et l'Australie tout en évitant d'être noyé sous les produits chinois.

L'Europe doit trouver sa place dans la multipolarité économique de la globalisation mais c'est sans doute le travail le plus facile pour les Européens. Leur place dans la multipolarité géopolitique est plus complexe. Pour l'instant c'est l'opposition frontale à la Russie aux côtés de l'Ukraine. Le Moyen-Orient est un maelström dans lequel seules la France et la GB peuvent avoir une place. Il en va presque de même pour l'Indopacifique. Il va de soi qu'un conflit sino-taiwanais poserait des questions embarrassantes pour l'UE face à la Chine.

Ce qui est franchement difficile à vivre en terme géopolitique c'est la rupture entre les États-Unis et l'UE à l'initiative de l'administration Trump, au-delà du dossier du Groenland. Les Européens ont du mal à accepter une forme de fin du fameux parapluie transatlantique. L'Europe des marchands et des industriels doit aussi être celle des diplomates et des soldats. Vouloir commercer par de là les mers avec le monde demande une nouvelle dimension aux Européens. À la perte des colonies s'est substituée en quatre décennies la mondialisation qui n'est pas qu'affaires d'économies sous l'égide du dieu Mercure, elle est aussi d'accepter la conflictualité sous l'égide de Mars. Quant aux affaires de la mer, sous l'égide de Neptune, les choses sont à ce jour toujours éminemment positives pour l'Europe.

Paul TOURRET