



## Mondialisation, maritimisation et appropriation des mers

*Il n'est pas aisé de raconter en quelques lignes l'évolution du droit de la mer et d'exposer en quelques mots ce vers quoi il tend aujourd'hui. Que les spécialistes, historiens et juristes veuillent bien pardonner la simplification de cet exposé : j'ai seulement voulu tenter de montrer son évolution et surtout faire entrevoir les situations qu'elle est susceptible de provoquer afin que le lecteur peu averti ait quelque élément de réflexion sur les enjeux économiques, politiques mais aussi militaires de cette évolution pour la France, et sur l'état d'esprit et les décisions qu'il conviendra de prendre.*

La mer a toujours été source de puissance économique et politique. Sans qu'il soit nécessaire de remonter aux Phéniciens, Grecs ou Romains, rappelons-nous la domination des Génois dans le golfe du Lion avant que les Vénitiens ne s'emparent à leur tour de la suprématie maritime en Méditerranée. La fin du XVe siècle et surtout le XVIe siècle voient les grandes découvertes et l'expansion commerciale des états européens, du moins de certains d'entre eux. Si jusqu'alors, la force «faisait» le droit, la fin du XVIème et la première moitié du XVIIème siècle voient des tentatives pour fixer dans les textes le statut des océans, sans doute devenu nécessaire du fait du développement exacerbé des rivalités commerciales sur mer entre certains pays européens et notamment le Portugal, les Pays-Bas et l'Angleterre, mais aussi la France.

S'opposent alors deux conceptions: la *Mare liberum* de Grotius et la *Mare clausum* de Selden : *mer libre* contre *mer fermée*.

### **Mare liberum ou Mare clausum**

Pour l'Anglais John Selden (1584-1654), avocat et membre de la Chambre des Communes, la «privatisation» de la mer est un droit établi par l'usage qui ne fait pas plus obstacle à la navigation internationale et donc aux échanges commerciaux maritimes que les frontières terrestres ne gênent l'échange des marchandises.

Au contraire, son contemporain Hugo Grotius (1583-1645), juriste et philosophe néerlandais auquel Selden répondait, voit dans l'Océan une *grande voie de commerce réciproque* entre les peuples qui leur permet d'échanger leurs productions que la nature a inégalement

[cesm.reserves@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.reserves@marine.defense.gouv.fr) - [www.prospectives-marine.fr](http://www.prospectives-marine.fr)

réparties entre les diverses parties du monde. Pour Grotius, l'Océan appartient à tous et nul ne peut s'approprier ce qui ne peut être occupé par un seul.

Il faudra du temps pour que les conventions de Genève en 1958 et la convention de Montego Bay en 1982 fassent triompher le concept de *Mare liberum* consacrant la liberté des mers.

Pourtant déjà, ce droit souffre de remise en cause avec l'apparition ou le développement de deux phénomènes : *l'appropriation statique* et *l'appropriation dynamique* des mers.

Le développement de l'économie mondiale en particulier des pays dits «émergents» a pour corollaire un accroissement considérable des besoins en énergie et en matières premières dont les gisements terrestres s'épuisent et un accroissement non moins considérable des échanges commerciaux maritimes et donc du trafic. Une économie nationale ne peut fonctionner que si elle dispose à la fois d'énergie, de matières premières et de la possibilité de «livrer» ses produits manufacturés.

Par ailleurs, les fonds marins se sont révélés peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale riches à profusion en hydrocarbures et en nodules de différentes natures : l'économie devenue mondiale par le développement des flux commerciaux et financiers, devient aussi de plus en plus maritime.

Ainsi, de la liberté des mers assurant la libre navigation et le commerce, le droit de la mer évolue peu à peu pour devenir un droit d'exploitation des richesses sinon un droit d'emprise.

### **L'appropriation statique des mers : mer territoriale et ZEE**

La *mer territoriale* définie à la fin du XVI<sup>ème</sup> siècle s'étend sur 3 milles nautiques et correspond à l'espace de pêche alimentaire et de défense des côtes et des approches. Il faut noter que certains pays d'Amérique latine avaient unilatéralement étendu cette zone jusqu'à 200 milles nautiques dans le but d'exploiter leur plateau continental.

En 1982, la convention de Montego Bay élargit cette zone de la mer territoriale à 12 milles nautiques et crée une Zone Economique Exclusive (ZEE) de 200 milles nautiques. Mais un certain nombre d'états africains ou sud-américains notamment continuent de considérer que «leur» mer territoriale s'étend sur 200 milles nautiques.

En outre, les états ont la possibilité de solliciter auprès de la Commission des limitations du plateau continental une extension de leurs droits jusqu'à 350 milles nautiques.

Ces aménagements se font bien évidemment au détriment de la haute mer, théoriquement espace de libre navigation.

#### Une source de tensions et de conflits

Cet état de choses, pour ne pas dire cette anarchie puisque certains états n'ont pas attendu la décision de ladite commission pour donner effet à l'extension sollicitée (c'est le cas du Brésil par exemple) est une source de tensions voire de conflits pour la possession des îles Kouriles que se disputent Japon et Russie, des îles Senkaku revendiquées par le Japon et par la Chine ; en mer de Chine méridionale, route particulièrement stratégique par laquelle transitent 30% du trafic maritime mondial et par ailleurs riche en ressources halieutiques mais aussi en gisements de gaz et de pétrole, ce ne sont pas moins de sept états : Chine, Philippines, Vietnam, Taïwan mais aussi Brunei et la Malaisie qui ont des prétentions sur les archipels des Paracel et des Spartleys ; plus près de nous, en Méditerranée orientale notamment Grèce et Turquie s'opposent pour l'exploitation de gisements de pétrole dans des zones maritimes sur lesquelles chacune prétend détenir un droit, comme au large de Chypre, du Liban, d'Israël et de la Syrie pour cause de découverte de gisements d'hydrocarbures. La guerre meurtrière entre l'Argentine et la Grande-Bretagne à propos des

îles Malouines en 1982, année de la signature de la convention de Montego Bay, en était déjà une illustration.

Les ressources minérales marines (métaux de base et stratégiques) dont l'industrie souffre déjà de pénurie, les ressources halieutiques et biologiques, l'accroissement des besoins et donc de l'exploitation des ressources sont ainsi la raison première de cette appropriation statique des mers : dans moins de vingt ans, en 2030, les besoins énergétiques mondiaux seront de 25% supérieurs à ceux d'aujourd'hui alors que 22% des réserves connues de pétrole et 30% de celles de gaz sont au fond de la mer ; près d'un tiers du pétrole et du gaz consommés aujourd'hui est déjà extrait des fonds marins.

## **L'appropriation dynamique des mers**

### Le déni d'accès, première forme d'appropriation dynamique des mers

La première forme d'appropriation dynamique des mers est le non-respect par des états côtiers du droit au *libre passage inoffensif dans leur mer territoriale*, du droit à la *libre navigation dans leur zone économique exclusive*, ou du droit au *libre passage en transit et au passage inoffensif dans les détroits internationaux*. En haute mer même, certains états nient le droit à la libre circulation, à la liberté de la pêche et de l'exploitation des ressources sous contrôle de l'Autorité des fonds marins.

*Ce déni d'accès* de certains états soit à leurs espaces maritimes soit même à des espaces considérés par eux comme relevant de leur autorité, soit même *aux « espaces de tous »*, est aussi parfois le fait d'agents non étatiques : il en est ainsi de la piraterie, des trafics en tout genre, du terrorisme, qui cherchent à s'approprier des espaces maritimes afin d'exercer plus facilement leurs activités illégales.

La guerre des mines dont la presse fait parfois état est bien une réalité, par exemple en mer de Chine méridionale ; elle pourrait le devenir au Moyen-Orient si l'Iran mettait à exécution sa menace de fermeture du détroit d'Ormuz, point de passage obligé de plus de 40% du trafic pétrolier mondial.

De la même manière, le développement de flottes sous-marines ou d'une manière plus générale des forces navales dont nous faisons état dans le précédent numéro de *Prospectives Marine*, est à mettre en parallèle avec cette « mauvaise volonté », sinon l'agressivité de certains états.

### Une autre forme d'appropriation de la mer : le contrôle des flux commerciaux

Une seconde forme d'appropriation dynamique des mers est le contrôle des flux commerciaux.

Comme on le sait, l'économie mondiale est essentiellement maritime : 80% des échanges d'hydrocarbures, 90% du minerai de fer transitent par la mer ; les échanges de biens manufacturés, les exportations de soja, de blé, se font par voie maritime. Le contrôle du commerce maritime est donc une autre forme d'appropriation dynamique des mers qui revêt différents aspects constituant comme les maillons d'une chaîne : construction navale civile, armements et chaînes logistiques, assurances et finances maritimes. Les cinq premières flottes de commerce mondiales sont aujourd'hui la Grèce, le Japon et l'Allemagne, suivie désormais par la Chine et la Corée ; presque 100% de la construction navale civile est aux mains des Asiatiques.

Ce classement et ce palmarès confirment s'il est besoin le basculement de l'économie mondiale au profit des pays asiatiques : en 2011, sur les dix premiers ports mondiaux, huit sont chinois, un seul est européen ; huit des dix premiers terminaux à conteneurs sont asiatiques ; l'Asie a pris pied en Europe : pour ne citer que ces deux exemples, le port du Pirée est désormais entre les mains des Chinois, qui ont aussi acquis 40 000 m<sup>2</sup> dans le

terminal à conteneurs du Havre. Et en février 2013, la Chine prend le contrôle du port pakistanais de Gwadar à l'ouverture du détroit d'Ormuz !

## **Conclusion**

Comme l'écrit Emmanuel-Marie Peton <sup>1</sup> : « il nous faut adopter une vision océanique : le monde est un réseau dont il faut posséder et maîtriser des points stratégiques afin d'affirmer et défendre nos intérêts. Cela va du développement de clusters sur nos façades maritimes aux réseaux qui les relient dans nos territoires et dans le monde ».

La concrétisation de cette vision économique et militaire est sans doute une condition de notre survie, en tout cas une réponse à notre situation économique et morale.

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

### **Définitions**

Mer territoriale : 12 MN (22,2 km) à partir de la laisse de basse mer. L'Etat riverain y exerce sa souveraineté tant sur les eaux surjacentes que sur le fond et le sous-sol. Tous les navires y ont un « droit de passage inoffensif ».

Zone économique exclusive (ZEE) : jusqu'à 200 MN (370 km) toujours à partir de la laisse de basse mer. Elle peut être étendue jusqu'à 350 MN (648 km). L'Etat côtier y exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'exploitation des ressources y compris la pêche qu'il peut réglementer, mais il n'a aucun droit sur les eaux surjacentes.

La haute mer où la liberté de navigation prévaut commence à la limite de la ZEE,

Les détroits « internationaux » sont des points de passage obligés où les navires disposent d'un droit de passage en transit, sans entrave et pacifique : liberté de navigation en transit continu et rapide.

Laisse de basse mer : limite extrême atteinte par la mer sous l'influence de la marée en l'absence de perturbations météorologiques ou océanographiques exceptionnelles.

### **Extrait de l'article 56 de la convention de Montego Bay**

Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier a :

- a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;
- b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :
  - la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ;
  - la recherche scientifique marine ;
  - La protection et la préservation du milieu marin.

## **Bibliographie**

<sup>1</sup> Les appropriations des mers par Emmanuel-Marie Peton  
*Revue DSI hors série n°25*

<sup>2</sup> La nouvelle bataille du Pacifique par Jean-Stéphane Betton  
*Marine & Océans n°238*

<sup>3</sup> Mer agitée : la maritimisation des tensions régionales  
*Etudes marines (Centre d'études supérieures de la Marine ) N° 3 Janvier 2013*

<sup>4</sup> Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans  
*Rapport d'information de la Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat*

# Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans

*La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat a décidé, à l'initiative de son président, Monsieur Jean-Louis Carrère, de mettre à profit la période de la suspension des travaux parlementaires liée aux élections présidentielles puis législatives du printemps 2012, pour engager une réflexion de fond sur les enjeux de notre Défense nationale et se préparer ainsi à apporter une contribution à la réflexion sur la révision prochaine du Livre blanc sur la sécurité et la Défense nationale.*

Répartie en groupes de travail composés de parlementaires de toutes les tendances représentées au Sénat qui ont travaillé et réfléchi ensemble, en bonne intelligence malgré les campagnes électorales en cours, sur des sujets qui, à l'évidence, dépassent les clivages partisans, grâce aussi aux auditions organisées conjointement avec la délégation sénatoriale à l'Outre-mer ou avec le groupe de travail de la commission sur le format des forces armées, la commission s'est mise en position de peser sur les grands choix et les grandes orientations qui vont être décidés en matière de défense et de pouvoir participer aux travaux du nouveau Livre blanc en ayant pris le recul nécessaire et déjà approfondi certains thèmes.

En effet, dans le contexte budgétaire actuel, nous devons plus que jamais avoir les idées claires sur les menaces et les opportunités qu'offre le contexte international, une vision précise de nos priorités, du niveau de nos ambitions et de nos objectifs, afin de déterminer les moyens que nous pouvons et voulons y consacrer.

La mondialisation s'est traduite par une montée en puissance des enjeux maritimes aussi bien en termes de flux que de ressources. L'importance économique, diplomatique, écologique

croissante des espaces maritimes dans la mondialisation fait plus que jamais de la mer un enjeu politique grâce auquel un État peut rayonner et affirmer sa puissance sur la scène internationale.

Le groupe de travail a souhaité approfondir cette question dans laquelle les problématiques civiles et militaires sont imbriquées, et réfléchir, voire remettre en cause des vérités que chacun semble prendre comme allant de soi.

Chacun s'accorde ainsi pour dire qu'un domaine maritime de 11 millions de kilomètres carrés, vingt fois la superficie de la France, est une chance, une opportunité, un atout stratégique, économique et politique.

Encore faut-il savoir quelle est la proportion de ce territoire dont nous avons une véritable connaissance, une délimitation juridiquement incontestée, voire une simple maîtrise ?

Encore faut-il savoir quel pourcentage de ce territoire constitue réellement un atout stratégique ?

Encore faut-il savoir où sont précisément situées les ressources en hydrocarbures et en minerais susceptibles d'être exploitées à l'horizon d'une vingtaine d'années ?

Voici le type d'interrogations qui ont motivé les très nombreuses auditions de

civils, de militaires, d'industriels, d'experts, d'universitaires, auxquelles les sénateurs du groupe de travail ont procédé afin d'éclairer leur réflexion.

Il a été souvent souligné, lors de ces auditions, que l'extraction pétrolière et gazière offshore, les traitements des minerais, les services en mer, les énergies marines renouvelables constituaient des secteurs d'avenir. Il est vrai que la France dispose dans ces domaines d'entreprises hautement compétitives. Mais ont-ils la taille critique pour faire face à la concurrence ? Tous ces secteurs se valent-ils ? Quels en sont les modèles économiques ? À quel horizon ? Quel accompagnement l'État peut-il offrir à ces entreprises ?

11 millions de kilomètres carrés sur plusieurs océans, n'est-ce pas aussi une contrainte, l'obligation pour les pouvoirs publics et singulièrement pour la marine de cultiver un don d'ubiquité de moins en moins compatible avec nos finances publiques ?

Il a été affirmé devant les membres du groupe de travail que l'étendue de son espace maritime était devenue un enjeu majeur pour notre pays. De nombreux experts ont décrit les opportunités qu'offrent nos Zones Economiques Exclusives d'outre-mer, mais les pouvoirs publics se donnent-ils les moyens de valoriser ces espaces et ces opportunités ?

L'espace maritime français est, en effet, constitué pour 97 % de nos territoires d'outre-mer sans qu'une stratégie politique pour créer autour de ces ressources à long terme une communauté d'intérêts entre ces territoires et la métropole ne soit clairement perceptible. La valorisation des ZEE, si elle peut demain apporter une partie des réponses aux problèmes d'emploi de ces territoires, ne ravivera-t-elle pas sur le plan politique une volonté d'autonomie, voire d'indépendance, bien au-delà de la problématique économique des espaces maritimes de l'outre-mer ?

Il y a des questions économiques, il y a des questions militaires sur lesquelles le

groupe de travail s'est concentré afin de préparer la réflexion sur le nouveau Livre blanc sur la défense et la sécurité.

La perspective du Livre blanc, mais surtout les choix budgétaires et donc capacitaires qui devront être effectués dans les prochains mois nous imposent de réfléchir sur l'adaptation de notre marine à l'accroissement des activités, des menaces et de la violence en mer. Car si la mer offre de nouvelles opportunités, on y constate une augmentation de la criminalité, des menaces, des trafics illicites, des risques de conflits territoriaux liés à la convoitise que suscitent les ressources naturelles des fonds sous-marins et une fragilisation croissante de nos voies maritimes d'approvisionnement.

Avec un format en nette diminution, des renouvellements repoussés d'année en année, la Marine française semble faire le grand écart. La France souhaite tout à la fois disposer d'une marine océanique porteuse de la dissuasion nucléaire et capable d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations avec un groupement aéronaval et une marine capable de sécuriser l'ensemble de ces zones économiques exclusives, et de pouvoir comprendre, prévenir, protéger, projeter, voire intervenir sur l'ensemble des océans de la planète.

C'est une belle ambition.

Dans un contexte où les pays émergents, notamment la Chine et le Brésil mais pas seulement, déploient des stratégies maritimes ambitieuses, construisent les marines de demain, peut-on imaginer que, dans la situation financière où la France se trouve, nous pourrions faire l'impasse sur le développement d'une politique maritime commune qui inclut une dimension militaire ?

« L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des Etats chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources... » annonçait déjà le général

de Gaulle en 1969 : alors que les pays émergents sont en train de constituer des marines puissantes, la France est-elle

prête pour un avenir qui se jouera en mer?

Voilà quelques-unes des interrogations auxquelles la Commission s'est efforcée de répondre.

André Trillard  
*Sénateur de Loire atlantique*  
*Maire de Saint-Gildas-des-Bois*

Jeanny Lorgeoux  
*Sénateur du Loir-et-Cher*  
*Maire de Romorantin*

*Ce texte est extrait du préambule au Rapport d'information de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées du Sénat sur le sujet publié en juillet 2012 :*

*Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans*

*Disponible sur internet à l'adresse <http://senat.fr/notice-rapport/2011/r11-674-notice.html>*

---

## Rappel de mémoire

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

*Les associations régionales d'anciens marins sont sollicitées pour nous faire parvenir par courrier postal ou par mail à l'adresse [cesm.reserves@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.reserves@marine.defense.gouv.fr) le calendrier des commémorations qu'elles organisent localement pour pouvoir en faire l'annonce.*

**20 mars 1912** : le Président de la République Armand Fallières crée le service de l'aviation maritime.

**22 mars 1996** : la frégate *La Fayette* première d'une série de cinq bâtiments furtifs, est admise au service actif et rallie la force d'action navale à Toulon.

**24 mars 1773** : Louis XV donne mission au capitaine de vaisseau Yves de Kerguelen à bord du *Roland* de conduire une nouvelle expédition vers les terres australes. Ses instructions sont brèves : « Sa Majesté s'en remet au zèle et l'expérience du sieur de Kerguelen pour les relâches et les partis à prendre selon les circonstances. »

**29 mars 1631** : Richelieu publie le « règlement sur le fait de la marine » dont le but est de donner les premiers fondements d'une organisation administrative de la marine. Pour la première fois, une organisation du commandement à terre est mise en place. Ce document constitue en quelque sorte l'acte de naissance de la marine militaire française.

**29 mars 1967** : le premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins, le *Redoutable*, est lancé à Cherbourg en présence du général De Gaulle qui déclare : « C'est une journée capitale pour notre Marine, pour notre défense et, par là, pour notre indépendance ».

**6 avril 1946** : création par arrêté ministériel des commandos Marine avec du personnel sélectionné parmi les fusiliers marins. Ces nouvelles unités ont vocation à mener des

missions offensives lors d'opérations amphibies ou des coups de main à terre à partir de bâtiments ou aéronefs de la marine.

**9 avril 1682** : René Robert Cavelier de la Salle prend possession du Mississippi au nom du roi de France et donne le nom de Louisiane en l'honneur du roi à la région qui s'étend du Golfe du Mexique aux grands lacs américains.

**15 avril 1803** : Le premier consul Bonaparte ordonne « qu'un port de guerre de première classe soit créé à Cherbourg » avec cales de construction et bassin de radoub pour les navires de guerre.

**22 avril 1927** : le ministre de la Marine Georges Leygues, rénove par décret l'organisation de la marine qui comprend des forces de haute mer et des forces de défense du littoral.

**24 avril 1991** : l'amiral Jacques Lanxade est nommé chef d'état-major des armées. Il est le premier marin à occuper ces fonctions depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation général de la Défense.

**27 avril 1800** : décret du 7 floréal an VIII qui crée la fonction de préfet maritime dans les ports du Havre puis de Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon, Anvers et Gênes. Le préfet maritime est directement responsable devant le ministre de la Marine des activités militaires et techniques qui se déroulent dans sa circonscription.

**27 avril 1848** : Victor Schoelcher, sous-secrétaire d'État à la Marine, fait proclamer l'abolition de l'esclavage. Le décret est signé à l'hôtel de la Marine par le ministre de la Marine, Dominique Arago, Dupont de l'Eure et Lamartine.

**28 avril 1780** : la frégate *Hermione*, commandé par le lieutenant de vaisseau de la Touche, arrive à Boston avec à son bord le marquis de Lafayette qui, après un premier séjour en Amérique, revient apporter le soutien de Louis XVI aux insurgents.

**4 mai 1733** : naissance à Dax de Jean-Charles de Borda, scientifique et marin, dont le patronyme se perpétue de nos jours grâce aux bordaches, élèves de l'École navale, autrefois hébergée sur les vaisseaux éponymes.

**7 mai 1943** : un bataillon de fusiliers marins participe à la libération de la base navale de Bizerte occupée par la Wehrmacht à la suite du débarquement américain en Afrique du Nord.

**12 juin 1998** : Le CV Eric Tabarly périt en mer d'Irlande.

**14 juin 1944** : *La Combattante*, commandée par le capitaine de vaisseau André Patou, après avoir participé aux opérations du débarquement, se présente devant Courseulles avec à son bord le général de Gaulle.

**7 juillet 1979** : Lancement du premier sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire.

**13 juillet 1972** : Toute discrimination statutaire entre hommes et femmes engagés dans la Marine est supprimée.

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

**17 juillet 1940** : Constitution du 1<sup>er</sup> bataillon de fusiliers marins qui combattrait en Erythrée, en Syrie, à Bir Hakeim, en Italie et jusqu'au Rhin après avoir débarqué en Provence le 15 août 1944.

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

## Liens et publications



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



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



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



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



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



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