

RAPPORT D'ÉTUDE CEMM – 2016 – n° 3

Eclairages complémentaires au rapport d'étude de 2014

FORCES PRE-POSITIONNEES ET POSITIONNEMENT DYNAMIQUE

Résumé

La Marine nationale combat en mer et à partir de la mer dans des zones géographiques immenses qui imposent à terre un système de soutien réticulaire souple pouvant faire appel à des ressources civiles tout en conservant une capacité autonome de durer en haute mer pour tirer le meilleur profit opérationnel d'un prépositionnement dynamique qui la caractérise.

Les menaces qui pèsent sur des approvisionnements énergétiques et commerciaux, dont notre économie est totalement dépendante, sont géographiquement situées dans des zones d'intérêt stratégique pour notre sécurité. Ces zones sont de plus susceptibles d'être verrouillées par des politiques de « déni d'accès » qui se développent en parallèle d'une territorialisation rampante des espaces en haute mer. Elles couvrent principalement les approches du continent européen, de l'Atlantique à la Méditerranée, le golfe de Guinée et la partie nord de l'océan Indien. Elles se prolongent vers la mer de Chine par où transite la majorité de nos échanges commerciaux de biens marchands, industriels et énergétiques.

L'étude reprend des observations faites sur les différentes sous-zones de ce vaste périmètre. L'avis de l'Académie est cependant subordonné à une analyse cartographique précise qui devrait être réalisée par des experts, dont ceux qui appartiennent à l'état-major de la Marine.

D'autres espaces ne peuvent être négligés par omission et manque de vision stratégique alors que la France, selon Washington, possède la première ZEE mondiale. Les désordres liés au changement climatique vont révolutionner les équilibres. La fonte des glaces en Arctique en sera le premier accident historique et les zones côtières, refuges de 75 % de la population mondiale, seront l'épicentre de désordres majeurs.

D'une façon générale la Marine devrait participer à une stratégie d'influence de la France par des déploiements de forces navales dans des zones émergentes. Dans cette optique et en complément des points d'appui existants ainsi que des accords avec nos partenaires européens, il semble que la Marine ait tout intérêt à développer et entretenir des partenariats stratégiques notamment avec les pays de la zone du Sud-Est asiatique, l'Inde et l'Égypte, mais aussi le golfe de Guinée et le Brésil, en s'appuyant sur les relations industrielles, navales et économiques établies avec les pays concernés.

Enfin, la Marine aurait intérêt à passer, ou à conforter, une convention avec la compagnie CMA CGM qui lui garantisse un accès privilégié ou prioritaire à ses services de transport multimodal à travers le monde. Elle pourrait même profiter utilement de façon plus large des facilités logistiques diverses offertes via les agents de cette compagnie (ou d'autres comme Bourbon ou Total) implantés dans plusieurs centaines de ports dans le monde. Ce principe de réseaux « *worldwide* » permet aux grands armateurs de se reconfigurer très efficacement pour tout événement imprévu. C'est donc un facteur majeur de résilience stratégique.

* *

Après avoir rappelé le contexte des études confiées à l'Académie de marine relatives aux évolutions possibles des forces prépositionnées et du positionnement dynamique, nous reviendrons sur les préconisations formulées en 2014 pour en approfondir les termes dans le

sens des questions complémentaires posées en avril 2015 par le chef d'état-major de la Marine.

ETUDE DE 2014

Le réseau de bases militaires françaises outre-mer et à l'étranger permet le prépositionnement de capacités militaires pour la prévention et l'intervention. Cependant le contexte global dans lequel nos forces opèrent évolue. Les moyens disponibles sont comptés, les foyers de crise se multiplient, menaçant nos intérêts y compris dans des zones éloignées de nos bases, et les contraintes diplomatiques pour l'intervention à partir de pays étrangers augmentent. Or l'adaptation du réseau des bases est longue, compliquée et chère. Grâce à la liberté de la haute mer et à la mobilité conférée, les forces maritimes, incluant des moyens aériens et terrestres embarqués, peuvent apporter une réponse différente à ce besoin : le positionnement dynamique. Le concept de « Sea Basing », créé par les Etats-Unis et en cours d'adaptation par l'OTAN, vise au même objectif d'optimisation de l'emploi des forces et de réactivité.

Approfondir le concept de positionnement dynamique en analysant ce qui a pu être fait dans le passé et ce que font les autres pays. Permettre à l'EMM de développer une stratégie de prépositionnement adaptée aux menaces et conflits futurs et aux capacités actuelles de l'Etat français.

Etude complémentaire demandée en 2015

A défaut de concept de « Sea Basing » à l'américaine, la Marine nationale doit pouvoir s'appuyer sur un réseau de points de soutien outre-mer et à l'étranger, et conserver une capacité de prépositionnement dynamique à la mer.

Etablir une cartographie des « points chauds » maritimes avec une perspective historique succincte et les grandes tendances qui se dégagent : contentieux de souveraineté (mer de Chine, îles du golfe Arabo-Persique), tensions sur les ressources maritimes en hydrocarbures (Léviathan), zones de piraterie et terrorisme maritime (océan Indien, golfe de Guinée).

* *

Etude de 2014 (extraits)

Le monde, en se transformant rapidement, relativise nos certitudes, change ses points d'équilibre, ouvre de nouveaux réservoirs de richesses au développement économique et présente de nouveaux champs de compétition et de friction à la régulation militaire.

Les espaces océaniques, comme d'autres espaces fluides (sidéral, électronique, monétaire) figurent au premier rang des enjeux stratégiques actuels [1]. Du fait de sa position géostratégique unique au cap occidental de l'Europe et de ses territoires d'outre-mer bien répartis sur la planète, la France est idéalement placée pour en tirer parti. La Marine nationale, opérateur principal qui veille à ses intérêts au large, est de facto au cœur d'une légitime ambition maritime française.

Le monde, qui composera avec de nombreuses difficultés socio-économiques et ethno-religieuses, devra réarticuler rigidités terriennes belligères et fluidité maritime coopérative [2]. L'entreprise européenne ne peut, pour défendre ses intérêts, faire l'économie de la puissance et cette puissance ne peut faire l'impasse sur l'économie maritime [3].

La puissance maritime, nécessaire au contrôle des échanges économiques et commerciaux, s'installe de ce fait au cœur des pouvoirs présents et à venir. La mer, espace de liberté et d'entreprise, fut de tout temps un espace convoité ; elle l'est plus encore aujourd'hui.

La mer est par nature l'espace privilégié de la manœuvre stratégique de forces aéromaritimes et sous-marines, nucléaires comprises : celles des puissances navales historiques, mais aussi celles des marines des pays émergents dont les ambitions ne se limitent plus à patrouiller dans les espaces contigus ou les zones économiques exclusives [4].

La puissance politique et économique ne saurait se dispenser de la puissance militaire et celle-ci de la puissance navale.

La compétitivité de la France et le maintien de son autonomie de décision et d'action passent par la mer et par une manœuvre stratégique d'ensemble qui concerne donc directement la Marine nationale et que l'Académie de marine souhaite promouvoir.

La Marine nationale, par sa spécificité, illustre de façon forte l'identité stratégique de la France et ses responsabilités mondiales. Pour toutes ces raisons, mondialisation, maritimisation d'un côté, atouts et responsabilités maritimes de la France de l'autre, un « regard d'avenir sur la Marine nationale » montre que pour être vraiment au service de la Nation, la Marine doit désormais faire valoir son rôle d'acteur majeur d'une nouvelle ambition maritime, vecteur d'une stratégie de développement sécurisé de la France au XXI^{ème} siècle.

Déployer : principes proposés

Il apparaît souhaitable d'organiser le déploiement naval autour de deux principes :

- un positionnement dynamique de surveillance et d'action de basse intensité,
- une capacité mobile d'intervention lourde par constitution d'une force de combat.

Le premier principe est d'application permanente dans les atterrages du continent européen et d'une certaine façon outre-mer ; il constitue le volet naval d'une forme de sauvegarde nationale ou européenne.

Le second est d'application circonstancielle dans toutes les zones de crise où peut exister une opposition navale ; il suppose de pouvoir déployer une capacité d'intimidation et de combat, autonome ou gérée dans un cadre de coalition navale.

Combiner mobilité stratégique et tactique

Seule la mobilité générale du dispositif de déploiement peut compenser la rareté des moyens disponibles, provoquer chez les perturbateurs maritimes un salutaire sentiment d'incertitude et permettre de concentrer des forces de combat quand c'est nécessaire ou prescrit.

C'est la combinaison d'une mobilité stratégique et tactique, servie par un réseau fixe de points d'appui variés, civils et militaires, français, européens et étrangers qui peut créer la dynamique d'un déploiement naval évolutif et adapté aux besoins de sécurité de l'activité maritime qui dessert la France et à l'exercice de ses responsabilités militaires dans le monde.

Conclusion sur les déploiements requis

Les forces navales doivent être déployées en permanence dans les atterrages nationaux métropolitains et outre-mer pour des missions de surveillance, y affirmer la souveraineté française et y exercer la sauvegarde maritime et la régulation sécuritaire de basse intensité. Elles doivent y opérer en étroite liaison avec les marines voisines.

Les forces navales doivent contribuer à sécuriser en permanence les artères maritimes vitales du commerce européen, notamment sur la route stratégique Europe-Asie.

Les forces navales doivent pouvoir rapidement concentrer leurs moyens de combat autour d'un *capital ship* dans l'un des deux théâtres maritimes d'intérêt militaire pour y conduire une action décisive.

C'est la conjonction de la mobilité stratégique et tactique des forces, de l'entretien d'un réseau de points d'appui standardisés et de la mobilisation sécuritaire de la profession maritime concernée qui doit permettre de tirer parti de la *capital navy* constituée et de manifester l'ambition et la responsabilité maritime de la France.

* *

Etude complémentaire 2016

Les « points chauds » maritimes envisageables sont des espaces géographiques dans lesquels pèsent, à court ou moyen terme, des menaces sur les intérêts français :

- menace sur l'approvisionnement maritime en énergie, en matières premières ou en produits manufacturés (l'étude 2014 a identifié pour cet approvisionnement la route commerciale Europe-Asie qui passe par le Moyen-Orient, et une zone distincte mais qui a un caractère voisin, le golfe de Guinée) ;
- menace sur les activités maritimes directes ou associées (exploitation *off-shore* et logistique associée, pêche, activités touristiques) ;
- menace sur la liberté d'action maritime ou d'intervention souhaitée par la France, qui serait déterminante si elle était interétatique ;
- possibilité de conjonction de ces menaces dans certaines zones ;
- renforcement de liens politiques et commerciaux, en particulier vers les pays émergents.

Les points chauds maritimes majeurs ne semblent pas avoir changé depuis deux ans, sans méconnaître la guerre hybride qui se déroule en Ukraine ni l'action de notre pays face aux actions terroristes de Daesch et leurs incidences en termes de flux migratoires en Méditerranée. Les risques qui pèsent sur nos approvisionnements/activités/liberté d'action ou d'intervention se situent principalement dans deux théâtres maritimes qui répondent à un intérêt militaire pour la France :

- celui qui borde le continent européen, dans l'Atlantique Ouest et la Méditerranée,
- celui qui couvre le nord de l'océan Indien et le golfe de Guinée.

On évoquera plus loin les détroits de l'Asie du sud-est, accès à des zones d'intérêt certain pour notre pays. Mais on ne peut dire qu'il y ait des éléments géographiques nouveaux depuis deux ans.

La menace à court terme ne semble pas être principalement une menace interétatique. Les puissances émergentes n'ont aucun intérêt économique à porter atteinte à la fluidité des échanges commerciaux par voie de mer, car elles sont parties prenantes de ces échanges.

Elle ne peut cependant être écartée à moyen terme, car la Chine veut s'appropriier la mer de Chine et elle est en rivalité avec l'Inde pour le contrôle de l'océan Indien.

1. La menace immédiate : la piraterie

La menace immédiate est l'entrave à la liberté d'action maritime commerciale, qui peut se manifester par la piraterie ou le terrorisme. Elle s'exerce dans des zones relativement proches des territoires d'action des groupes terroristes, des zones de non-droit, notamment sur

le pourtour du Moyen-Orient, et plus particulièrement dans des eaux resserrées (les détroits et leurs approches).

La piraterie/brigandage est toujours endémique, toujours au large des côtes où se situent des activités maritimes, notamment les plus denses : détroits mais aussi golfe de Guinée, mer de Chine du sud jusqu'à la zone grise au large de Singapour.

Une telle menace s'appliquerait avec acuité dans les passages resserrés.

Les accès à la Méditerranée

On ne peut négliger une menace qui s'appliquerait au détroit de Gibraltar mais, face à celle-là, des forces basées en métropole et coalisées importantes pourraient être mises en œuvre. Ce passage est situé à 700 milles du port de Toulon, soit deux jours de mer. Cette menace est donc assez facile à appréhender compte tenu d'une forte présence navale.

Pour ce qui concerne le canal de Suez, situé à cinq jours de mer du port de Toulon, la coopération renforcée avec l'Égypte est porteuse de stabilité. L'Égypte est très dépendante de notre industrie navale : il y a là une opportunité de développer des accords stratégiques pour la Marine avec l'appui de l'industrie d'armement.

Cependant le contrôle de la mer rouge et du canal de Suez, glissent progressivement vers la Chine. Le Président Xi en visite en Arabie Saoudite a déclaré vouloir coopérer pour le contrôle maritime de la route de la soie. En outre une voie ferrée est envisagée pour « doubler » le canal de Suez, d'Eilat à Ashdod.

Enfin un nouveau point chaud existe en Méditerranée au large des côtes libyennes, par les conséquences indirectes d'une emprise de forces djihadistes dans ce territoire.

L'accès au golfe Arabo-Persique

Parmi les passages resserrés, les détroits de Bab el-Mandeb et d'Ormuz sont les plus sensibles. Intervenir dans la région du Moyen-Orient demande une combinaison de points d'appui (Emirats Arabes Unis, Djibouti) et de forces déployées.

« Le trafic s'intensifiera particulièrement dans le détroit d'Ormuz qui reste le point de sortie maritime unique du golfe Persique et pour lequel il n'existe pas d'alternatives terrestres « crédibles. ... Avec l'augmentation de la demande en pétrole d'ici 2030, il faudra donc s'attendre à une intensification des flux pétroliers dans ces voies de passage étroites, particulièrement exposées aux menaces. »[5]

On peut cependant imaginer, à plus long terme, une stabilisation du trafic pétrolier empruntant ces passages resserrés, compensée par un approvisionnement terrestre par oléoducs et par l'exploitation des ressources énergétiques d'autres zones géographiques (Afrique de l'Ouest et Amérique du Nord avec les gaz de schiste).

Dans cette zone il faut souligner l'expérience de la lutte contre la piraterie, que l'opération ATALANTE a donnée à la Marine nationale et plus largement aux marines européennes. La diminution de la piraterie dans cette région en est le résultat le plus marquant.

« Depuis début 2015, la régression du phénomène semble se confirmer en océan Indien, soulignant ainsi la pertinence des actions menées par l'ensemble des partenaires, en mer comme à terre. »[6]

Cela conforte l'option de positionnement dynamique dans l'océan Indien que la Marine a anticipée depuis longtemps.

Dans le golfe Arabo-Persique, on peut noter l'important revirement vis-à-vis de l'Iran, et aussi une sérieuse perspective de réduction de l'influence économique du royaume d'Arabie Saoudite (KSA), mais tous les acteurs économiques s'entendent pour maintenir la libre circulation à Ormuz. L'Iran n'a pas intérêt à bloquer l'accès à son seul grand port.

Notons que le point d'appui d'Abu Dhabi, à l'intérieur du golfe Arabo-Persique, ne présente pas de réel intérêt pour contrôler le détroit d'Ormuz. En revanche, le port de Fujairah est une bonne alternative. On observera en outre avec intérêt le retour des Britanniques à Oman.

Les détroits du Sud-Est asiatique

Ils sont potentiellement vulnérables. L'importance du trafic commercial qui les emprunte (56 % de l'approvisionnement français par conteneurs) justifie une analyse de situation et son actualisation constantes. *« Le volume des flux pétroliers dans le détroit de Malacca devrait doubler d'ici 2030, sous pression de la demande chinoise croissante. »*[7]

Les détroits concernés sont celui de Malacca, mais aussi ceux Lombok, de Balabac, de Macassar et de La Sonde. La menace qui pèse sur eux est principalement celle du brigandage maritime. Les pays riverains (Malaisie, Indonésie) et les pays majeurs de la région, Chine, Corée et Japon, ont tout intérêt à préserver la continuité du trafic maritime dont ils sont tributaires.

« La capacité mise en ligne par les différents services est directement fonction de l'importance des flux de transport et illustre l'importance stratégique relative de ceux-ci :

- avec 56 % de la capacité mise en ligne, l'Asie du Sud-Est (essentiellement représentée par la Chine) vient largement en tête, suivie de l'Amérique du Nord avec 16 % et des services pendulaires est/ouest avec 8 %.*
- les services nord-sud, Amérique du Sud et Afrique de l'Ouest, ne représentent que 6 % et 5 % de la capacité mise en ligne tandis que les Antilles ne représentent que 3 % de la capacité totale.*

Ces pourcentages illustrent bien la réalité actuelle des trafics conteneurisés, et en particulier la prépondérance des échanges avec la Chine qui représentent plus de la moitié de la capacité des services maritimes conteneurisés à destination et en provenance des ports français. »[8]

En cas de blocage d'un détroit, l'approvisionnement énergétique pourrait être moins sensible à un déroutement du trafic par d'autres voies que celui des conteneurs qui serait fortement pénalisé car il est plus sensible à la rapidité d'acheminement. Un projet de canal dans la presqu'île de Kra, point le plus étroit de la péninsule malaise, existe pour contourner le détroit de Malacca.

Si un déroutement des voies maritimes s'imposait, en cas de crise dans le sud-est asiatique, on peut s'interroger, à plus long terme, sur l'orientation que prendrait ce trafic avec la facilité qu'offrirait une ouverture possible en 2020 d'un canal reliant le Pacifique à l'Atlantique par le Nicaragua. Ce serait un complément éventuel à Panama 2, mais aucun changement majeur n'est envisageable si ce n'est une mise en concurrence à plus long terme.

La France doit pouvoir intervenir en cas de dérèglement du trafic maritime dans cette région majeure en cas de crise. Le positionnement dynamique a, là encore, toute sa pertinence en utilisant le point d'appui régional que représente la Nouvelle Calédonie. Sans minimiser la vaste dimension de cette zone, on constate que la distance de Nouméa à Hong-Kong (4 100 milles soit environ deux semaines de mer) est équivalente à celle de Toulon au détroit d'Ormuz via le canal de Suez, et celle de Nouméa à Malacca est de 4 300 milles.

Le point d'appui de Nouméa est donc essentiel pour notre zone économique exclusive et notre présence en général dans le Pacifique, mais sans doute également dans une stratégie de positionnement dynamique à moyen terme en Asie du Sud-Est.

Le golfe de Guinée

A l'autre extrémité de cette zone maritime sensible pour les intérêts français, se situe le golfe de Guinée. Les intérêts de la France dans cette zone sont l'approvisionnement en pétrole et en matières premières, notamment l'uranium.

Dans cette zone perturbée par des actes de brigandage ou de piraterie côtière puis progressivement hauturière, une grande incertitude pèse sur la sécurisation du trafic maritime.

« Le niveau d'insécurité maritime dans le golfe de Guinée est appelé à croître. Son intensité dépend directement du niveau d'activité des organisations criminelles à terre dans les pays riverains. C'est la raison pour laquelle il convient d'envisager simultanément :

*- une stratégie de lutte permanente contre les menaces endémiques qui règnent sur l'espace maritime, stratégie qui s'appuie sur un socle commun d'actions en mer,
- et des actions spécifiques destinées à traiter les incidences, en mer, des scénarios à fort impact régional (crises politiques graves). »[9]*

« Les efforts entrepris dans le golfe de Guinée commencent également à porter leurs fruits puisque les attaques sont désormais quasiment toutes cantonnées aux eaux nigérianes bien qu'en nombre constant. »[10]

L'étude FMES de 2012 a été actualisée en mars 2015. Ses conclusions sont les suivantes :

« L'évolution sécuritaire de la zone dépend de la confrontation entre des dynamiques qui pérennisent la stabilité... et des facteurs d'instabilité, classés en quatre catégories :

- les facteurs structurels, permanents, clivages identitaires,... antagonismes socio-économiques,... criminalité,... corruption ;*
- les facteurs crisogènes, occasionnels, tels les renouvellements politiques, les aléas économiques ;*
- les acteurs non étatiques violents (mouvements de rébellion, factions armées, groupes terroristes, etc.) ;*
- les dynamiques de déstabilisation d'un pays.*

La France possède aujourd'hui de multiples intérêts politiques, diplomatiques, économiques et commerciaux dans la zone du golfe de Guinée... notamment un excédent commercial.

La stabilité des pays de la zone est surtout menacée par des facteurs internes et de menaces non étatiques transfrontalières proliférant sur la faiblesse des Etats et la porosité des frontières (piraterie, criminalité organisée,...) phénomènes s'inscrivant dans le registre de l'asymétrie et du temps long. »

Dans ce contexte de point chaud, la Marine peut bénéficier des forces basées en métropole pour un déploiement dynamique. La distance de Toulon à Lagos est 3 800 milles.

2. Les menaces à moyen terme : l'entrave à la liberté de navigation

Ces menaces peuvent être en première analyse le fait d'un Etat par la limitation ou l'entrave totale à la liberté de navigation qu'il créerait dans une zone déterminée. Des contestations territoriales en seraient probablement l'origine (mer de Chine, îles du golfe Arabo-Persique).

L'incertitude sur la sécurité de navigation, menace la plus sensible, proviendrait vraisemblablement de la mer de Chine.

« Dans les années 70, les États riverains se sont de plus en plus intéressés [aux îles et récifs de la mer de Chine du Sud] et ont commencé à les occuper, donnant parfois lieu à des affrontements armés (la Chine expulsant les troupes du Sud-Vietnam des Paracels en 1974, des combats opposant Chinois et Vietnamiens à Johnson Reef en 1978) ...

Outre les revendications de souveraineté (et les eaux territoriales qui s'attachent à la souveraineté terrestre), c'est le droit d'instituer une zone économique exclusive, dans laquelle l'État côtier dispose notamment d'un droit d'exploitation du sous-sol, qui a peu à peu donné une importance toute particulière à ces récifs...

La perspective de l'existence de ressources en hydrocarbures, ou tout simplement les ressources halieutiques actuelles, dans un contexte de pression alimentaire croissante, attisent les tensions en mer de Chine du Sud.

Selon les écoles, la Chine présente la « langue de bœuf » :

- soit comme une mer historique, concept qui n'a pas cours dans la Convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM),*
- soit comme une mer territoriale, ce qui se décline du fait que Pékin entend le tracé en neuf traits comme constituant la ligne médiane qui sépare équitablement ce qu'il estime être ses territoires insulaires des côtes des autres États riverains ;*
- soit en dernière limite comme une zone économique exclusive (ZEE) ; dans ce dernier cas, la règle qui s'applique en termes de droit de la mer est celui de la liberté de la navigation, y compris celui de la liberté d'y conduire des exercices navals, l'État souverain sur cette ZEE ayant ses droits limités, en vertu de la CNUDM. » [11]*

L'attitude imprévisible de la Chine dans cette zone maritime impose une veille attentive de la part de la France pour la présentation de ses intérêts commerciaux. On observe également le développement inexorable de la marine et du fait maritime en Chine, et aussi la stratégie du « collier de perles » en océan Indien pour relier Europe et Chine, étapes sur une nouvelle route de la soie maritime.

Il faut aussi prendre en compte le transfert amorcé d'une partie de l'économie industrielle vers les nations du Sud-Est asiatique, avec l'incitation qu'apporte le coût de la main d'œuvre, puis sans doute celles d'Afrique à terme. Les routes maritimes pourraient en être modifiées.

Nous assistons de même au développement inexorable de la marine indienne, avec un appui industriel français majeur, notamment le programme de sous-marins porté par DCNS.

Le Sud-Est asiatique revêt donc une importance économique et stratégique croissante, malgré le ralentissement récent de l'économie chinoise. Il y a un intérêt et une opportunité pour la Marine nationale d'y développer des partenariats stratégiques, sur la base des gros contrats d'armement naval, avec des pays comme Singapour, la Malaisie, l'Australie, ou d'autres. Le point d'appui de Nouméa est important pour une stratégie de positionnement dynamique à moyen terme en Asie du Sud-Est.

La préservation de l'environnement marin

Un autre aspect très important des menaces d'entrave à la liberté de navigation est celui des restrictions apportées au nom de la préservation de l'environnement marin. Des organisations non gouvernementales et des mouvements écologistes influents risquent de remettre en cause ce principe de liberté. Il faut être vigilant sur ce point.

On peut notamment rappeler que « le statut de la haute mer tel qu'il est actuellement inscrit dans la CNUDM (Montego Bay) concerne uniquement la liberté de la haute mer et son corollaire, le droit du pavillon.

Aucune disposition n'est prévue pour l'exploitation de la colonne d'eau (en dehors de la pêche) et la protection du milieu marin est traitée de façon lacunaire. Or la mise en évidence de ressources génétiques marines dont le potentiel économique semble considérable attise la convoitise des Etats et des milieux industriels, et inquiète les Etats en développement qui craignent de ne pouvoir participer à cette exploitation.

Dans un tel contexte un nouvel « instrument juridiquement contraignant élaboré dans le cadre de la Convention » est à l'ordre du jour de l'ONU. Le comité préparatoire qui siège dans le cadre de l'assemblée générale a été mis en place et doit terminer ses travaux en 2017. Les thèmes retenus sont les suivants : l'exploitation des ressources biologiques, le statut des espaces (aires marines protégées), études d'impact environnemental, transfert au profit des Etats en développement. Au sein de ce comité la position de la France est exprimée par le Quai d'Orsay ; ces thèmes intéressent l'ensemble des ministères puisqu'il s'agit entre autres de préserver la liberté des mers. Ils concernent donc des enjeux qui ne sont pas seulement techniques et environnementaux mais aussi stratégiques.

L'Académie estime que la position de la France ne doit pas être construite à partir des seuls arguments présentés par les défenseurs de l'environnement (MEDDE et ONG) mais tienne compte davantage des intérêts de l'Etat régalien et de la liberté d'action de la Marine nationale. Elle appelle votre attention sur la grande importance de cette négociation et sur la nécessité et l'urgence d'une préparation interministérielle équilibrée... » [12]

Les préoccupations liées au réchauffement climatique ont probablement une incidence sur les missions supplémentaires ou les restrictions de mouvements de la Marine nationale.

3. La politique d'influence de la France

Les « points chauds » ne sont cependant pas les seules raisons pour la Marine française de se déployer dans une zone maritime. Ses missions ne se situent pas exclusivement en réaction, mais répondent à la fonction « connaissance et anticipation » décrite dans le Livre Blanc sur la Défense et la Sécurité nationale de 2013. Cette fonction « connaissance et anticipation » a une importance particulière parce qu'elle donne à la France « une capacité d'appréciation autonome des situations, qui sous-tendent des décisions libres et souveraines ».

L'Académie souligne l'intérêt pour la Marine d'être présente dans d'autres zones émergentes, non pas seulement dans un projet défensif. Cette présence ne devrait pas être seulement éphémère, en positionnement dynamique, mais assurée par des forces déployées.

Le Sud-Est asiatique, le Pacifique Nord-Ouest, mais aussi la Baltique et la mer Noire sont des zones où se trouvent des Alliés de la France et où pourrait s'exercer une diplomatie navale.

L'organisation du commandement des forces maritimes françaises en océan Indien est à ce titre un modèle particulièrement remarquable. Elle a permis, grâce à la mobilité donnée à l'amiral embarqué sur un bâtiment (ALINDIEN), de développer depuis de nombreuses années une diplomatie navale auprès de tous les Etats riverains de la région.

La connaissance précise de l'environnement de ces zones d'influence, par une présence accrue, permet d'anticiper des crises ou d'être prêt à y faire face. On peut notamment être attentif au « déni d'accès » évoqué par M. Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense : « Ainsi la Russie dans la Baltique et la Chine dans la mer qui porte son nom,

déployent des systèmes (de déni d'accès) très sophistiqués, afin de rendre prohibitif le coût d'un éventuel déploiement occidental en cas de crise – prohibitif au point de dissuader les puissances extérieures d'intervenir dans la région. » [13]

4. Recommandations

Les « points chauds » auxquels la Marine doit accorder toute sa vigilance semblent se situer globalement sur une ligne géographique qui va du golfe de Guinée à la mer de Chine, en passant par le nord de l'océan Indien. L'avis de l'Académie est cependant subordonné à une analyse cartographique qui devrait être réalisée par des experts, dont ceux qui appartiennent à l'état-major de la Marine. Cette ligne géographique, très étendue, justifie que la Marine puisse mettre en œuvre une stratégie de positionnement dynamique. Les ressources opérationnelles et logistiques dont elle devrait disposer à moyen terme sont à la hauteur de cette ambition maritime.

Il est important d'ajouter à cette description des points chauds » une notion de prospective. Si l'avenir n'est jamais certain, une veille est nécessaire, par exemple sur les ouvertures possibles des routes maritimes du Nord-Est ou du Nord-Ouest, car la fonte des glaces de l'Arctique paraît inéluctable et il est important d'y observer l'attitude des grandes nations.

D'une façon générale la Marine devrait participer à une stratégie d'influence de la France par des déploiements de forces navales dans des zones émergentes. Dans cette optique, et en complément des points d'appui existants, il semble que la Marine ait tout intérêt à développer et entretenir des partenariats stratégiques notamment avec les pays de la zone du Sud-Est asiatique, l'Inde et l'Egypte, mais aussi le golfe de Guinée et le Brésil, en s'appuyant sur les relations industrielles, navales et économiques établies avec les pays concernés.

Enfin, la Marine (via l'état-major de Armées) aurait à notre avis tout intérêt, si cela n'existe pas, à passer une convention avec la compagnie CMA CGM qui lui garantisse un accès privilégié ou prioritaire à ses services de transport multimodal *worldwide*. Elle pourrait même profiter utilement de façon plus large des facilités logistiques diverses offertes via les agents de cette compagnie (ou d'autres comme Bourbon ou Total) implantés dans plusieurs centaines de ports dans le monde (et en général plus efficaces, au plan opérationnel, que les services de nos représentations diplomatiques). Ce principe de réseaux « *worldwide* » permet aux grands armateurs de se reconfigurer très efficacement pour tout événement imprévu. C'est donc un facteur majeur de résilience stratégique.

[1] "Beaucoup de vulnérabilités de nos sociétés, en se développant, s'installent inexorablement en mer ; il faut y faire face, individuellement et collectivement". CA2 Jean Dufourcq, in "Dialectique navale" RDN mars 2014.

[2] Cf. « 70 bleu versus 30 vert » CA2 Jean Dufourcq. Tribune 300 RDN en ligne 30 novembre 2012 (www.defnat.com).

[3] Cf. *L'Europe, la puissance et la mer*, Emmanuel Desclèves, in Rapport Schuman sur l'Europe, *Centre for European Studies*, avril 2014.

[4] « Tout au long de l'histoire de l'Occident, la mer a apporté la mobilité, l'ouverture et le soutien, et ceux qui échouaient dans la bataille de la puissance navale ont également échoué à l'épreuve de la durée. » Edward L. Beach, *Keepers of the Sea*, 1983.

[5] Rapport du Sénat sur la maritimisation du 17 juillet 2012,

[6] Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes du 22 octobre 2015.

[7] Rapport du Sénat sur la maritimisation du 17 juillet 2012,

[8] Etude Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes, CEIS et DAS de janvier 2012,

[9] Etude « Les enjeux sécuritaires et maritimes du golfe de Guinée à dix ans », conduite en 2012 pour la FMES et la DAS, sous l'égide du CICDE.

[10] Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes du 22 octobre 2015.

[11] Rapport d'information du Sénat du 15 juillet 2014 « la France face à l'émergence de l'Asie du Sud-Est ». Il faut comprendre Etat titulaire de droits souverains.

[12] Vœu émis par l'Académie de marine le 28 janvier 2016.

[13]Leçon inaugurale, donnée par le ministre de la Défense, de la chaire « Grands enjeux stratégiques » à l'université Panthéon Sorbonne le 18 janvier 2016.