

RAPPORT DÉTUDE n°1– 2022-2023

La Marine et la sécurité environnementale en Indo-Pacifique

Quelle orientation donner à l'axe « environnemental » de la stratégie Indo-Pacifique du Ministère des Armées ?

Comment anticiper et s'adapter aux risques sécuritaires induits par le changement climatique ?

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

La très vaste zone maritime appelée aujourd'hui *Indopacifique* est une zone d'action privilégiée pour la France, en raison de la présence de ses territoires et communautés d'outre-mer, des vastes zones économiques exclusives qui les entourent, enfin des activités commerciales stratégiques qui la sillonnent.

Le volet environnemental de la stratégie de Défense de la France est fondé sur l'analyse des risques environnementaux, le soutien à la recherche stratégique et à des programmes scientifiques ciblés, enfin l'organisation d'évènements internationaux sur l'ensemble de la zone.

Le constat sur les phénomènes prévisibles à un horizon de 15 ans est présenté par les observateurs scientifiques. Ce sont le réchauffement de la mer, l'élévation de son niveau, dont il faut relativiser l'ampleur, la modification du littoral, l'acidification et l'hypoxie de la mer. L'altération des courants marins et la fonte des glaces continentales sont moins déterminantes dans cette zone. L'intensification de la violence de certains phénomènes climatiques reste une préoccupation.

Les impacts des phénomènes prévisibles sont stratégiques par le risque de crises climatiques, par de possibles modifications des routes maritimes dans la zone. Les conséquences physiques et humaines de ces phénomènes sont d'ordre sanitaire, alimentaire, migratoire. Les tensions et les crises qui peuvent en découler ont des conséquences de nature géostratégique. Les activités économiques côtières, la pêche et l'exploitation des mers sont fragilisées par ces menaces climatiques, les activités illicites de pêche ou les trafics en sont le corollaire.

Les impacts opérationnels et logistiques sont liés principalement à l'augmentation des opérations HADR (Humanitarian Assistance and Disaster Relief). D'autres conséquences sont probables au point de vue de la liberté d'action des forces maritimes par des modifications des espaces et des conditions de navigation.

La Marine nationale intègre la notion de « sécurité environnementale » dans sa vision stratégique : elle concerne les actions militaires liées aux catastrophes naturelles et industrielles, aux conséquences des déséquilibres liés au changement climatique et la dégradation des écosystèmes. La déclinaison Marine de la stratégie ministérielle des Armées "Climat et Défense" comporte trois volets : observer et prévoir, se préparer et s'adapter, intervenir et coopérer.

Les défis à relever par la Marine sont un défi capacitaire en termes de bâtiments stationnés outre-mer, un défi de ressources humaines associées à ces moyens renforcés et un défi d'inscription de ses missions dans un cadre interrégional, interallié et international. Ce sont les principales recommandations de cette étude.

Rien de stable, rien de durable, rien d'acceptable par les Etats, les collectivités et les sociétés de cet espace ne se fera cependant sans une discussion approfondie avec leurs responsables respectifs. Dans le cas de la France, l'existence des Collectivités d'Outre-Mer (COM) qui exercent tout ou partie des pouvoirs décisionnaires pour ce qui les concerne, dans les matières et les enjeux évoqués dans cette étude doit conduire les responsables français, civils et militaires, à une attitude de coopération, dans le respect des attributions de chacun.

Préambule.

Eléments caractéristiques de la zone *Indopacifique*.

Ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui la zone *Indopacifique*, appellation qui a remplacé celle de *l'Asie-Pacifique* vers 2007, se caractérise par :

- l'immense étendue des deux océans Indien et Pacifique ;
- dans leur partie Nord, les atterrages de la péninsule arabique, du sous-continent Indien, de la péninsule Indochinoise, de la Chine et du Japon jusqu'à la Russie extrême orientale avec un flux de navigation commerciale majeur à l'échelle de la planète, puisqu'il concerne un quart du trafic commercial mondial (50 % du pétrole, 36 % du vrac), enfin une présence importante de la Chine dans le cadre de son initiative (des Routes de la Soie) *Yidai yilu* « Une ceinture, une route » ;
- dans leur partie centrale et méridionale de nombreux Etats ou territoires insulaires, relativement peu peuplés mais disposant de zones économiques exclusives gigantesques (40 % des ZEE de la planète), sans moyens suffisants pour en tirer bénéfice et les protéger.

La zone *Indopacifique* se caractérise donc par la très grande dimension de la zone, mais aussi par la montée en puissance des économies, donc des sources potentielles de pollution maritime venant du large ou du littoral. Elle se caractérise aussi par un intérêt accru des puissances de cette zone, au premier rang desquelles la Chine, pour l'exploration et probablement l'exploitation à terme des fonds marins. Rappelons la plongée en 2020 du bathyscaphe Fendhouze à 11 000 mètres dans la fosse des Mariannes. On sait déjà que les zones maritimes françaises possèdent des gisements intéressants. Clarion- Clipperton est la plus riche du Pacifique pour les nodules de cobalt, manganèse thallium, nickel... Les zones de Wallis et Futuna et de Polynésie semblent riches en terres rares, celle du canal de Mozambique continue d'aiguiser les appétits pour ses gisements potentiels de gaz et d'hydrocarbure. Ces espaces ont un potentiel intéressant en ressources génétiques marines.

Cette zone *Indopacifique* est également touchée par la surpêche, phénomène qui s'accroît au gré de l'explosion démographique dans la région.

De plus, la violence des évolutions climatiques ne faiblit pas. La France à cet égard a une responsabilité particulière morale en tant que grande puissance pour ce qui concerne le secours aux Etats insulaires de la région. La plupart des îles du Pacifique ne s'élèvent guère au-dessus du niveau de la mer, ce qui les rend particulièrement vulnérables à la montée des eaux causée par le changement climatique.

La France a dans cette vaste zone des intérêts directs par sa présence dans ses territoires ultra-marins, où vivent plus d'un million de nos concitoyens, et des intérêts stratégiques et commerciaux certains comme les autres grandes puissances.

Elle exerce sa souveraineté à travers les structures de gouvernance locale de ses territoires ultramarins dont il faut bien évidemment tenir compte des compétences.

Au plan maritime, la France, riveraine des deux océans, noue des partenariats avec les autres pays de la zone. L'Indian Ocean Naval Symposium (IONS) réunit, depuis 14 ans, 25 pays riverains de la zone de l'océan Indien et 8 observateurs. Le chef d'état-major de la Marine française préside depuis juin 2021, pour deux ans, ce symposium qui s'intéresse à la sécurité maritime et aux coopérations qu'elle sous-entend, mais aussi à la « sécurité environnementale » sur proposition récente de la France.

Se pose la question de rejoindre la structure du Quad, qui porte la stratégie pour l'Indopacifique des quatre pays fondateurs (Etats-Unis, Inde, Japon, Australie), alors que le Royaume-Uni semble remettre en cause la présence française dans le Pacifique. C'est cette structure quadripartite de coopération stratégique qui est à l'origine de l'expression *Indopacifique*, reprise ensuite par différents observateurs.

1. Le volet « environnemental » de la stratégie de défense française en Indopacifique

La stratégie de défense française en *Indopacifique*, publiée par le ministère des Armées en 2019, ne parle d'environnement que dans un paragraphe spécifique cité ci-dessous :

« 3.7. Étendre nos coopérations au domaine de l'anticipation sécuritaire environnementale

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord de Paris sur le Climat, la France développe une politique d'anticipation sécuritaire environnementale. Le ministère des Armées y contribue dans trois domaines : l'analyse des risques environnementaux ; le soutien à la recherche stratégique et à des programmes scientifiques ciblés ; et l'organisation d'évènements internationaux sur l'ensemble de la zone. Les forces françaises de souveraineté jouent également un rôle central dans la sécurisation des espaces touchés par la transition écologique et la protection du patrimoine naturel national.

Cette politique est porteuse de nouvelles formes de coopérations, en particulier dans les domaines suivants : l'adaptation des infrastructures littorales militaires, la préservation et l'exploitation durable des écosystèmes ultramarins, l'amélioration de l'alerte précoce des cyclones, la densification du maillage de surveillance littorale et maritime, la santé militaire.

La France souhaite prioritairement dialoguer avec les acteurs concernés par le développement durable et la sécurité dans le canal du Mozambique, dans le Pacifique Sud, en Asie du Sud-Est et dans le golfe du Bengale. Le continuum écologique et sécuritaire entre ces sous-régions justifie l'engagement de la France dans des coopérations multilatérales parfois éloignées des territoires français. Des partenariats avec tous les États riverains des bassins maritimes d'Asie du Sud et du Sud-Est (abritant 10% des captures mondiales de pêche et particulièrement exposés aux phénomènes climatiques extrêmes) seront recherchées. Les États voisins du sud-ouest de l'océan Indien seront également sollicités pour explorer des coopérations dans la gestion des espaces maritimes et littoraux ultra-marins. Enfin, l'évolution de la situation en Antarctique nécessitera un suivi particulier afin de garantir la préservation des ressources naturelles de la zone.

L'association de nos partenaires stratégiques à cette politique permettra de mieux identifier et de trouver des réponses collectives aux conséquences sécuritaires des défis environnementaux, et de renforcer les capacités des États les plus fragiles. En coopération avec l'Australie, la France poursuivra l'élaboration de cartographies des risques environnementaux dans le Pacifique Sud et l'océan Indien. Enfin, le dialogue maritime global ouvert avec le Japon offre des perspectives nouvelles. »

Cette problématique ne peut être abordée sans prendre en compte la position des fondations ou ONG, qui défendent l'environnement mais cachent parfois d'autres motivations derrière un paravent écologique. Leur énorme puissance financière leur donne une capacité de lobbying disproportionnée. L'une de ces fondations n'a-t-elle pas acheté une île du Pacifique pour y asseoir son pouvoir, et 200 ONG pour assurer la promotion de ses thèses auprès de la Commission européenne ? Dans le nécessaire dialogue, il faut refuser les interdictions de principe, que cachent les propositions de moratoire assorti d'une durée de dizaines d'années.

Par ailleurs, une stratégie environnementale ne peut être qu'interministérielle.

2. Le constat- Phénomènes certains à l'horizon de 15 ans

Cette vaste zone océanique est concernée directement par les modifications climatiques que l'on constate dans le monde depuis le début du 21ème siècle : réchauffement de la mer, élévation du niveau de la mer, détérioration de la biologie marine par l'acidification et l'hypoxie, tempêtes, pollution aérienne et maritime...

Le sixième rapport du GIEC publié en novembre 2021 et en février 2022, en version anglaise, confirme les inquiétudes que les différentes Conférences des partenaires (COP) ont toutes soulignées. Il faut prendre ces conclusions avec beaucoup de prudence, tant l'influence des "lobbies" est prédominante, et la volonté des acteurs qui est de ne prendre en considération que les hypothèses les plus pessimistes. La Marine gagnerait à s'adosser sur une expertise scientifique sérieuse, pour ne pas sacrifier aux tendances de la mode.

Réchauffement des mers et des océans

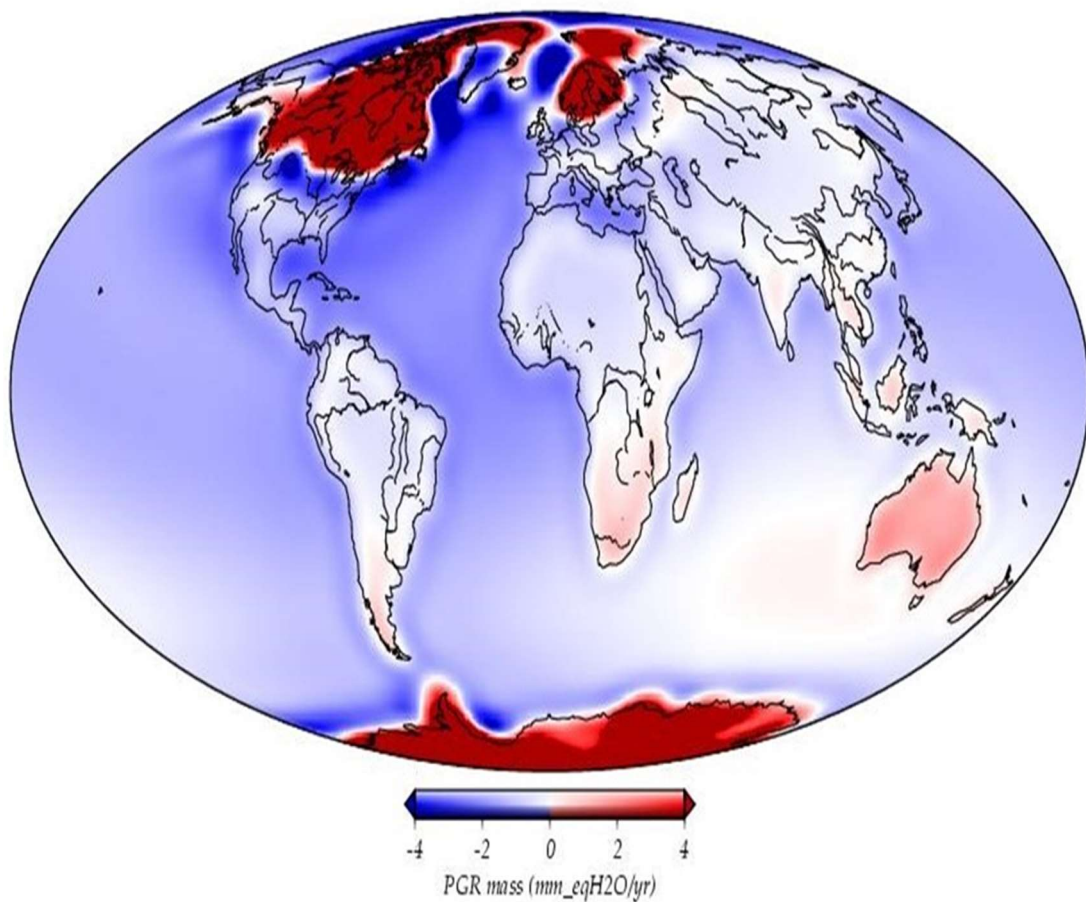
Le réchauffement de la mer n'est pas contestable. Dans *l'Indopacifique* il existe des évolutions de circulation des eaux océaniques. Dans le Pacifique le rythme est celui du balancement des masses d'eau dans le contexte du phénomène « El Niño ». Ce balancement est source d'élévation du niveau de la mer à l'ouest de l'océan, les eaux chaudes provoquant une expansion thermique et un niveau de la mer temporairement plus élevé, d'autant plus dangereux qu'il peut être couplé avec des cyclones.

Elévation du niveau des océans- modifications du littoral

« Le rythme d'élévation du niveau de la mer s'est accéléré depuis deux décennies mais reste tout de même très modéré, passant de deux millimètres par an à trois ou quatre. C'est proprement imperceptible, eu égard à la hauteur des vagues responsables de l'érosion des côtes. » (Alain Miossec -2022)

Il convient donc d'observer avec prudence les annonces apocalyptiques relatives à l'élévation du niveau de la mer. L'observation actuelle montre une élévation moyenne de 4 mm par an, avec des variations locales. Cette élévation n'aura pas d'effet majeur observable à un horizon de 15 ans, ce qui contredit les discours alarmistes de différents acteurs, ONG ou médias.

Il existe aussi des zones où, au contraire, le niveau baisse (le nord de l'Amérique du nord, la Scandinavie, l'Antarctique), comme l'indique la carte ci-après.



Bleu : la mer s'élève par rapport à la terre. *Rouge* : le niveau baisse. ¹

Le niveau d'élévation varie avec la topographie de la côte et un nombre d'autres facteurs. À l'élévation s'ajoute l'augmentation de phénomènes météorologiques graves qui donnent lieu à des inondations. Un autre facteur aggravant est l'érosion qui détruit les plages et les mangroves ainsi que l'infrastructure côtière.

Des études montrent que, dans l'océan Indien, le Bangladesh, les Seychelles, et les îles Cocos sont les lieux les plus touchés. Ces régions seraient donc très vulnérables aux inondations côtières induites par l'accélération de l'élévation du niveau de la mer dans les décennies à venir, ce qui constituerait une menace importante pour les communautés et les écosystèmes côtiers.²

¹ PGR Paulson07 big - Havsnivåhöjning - Wikipedia

² Characterizing the Indian Ocean sea level changes and potential coastal flooding impacts under global warming - ScienceDirect

Dans l'océan Pacifique, les petites îles sont évidemment très concernées par ce développement et certaines vont disparaître complètement. Sept grandes villes d'Asie, totalisant 15 millions d'habitants et 1 829 kilomètres carrés, sont principalement concernées par l'élévation du niveau de la mer et les inondations. Ces sept villes sont Bangkok, Hong Kong, Tokyo, Jakarta, Séoul, Taipei et Manille.³

Mais il faut aussi noter la vitalité des ceintures coralliennes face à la montée des eaux. En général, les observations montrent que des coraux en bonne santé croissent à la mesure de la montée des eaux. C'est donc l'état de santé des coraux qui est essentiel, et l'on sait que diverses formes de pollution les affectent, liées d'ailleurs à la température (blanchiment). L'Australie a annoncé récemment des nouvelles encourageantes sur l'état de reconstitution de la "Barrière de corail".

Enfin un facteur important est la position des îles par rapport aux plaques tectoniques qui les portent. Certaines îles sont menacées de disparition par ce phénomène de subsidence. Le professeur Jean-René Vanney a évoqué le terme de « géocide » les concernant. Ce phénomène est également marqué dans les deltas des grands fleuves comme le Gange et le Brahmapoutre. Il y a là un risque d'élévation du niveau de l'eau dans des zones très peuplées.

Acidification et hypoxie

L'acidification de l'océan est la diminution progressive du pH des océans. Ce phénomène d'acidification par la captation du carbone du CO₂ par la mer est suivi par de nombreux laboratoires océanographiques. Il est déterminant pour les ressources biologiques. Le CO₂, connu surtout pour augmenter l'effet de serre impacte fortement le milieu marin en changeant la composition chimique de l'eau. L'océan absorbe un quart du CO₂ émis par l'homme dans l'atmosphère

Fonte des glaciers et des banquises

Ce phénomène participe à l'élévation du niveau de la mer et ce qui a été vu plus haut montre l'impact relativement modéré sur l'espace océanique *Indopacifique*.

Il est généralement admis que la fonte glaciaire puisse faire de la mer Arctique une nouvelle Méditerranée bien évidemment connectée sur le Pacifique. Mais il ne faut pas oublier que la mer Arctique restera très difficilement navigable avec la proximité des glaces et un climat très rude.

Intensification du niveau de « violence » des phénomènes - Mers plus fortes.

Au plan des évolutions météorologiques, rien ne permet de démontrer que la fréquence des cyclones ou des tempêtes est plus élevée qu'autrefois. Cependant il ne faut pas mésestimer la perception qu'en ont les populations par l'instantanéité et la mondialisation de l'information. C'est ainsi que la violence des phénomènes de mousson est également ressentie comme préoccupante dans la partie nord de la zone.

³ 15 million in Asia's cities can be affected by sea-level rise by 2030: Greenpeace (downtoearth.org.in)

3. Des impacts à différents niveaux

3.1 Des impacts géostratégiques

- **Conséquences possibles sur les flux maritimes**

L’océan Indien est depuis au moins 2 000 ans la vraie Méditerranée du monde. Les commerces entre la Péninsule arabique et la Perse à l’ouest et la Chine à l’est se sont développés depuis des millénaires. La Chine était le centre économique du monde jusqu’à la première guerre de l’opium (1839 - 1842) et son ambition actuelle est de reconquérir cette position.

Du point de vue économique, les routes maritimes les plus importantes en densité de trafic aujourd’hui restent celles qui relient la Chine au Moyen Orient, à l’Europe et aux États-Unis. L’océan Indien abrite 25% du trafic maritime international. Avec 39% des échanges maritimes de pétrole et 33% de ceux de gaz naturel liquéfié (GNL), le détroit d’Ormuz est d’une importance capitale pour les importations d’hydrocarbures, essentiellement à destination des économies asiatiques (70% du pétrole, 20% du GNL). //La Chine est tributaire du détroit de Malacca pour ses approvisionnements de l’ordre de 100% du soja importé, 90% du pétrole, 40% du fer et 40% du gaz. Le volume du trafic pétrolier pour la Chine, le Japon, Taiwan et la Corée du Sud s’élève à 450 Mt par an. »⁴. Même si ces chiffres datent d’avant la pandémie, ils donnent un ordre de grandeur. La guerre en Ukraine ne peut qu’accroître le trafic sur les routes maritimes, car les circuits d’approvisionnement changent, rendant inutiles certains gazoducs et oléoducs.

Cependant les caractéristiques de cette voie commerciale pourraient changer, en conséquence d’au moins trois tendances à moyen terme : la transition vers les énergies renouvelables, la fonte glaciaire Arctique, et une lente tendance vers un rejet de la mondialisation

L’Union Européenne, donc la France, aura atteint la neutralité carbone en 2050. S’il est possible d’en douter, il semble clair qu’une grande partie des États dans le monde vont réduire leur consommation d’hydrocarbures, en premier lieu le pétrole. Le domaine économique du “shipping” fait des grands efforts pour naviguer avec d’autres types d’énergie. Il semble privilégier le gaz naturel liquéfié (GNL) mais à l’avenir il est probable que des navires utiliseront la propulsion électrique, donc des batteries, pour des trajets courts. Pour des trajets plus longs, des navires utiliseront l’hydrogène ou d’autres sources d’énergie. Il y a même des essais de propulsion à voile.

⁴Jean-Pierre NUMA, Océan Indien : étude géopolitique et stratégique des flux maritimes, risques et menaces, Diploweb.com : la revue géopolitique, 28 janvier 2018

Ce qui est important est que :

- Vers 2050 il y aura, vraisemblablement, une demande moindre de transport de pétrole.
- Il sera, par conséquent, plus difficile de s'approvisionner en pétrole. Cela va exiger une transition vers d'autres types d'énergie également pour les marines militaires. Les bâtiments de guerre ne sont pas assez nombreux pour être en mesure de soutenir une demande et l'infrastructure nécessaire pour le pétrole.

Le second point devrait probablement renforcer le premier.

On peut envisager une baisse du trafic pétrolier dans le monde et, en conséquence, une nouvelle structure du flux maritime. Comme l'océan Indien et la mer de Chine constituent la zone la plus fréquentée du monde, ce changement y sera perceptible.

A ces tendances s'ajoute la croissance de l'exportation du gaz américain, et le recours à d'autres gisements offshores, Méditerranée orientale, mer Noire, golfe Persique.

Il y aura toujours une demande forte de transport d'énergie mais on peut penser que les transports à partir des pays du Moyen Orient seront moins importants ainsi que l'importance stratégique de cette zone, même si la qualité de leur pétrole les rendra toujours attractifs.

Pour l'Europe, les gisements de gaz de la Méditerranée orientale peuvent devenir d'autant plus importants. Pour la Chine, on ne sait pas aujourd'hui.

En même temps les Marines militaires seront contraintes de changer leurs modes de propulsion. En conséquence, il y aura peut-être besoin de nouveaux points de soutien logistique.

L'ouverture des routes arctiques aura d'importantes répercussions stratégiques. La côte sibérienne et la côte américaine seront plus proches l'une de l'autre, stratégiquement parlant.

Dans certaines prévisions, on prévoit des lignes de transports maritimes à travers la mer Arctique. L'avantage serait de rendre les voies de transport de l'océan Pacifique vers l'océan Atlantique nettement plus courtes que la voie classique via l'océan Indien et donc moins coûteuses. La route est plus appropriée pour des transports de vrac, pour lesquels le prix du transport est plus important que la rapidité, que pour le trafic de conteneurs.

Le fait que la Russie ait des exigences légales sur les navires qui utilisent la route maritime du Nord, en dépit du "droit de la mer" défini dans la Convention de Montego Bay (CNUDM), est aussi un problème. Elle exige par exemple que les navires marchands informent les autorités russes 45 jours avant leur passage avec des renseignements précis sur le navire,

l'équipage, la cargaison et la destination.⁵ A ces problèmes s'ajoute une infrastructure faible de logistique et de sauvetage.

La guerre en Ukraine constitue évidemment un obstacle, mais il sera certainement réglé d'ici 2050. Dans sa dernière doctrine navale du 31 juillet 2022, la Russie affiche clairement son intérêt économique et militaire pour cette zone.

Concernant la mondialisation, on constate que, parmi les conséquences de la pandémie, apparaît un rejet de la mondialisation et par voie de conséquence des échanges, en particulier des échanges maritimes dans le monde. La France par exemple cherche à pousser l'Union Européenne vers une autonomie interne accrue, ce qui aurait pour conséquence un moindre besoin de transports maritimes, en particulier sur les longs trajets.

Les transports maritimes sont relativement bon marché et donnent lieu aux émissions de gaz à effet de serre réduites par rapport aux autres modes de transport, même si elles ne sont pas négligeables.

La mondialisation et la spécialisation donnent lieu à des transports type « nomadisme de marchandise ». Un téléphone portable, conçu dans la Silicon Valley, a besoin de matières premières provenant d'Asie, d'Afrique, de Russie et d'Amérique latine. Les cartes-mémoires informatiques sont fabriquées en Corée et au Japon, les processeurs aux Etats-Unis, les écrans en Corée, les batteries en Chine, et les semi-conducteurs viennent d'Allemagne. L'ensemble est assemblé en Chine ou au Brésil. Il faut ensuite le transporter chez le client. Chaque étape nécessite un transport par voie maritime.⁶ Cela peut être considéré comme peu raisonnable à un moment où il faut réduire les émissions. Mais ces préoccupations méritent une vigilance sur l'évolution du trafic maritime régional à moyen terme.

Les routes maritimes qui traversent l'océan Indien, entre l'Europe et l'Extrême-Orient, resteront certainement pour de nombreuses années stratégiquement très importantes. Il semble possible qu'elles aient une importance moindre qu'aujourd'hui à l'horizon 2050. La transition énergétique des hydrocarbures vers d'autres modes d'énergie plus propres, pourrait atténuer l'importance du Moyen Orient. Les transports maritimes pourraient partiellement chercher d'autres voies de communication plus adaptées aux exigences de réduction des émissions de gaz à effets de serre.

⁵Niklas Granholm, "Utvecklingen i Arktis – påverkan på och implikationer för Sverige" FOI Memo 6887, 2019-10-07.

⁶Cyrille P. Coutançais, *La terre est bleue*, (Paris: Éditions des arènes, 2015), pp. 45-46

Les trajets via la mer Arctique, ainsi que l'axe Nord-Sud russe et iranien auront une importance accrue et deviendront concurrents de l'océan Indien. Cependant, il y aura beaucoup de problèmes à résoudre avant qu'ils ne soient en mesure de devenir les trajets dominants entre l'Occident et l'Orient, comme ceux des exigences légales russes, de la sécurité de navigation etc.

La recherche d'une autonomie stratégique européenne plus importante ainsi que la volonté de réduire l'impact climatique des transports vont probablement conduire à un transport maritime moins important.

• Conséquences humaines

Le changement du climat a des conséquences pour le couple population-mer. Deux problèmes sont évoqués : l'élévation du niveau de la mer et la météo catastrophique. Ces deux problèmes interagissent et auront des conséquences stratégiques néfastes à long terme pour les 80 % de la population mondiale vivant à moins de 100 km de la mer.

Une première conséquence sera l'émergence possible de vagues de migration. Cela va mener à des conflits de plus ou moins importants. On verra peut-être une « géopolitique d'inondations » où les pays plus protégés se défendent contre des migrants des pays moins protégés. Le changement de climat va mener à des conflits nouveaux et des alliances nouvelles.

Une autre conséquence seront les catastrophes humaines avec des pertes de terres agricoles, des systèmes de transport inutilisables, ainsi que des ports inutilisables. Le dernier facteur est particulièrement intéressant parce que les navires marchands contemporains n'ont plus de moyens autonomes de déchargements.

On voit apparaître ici une mission importante pour les marines ayant des capacités amphibies parce qu'elles sont plus indépendantes des infrastructures portuaires. Avec leurs capacités aériennes (notamment en hélicoptères) et leurs chalands de débarquement, elles auront des possibilités de délivrer une aide humanitaire qu'aucune organisation civile ne peut assurer.

On peut envisager deux conséquences stratégiques du changement climatique :

- des possibles conflits avec de nouveaux groupes d'acteurs ;
- un besoin de capacités renforcées pour l'aide humanitaire.

Ce développement ne peut que contribuer au renforcement de la maritimisation du monde.

Les conséquences humaines de ces phénomènes sont évidentes aux plans sanitaire, alimentaire, migratoire. Les tensions et les crises qui peuvent en découler ont des conséquences qui sont bien de nature géostratégique.

Les activités économiques côtières, celles de la pêche et de l'exploitation des mers au sens large sont fragilisées par ces menaces climatiques.

Les activités illicites de pêche réglementée ou de trafics de toute nature seront des conséquences probables de cette détérioration de l'environnement.

L'augmentation notable des marines de guerre dans la zone peut avoir un impact sur l'imposition de la force y compris sur des questions touchant à l'environnement (pêche, prospection, minerais, etc.)

Les phénomènes extrêmes sont susceptibles de changer les écosystèmes régionaux et de perturber trafics et piraterie.

3.2 Des impacts opérationnels et logistiques

Une première conséquence au plan opérationnel sera, à cause de l'intensification d'événements climatiques extrêmes (cyclones, ouragans, etc.), une augmentation des opérations HADR (Humanitarian Assistance and Disaster Relief). Cela demande des moyens prépositionnés pour acheminer une aide suffisante dans des délais appropriés.

Les routes maritimes de la zone, artères essentielles de l'économie mondiale, vont sans doute connaître des évolutions possibles en termes de flux avec l'ouverture des routes polaires, la recherche d'une plus grande sobriété énergétique et d'un moindre impact sur l'environnement et la fin de la "mondialisation heureuse".

D'autres conséquences sont probables au plan de la liberté d'action des forces maritimes (modifications des espaces de navigation exigeant des explorations hydrographiques nouvelles, modifications des conditions de navigation, accès à des ports-bases, restrictions réglementaires possibles de la part d'autorités locales).

4. Une déclinaison Marine de la stratégie ministérielle de la transition écologique

Le ministère des Armées a publié le 26 avril 2022 sa "Stratégie Climat & Défense." Cette stratégie est fondée, comme cela est décrit dans ses chapitres 2 et 3 le développement de la connaissance et de l'anticipation, et l'engagement d'une dynamique globale en matière d'adaptation.

Dans un premier temps, il convient que le personnel de la Marine reçoive une formation plus scientifique que médiatique sur le sujet, dans les différentes écoles. Elle doit inoculer un état d'esprit environnemental dans ses structures de direction, pour repenser nos moyens, modes d'actions, normes et dispositif, pour être en mesure de faire face aux changements environnementaux.

Une fois l'effectif formé, la Marine nationale doit intégrer la notion de « sécurité environnementale » dans sa vision stratégique : composante de la sécurité de défense, elle concerne les actions militaires et de service public liées aux catastrophes naturelles et industrielles, ainsi qu'aux conséquences des déséquilibres générés par le changement climatique et la dégradation des écosystèmes, provoqués intentionnellement ou non. Elle doit être en mesure de réagir à la fois dans l'immédiat pour les premiers secours et la lutte contre la pollution dans un cadre interministériel. Elle doit également agir dans la durée pour déceler les évolutions par l'observation et la prévision dans le milieu marin, en coordination avec les autres acteurs.

Il n'y a probablement pas de modification majeure à apporter à une organisation de la conduite des missions de l'action de l'Etat en mer qui, depuis près de cinquante ans, répondent aux attentes des pouvoirs publics. Toutefois l'anticipation des dérèglements environnementaux exige un renforcement des moyens propres ou partagés d'observation et d'analyse qui permettront une réactivité satisfaisante. Le rapprochement avec différentes agences scientifiques spécialisées et l'établissement de procédures simples et rapides d'échanges et d'alerte seront garants de cette anticipation.

Observer et prévoir

Cette stratégie n'est qu'une partie d'un tout que constitue la stratégie interministérielle, où tous les acteurs dûment identifiés par un inventaire exhaustif doivent être mis en réseau pour surveiller, améliorer et partager la connaissance des évolutions des phénomènes climatiques, en s'adossant sur les structures existantes et en privilégiant la dualité des moyens pour une meilleure connaissance des océans.

L'effort doit porter sur le développement des initiatives bi ou multilatérales de cartographie des risques (risk mapping) et sur le renforcement des partenariats avec différentes agences scientifiques spécialisées comme l'Agence française de développement (AFD), l'Institut Paul Emile Victor (IPEV), l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) ou le Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN).

Pour anticiper les évolutions environnementales elle devra contribuer à l'acquisition de moyens, propres ou partagés, d'observation et d'analyse qui permettront une réactivité satisfaisante. C'est ainsi que doit être encouragé l'équipement des câbles de fibre optique sous-marines en ZEE françaises en capteurs de vague et de phénomènes sismiques et envisager la mise en place de réseaux de surveillance environnementaux sous-marins dans les zones à risques. Le rapprochement avec différentes agences scientifiques spécialisées et l'établissement de procédures simples et rapides d'échanges et d'alerte seront garants de cette anticipation

Parmi les objectifs du plan exploration grands fonds marins de l'ambition 2030 retenus par le CIMER d'avril 2022, deux concernent la zone Indopacifique : l'exploration de la zone Clarion-Clipperton et la surveillance du volcan sous-marin de Mayotte. Pour ce qui concerne la Marine, il conviendra de décider si les BSOM de surveillance et d'observation participent à ces missions.

Se préparer et s'adapter.

Pour cela la Marine devra également :

- suivre et sécuriser les initiatives prises dans l'exploration et l'exploitation des grands fonds et se coordonner pour la stratégie de l'environnement, remises en cause par des organismes « privés ».
- suivre les programmes de modifications de la météo développés par certains pays, et le développement de potentiels groupes écoterroristes.

Elle devra être proactive dans l'évolution des normes.

Elle doit également se préoccuper de l'impact environnemental de ses infrastructures à terre, les doter d'énergie renouvelable, éoliennes ou photovoltaïque selon la région. Il est important de développer la capacité d'autosuffisance énergétique des bases navales, les équiper de nouvelles structures "écoresponsables" qui visent à réduire significativement les consommations et l'empreinte carbone des sites. La formation à la défense de l'environnement marin dans les territoires ultramarins pourrait avantageusement et à moindre coût être entreprise par la Marine dans le cadre du dispositif du Service militaire adapté (SMA).

La dimension ressources propres de la Marine est en revanche à réétudier plus intensément. Des moyens navals en nombre suffisant, leur répartition géographique, leur disponibilité élevée et la prise en compte de la dimension humaine qui l'accompagne sont les clés d'une stratégie appropriée, où le recours aux drones s'impose.

Coopérer est bien une partie essentielle de cette stratégie qui doit avoir une dimension européenne. Le forum ministériel, réuni à Paris le 22 février 2022 sous la présidence française de l'Union Européenne, a ouvert une réflexion relative à l'adoption, en septembre 2021, de la « Stratégie de l'UE pour la coopération dans l'Indopacifique ». Le communiqué final de ce forum a été indiqué les décisions suivantes :

« Dans le domaine de la sécurité et de la défense, l'UE a annoncé l'extension du concept d'une présence maritime coordonnée dans le nord-ouest de l'océan Indien. Cela permettra à l'UE de soutenir davantage la stabilité et la sécurité dans la région Indopacifique, d'optimiser les déploiements navals, de promouvoir la cohérence de l'action européenne et de faciliter l'échange d'informations et la coopération avec les partenaires de l'Indopacifique, notamment en organisant des exercices maritimes et des escales conjointes. En outre, l'UE a réaffirmé sa détermination à accroître son engagement en matière de sécurité et de défense avec ses partenaires de la région, par exemple en renforçant ses dialogues et ses relations bilatérales. En outre, l'UE a réaffirmé son engagement à :

- *approfondir les programmes de coopération existants, visant à mener des actions de renforcement des capacités avec les partenaires de l'Indopacifique, en particulier par le biais du programme ESIWA (Enhancing Security Cooperation In and With Asia), dans le domaine de la lutte contre le terrorisme, de la cybernétique, de la sécurité maritime et de la gestion des crises ;*
- *promouvoir la connaissance du domaine maritime, notamment par le biais de la plateforme régionale de partage d'information de l'océan Indien IORIS du projet CRIMARIO (Critical Maritime Routes in the Indo-Pacific), dont l'extension à l'océan Pacifique sera étudiée dans les prochains mois » ;*
- *se doter de moyens capables d'intervenir en cas de destruction d'infrastructures.*

5. Les défis à relever par la Marine

Ceux - ci sont fort nombreux pour la simple raison que cette région est un théâtre majeur stratégique, militaire et économique qui ne va cesser de se renforcer. Depuis, l'administration Obama, les Etats Unis, inquiets de cette montée en puissance de la Chine, ont opéré ce que l'on appelle le pivot asiatique. Certaines forces navales ont été transférées, d'autres de différents théâtres sont prêtes à être déployées en cas de besoin. Si les Européens concentrent aujourd'hui leur attention vers leurs frontières orientales, il est certain que le théâtre *Indopacifique* restera un élément majeur et doit constituer un point d'attention pour notre pays qui est, par sa zone maritime, un acteur de ce théâtre.

La Chine est, avec une vraie stratégie mondiale et globale, en passe de concurrencer les Etats Unis en tant que puissance navale dominante. En 2013, le Président Xi Jin Ping a lancé la "Belt and Road initiative" qui donne une bonne idée de leur ambition économique au niveau mondial. Il s'agit de bâtir les nouvelles routes d'approvisionnement, ferroviaires, maritimes et numériques de la Chine. A l'évidence, ces « nouvelles routes de la Soie » sont également de formidables facteurs d'influence. Pour sécuriser ces routes, mais aussi pour asseoir sa dominance sur la mer de Chine qui lui donne de la profondeur stratégique et recèle de grandes potentialités en hydrocarbures, la Chine a consenti un effort extraordinaire, au sens littéral du mot, pour sa marine. Dans son Livre blanc de 2015, elle annonçait clairement cette nouvelle priorité en une phrase simple : « La mentalité traditionnelle selon laquelle la terre prime sur la mer doit être abandonnée ». Pour protéger ses intérêts, la Chine a donc tout particulièrement investi dans sa marine de guerre. En 1990, elle ne figurait pas au top 8 des flottes mondiales si on prend le classement en tonnage. Elle est désormais en deuxième position et a doublé son tonnage entre 2010 et 2020 : 789 000 pour 1 500 000 tonnes désormais ! En d'autres termes, au cours de ces dix dernières années, la Chine a construit l'équivalent de la marine française (ou britannique) tous les trois ans.

Elle ne s'arrête pas à la construction d'une flotte mais parsème ses routes de la soie de nouveaux points d'appui en construisant des bases militaires ou en achetant des infrastructures portuaires. C'est ce que l'on appelle le « collier de perles ». Cette montée en puissance de la Chine est accompagnée par celle des acteurs régionaux qui l'observent avec beaucoup d'attention. C'est ainsi que l'Inde, le Japon, la Corée du Sud font également leur entrée dans le top 8 des marines par le tonnage et en ont écarté les marines européennes à l'exception de la Grande Bretagne et de la France.

On pourrait objecter que la montée en puissance des flottes n'a aucun rapport avec les problèmes environnementaux. En réalité, ces deux réalités s'épaulent en permanence car la montée en puissance des flottes répond également à une bataille de frontières maritimes dans cette région et par une exploitation croissante, et parfois irraisonnée des ressources maritimes. Pour paraphraser Sir Walter Raleigh : Qui contrôle la mer contrôle les ressources minérales et halieutiques et impose le droit. Si ce contrôle n'est pas vertueux, les conséquences de la surpêche, de l'exploitation minière et pétrolière non raisonnée, des pollutions marines seront

désastreuses. Dans monde caractérisé par le rapport de forces, il convient donc de prévenir les crises futures en défendant l'environnement mais aussi en faisant respecter le droit international. Cela passe par le renforcement de l'action de notre état en Mer dans nos zones maritimes, par la défense du droit international et l'établissement de règles pour la Haute Mer, mais aussi par notre détermination à défendre et à protéger nos zones maritimes du pillage qui se développe partout.

Cette problématique appelle plusieurs actions.

- Action de l'Etat en Mer au sens large

Un effort spécifique doit porter sur une meilleure coordination interministérielle outremer. Celle-ci est déjà bien entamée mais elle doit encore progresser. La Marine doit en particulier s'attacher à contribuer à la résilience des services de l'Etat, être présente dans les structures de commandement interministérielles, s'assurer de la résilience des communications en cas de crise.

Au-delà de l'action de l'Etat en mer, telle que traditionnellement déclinée, il conviendrait de renforcer la coopération avec tous les organismes scientifiques opérant en mer afin de partager en totale synergie nos connaissances sur le milieu marin. Pour savoir protéger, il faut connaître !

Pour ce faire, la participation de la Marine aux activités environnementales doit rester une priorité, moyens permettant. En tout état de cause elle ne doit, *a minima*, pas être négligée. Il reste à notre sens de larges voies de progrès dans l'établissement de projets communs en national et en international. La préservation de l'environnement est un enjeu commun qui doit permettre de renforcer le dialogue, en faisant abstraction des problèmes croissants de souveraineté

La réponse aux cataclysmes climatiques doit être réexaminée. Ces phénomènes qui s'amplifient nécessiteront des moyens de secours et d'assistance intra-théâtre, sans doute trop limités aujourd'hui.

La Marine pourrait également renforcer son action dans le domaine de l'éducation environnementale de la jeunesse ultramarine en collaboration avec les autres administrations opérant en mer et les organismes de recherche scientifique. L'initiative de l'Ifremer l'année dernière au large de Mayotte sur le *Marion Dufresne* (embarquement pour quelques jours d'une soixantaine d'étudiants) peut servir d'exemple. Il est essentiel que les jeunes ultramarins se sentent concernés par la mer, part importante de leur avenir.

Les relations de la Marine avec les gouvernements territoriaux doivent être renforcées sous l'égide des Hauts Commissaires et des COMSUP. Ces gouvernements commencent à s'investir ou renforcent leur action dans le domaine maritime. Cela va demander une action de coordination pour éviter un dispersement des initiatives.

- Démontrer notre détermination à contrôler nos zones.

Cela passe à l'évidence par un renforcement de nos moyens. La montée des enjeux maritimes est une réalité et un « game changer ». Nous ne pouvons rester figés sur le modèle des forces outremer tel qu'il a été dessiné dans un autre cadre géostratégique. Il faut également retirer toutes les leçons du conflit en Ukraine sur la résilience de nos forces, y compris celles dites de souveraineté.

Les déploiements de moyens navals importants (PA, BPA SNA) doivent continuer et être médiatisés à des fins de démonstration. En l'absence de moyens « lourds » dans la zone, il s'agit de notre seul moyen d'afficher ostensiblement notre présence et notre détermination à y défendre nos intérêts, y compris environnementaux.

- Prendre en compte les données environnementales

L'augmentation du nombre des aires marines protégées dans la zone est vertueuse mais elle demandera des moyens accrus de surveillance.

La défense des ressources halieutiques, la préservation de la Haute Mer, les actions environnementales en haute mer, la surveillance de nos zones doit devenir une priorité affichée par les ministères des Outremer et des Armées ainsi que par le Secrétariat d'état à la mer. Il conviendrait de faire déclencher un séminaire interministériel décisionnel sur ce sujet dans lequel le fonctionnement en tuyaux d'orgue de nos administrations est encore trop flagrant. La Marine nationale doit en être le promoteur en tant que « primus inter pares ».

Il faut enfin anticiper les conséquences environnementales d'un conflit d'ampleur en Haute Mer. Des études sur le sujet pourraient être commandées par le CESM auprès des groupes Alidade ou de l'École de Guerre

- Renforcer les actions de coopération internationales

Dans ce cadre, l'examen des escales de bâtiments français pourrait être réexaminé avec, outre les relations stratégiques, le triple but de renforcer notre coopération en matière de lutte contre les pandémies, le changement climatique et les catastrophes naturelles. Une coordination avec les navires scientifiques qui peuvent apporter leur pierre à l'édifice dans ce domaine devrait être mise en place

Il pourrait également être étudié la duplication dans chaque région maritime de l'IONS (Indian Ocean Naval Symposium) qui est un magnifique outil de coopération entre marines et est porteur de projets communs intergouvernementaux.

Le renforcement de ces actions passe par des réponses appropriées à deux défis pour notre Marine Nationale.

• Défi capacitaire

La Marine doit pouvoir conjuguer avec ses moyens navals la situation opérationnelle actuelle d'un engagement maximal et l'arrivée de missions nouvelles dans le cadre des actions liées à l'environnement. La nature exacte des moyens navals qui peuvent être associés aux deux types de mission doit être bien anticipée.

Le format des moyens de la Marine dans les territoires ultramarins doit être ré-examiné à l'aune des missions nouvelles. Certes, la dernière Loi de programmation militaire (LPM) va enfin permettre d'absorber à l'horizon 2025 les réductions temporaires de capacité (RTC) de patrouilleurs, qui ont été en réalité des trous capacitaires de longue durée. 3 patrouilleurs légers guyanais (PLG) ont ainsi été déjà livrés en Antilles Guyane, 6 autres patrouilleurs outre-mer (POM) seront livrés avant 2025 en Indo-Pacifique.

Cependant l'augmentation probable des activités (pêche, environnement, stratégies de puissance, fonds marins, augmentation des événements climatiques de grande ampleur) rend ce format insuffisant et va exiger un renforcement du dispositif outre-mer, singulièrement dans la zone Indo-Pacifique.

Compte tenu des enjeux, il sera nécessaire de renforcer le dispositif lors de la prochaine Loi de Programmation Militaire (LPM) :

- Remplacement des frégates de surveillance par des moyens plus "durcis" comme les EPC (European Patrol Corvette) pour imposer le droit face à l'appétence pour les ressources halieutiques et minières,
- Mise en place d'une capacité de surveillance par drone civil bas coût et longue endurance en complément des avions de surveillance maritime
- Mise en place de moyens de mobilité intra-théâtre pour assumer notre position régionale en cas de catastrophe climatique. La question de la mise en place, abandonnée par le passé, de moyens amphibies légers doit être reposée à l'aune des bouleversements climatiques.
- Augmentation limitée du nombre de patrouilleurs outre-mer (POM). En première approximation : 1 supplémentaire en Polynésie (en renforcement du *Teriieroo a Teriierooiterai* et du *Philippe Bernardino* et 1 supplémentaire en Nouvelle-Calédonie (en renforcement de l'*Auguste Bénébig* et du *Jean Tranape*).

Bien qu'à la limite de notre étude, il nous paraît également important d'apporter une réflexion sur nos capacités de résilience des moyens navals déployés dans cette zone face à l'hypothèse d'un conflit de haute intensité. A titre d'exemple, si la mobilité des forces navales les rend moins sensibles aux progrès des missiles de croisière et Gliders hypersoniques que les sites terrestres, il n'en demeure pas moins que des pistes comme l'éblouissement des stellites servant au recalage ultime de ces engins pourrait être étudiées. De la même manière, la résilience cyber des infrastructures administratives et de crise outremer mériterait un examen plus complet.

- **Défi humain**

La dimension humaine de ces actions est déterminante. Une étude de l'Académie de marine en 2018 avait évoqué des pistes de réflexion relatives à cette dimension très délicate des ressources humaines.

Il conviendrait d'analyser finement si le plan MERCATOR Accélération 2021 répond à ces différentes exigences de renforcement de notre action dans la zone.

- **Défi d'inscription des missions dans un cadre interrégional, interallié et international.**

Un élément déterminant de l'action en mer dans la zone *Indopacifique* où se trouvent des Collectivités d'outre-mer (COM), Polynésie et Nouvelle Calédonie, est la concertation, déjà évoquée, qui doit exister avec leurs autorités. Les responsabilités spécifiques et importantes qui sont les leurs en termes d'environnement, notamment dans les ZEE, doivent être prises en compte, et une coordination avec les autorités métropolitaines est nécessaire. Il faut intégrer leur position au sein des communautés du Pacifique et dans les instances internationales comme l'UICN (l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature), où leur apport original à l'océan est mis en avant.

Sans entrer dans des recommandations de nature juridique et administrative, il semble important qu'une analyse de situation concertée voire conjointe soit conduite dans toutes les initiatives concernant la protection de l'environnement maritime et les actions qui lui sont dédiées.

Cet aspect d'une coordination indispensable avec les Collectivités d'outre-mer est très peu présent dans les nombreuses communications et appréciations de situation sur l'*Indopacifique* qui fleurissent chaque jour.

Cette conclusion spécifique à la zone *Indopacifique* est l'une des principales recommandations que l'Académie de marine souhaite présenter.

CONCLUSION

Le rôle de la Marine va s'accroître dans un proche avenir sous la conjugaison de trois facteurs, la naissance d'un monde multipolaire aux contours mal définis, les modifications du contour de la mondialisation et le bouleversement climatique très tributaire des océans. Si les missions militaires sont du ressort des armées, les autres doivent obéir à une stratégie globale, donc par essence interministérielle. L'Union européenne n'est pas encore une réponse, car elle se limite à une vision géographique de son continent, alors que l'espace maritime français s'étend plus largement.

Dans la coordination des structures interministérielles, la Marine doit être en mesure de faire respecter la souveraineté dans l'espace maritime français et de pouvoir anticiper et de fiabiliser l'intérêt stratégique majeur la « supply chain » par la présence au large. L'arme de dissuasion ne tue pas, mais le manque de pain est mortel. Aux côtés des crises menaçant les intérêts français, les évolutions climatiques sont de nature à faire évoluer ses zones de déploiement.

La crise en Ukraine, a souligné le risque croissant de heurts entre bâtiments de guerre, qui opèrent dans un contexte infra nucléaire. Elle aboutit à un remodelage des routes maritimes de l'énergie, du vrac alimentaire et à terme des fibres optiques vecteurs de systèmes financiers qui divergent, accroissant les risques environnementaux notamment dans les détroits, empruntés par la route des pétroliers et des méthaniers.

Les changements climatiques doivent être analysés avec objectivité car ils engagent l'avenir en requérant des investissements lourds. Tous les organismes concernés de l'État doivent se coordonner pour rationaliser les recherches sur l'influence des océans sur le climat, à l'abri d'un tintamarre médiatique de plus en plus biaisé.

La lutte contre la pollution marine doit également être une branche de l'action de l'état en mer. Ainsi on pourrait imaginer que comme par le passé quand les bâtiments transmettaient leurs observations météo, une évolution des unités pour les faire contribuer à la lutte contre la pollution.

Toutes ces évolutions demandent un maillage plus fin de la surveillance aéromaritime des zones de responsabilités nationales pour éviter d'être surpris et pour accroître le niveau de protection notamment dans les aires marines protégées. Ces missions nouvelles autres que celles de l'Armée de mer requièrent un investissement à chercher différemment et ailleurs que dans les Armées dont ce n'est sûrement pas la priorité. Il ne peut pas se faire à enveloppe constante au sein de la Marine nationale, c'est-à-dire au détriment de l'armée de mer, qui sera de plus en plus sollicitée dans le monde multipolaire que la rupture de la guerre en Ukraine nous promet. Mais Armée de mer et service public doivent rester intimement liés car l'action des patrouilleurs est d'autant plus efficace qu'il existe des bâtiments de guerre suffisamment armés pour exercer une forme de dissuasion conventionnelle et pour faire respecter le droit par la force si nécessaire.

Mais le défi dans l’océan Pacifique est immense, car l’appétit des grandes puissances et de certaines ONG demandent que l’ordre en mer soit respecté. Les changements climatiques qui font apparaître des phénomènes environnementaux de plus grande amplitude, plaident pour posséder des moyens capables d’intervenir dans des zones où les infrastructures sont dégradées.

Une stratégie duale des grands fonds doit être élaborés, pour surveiller les installations stratégiques mais aussi pour améliorer la connaissance de l’environnement et prévoir les évolutions climatiques. Un des moyens pourrait être la pose de capteurs sur les câbles.

Elles demandent également de rechercher les alliances de nécessité face à ce défi pour l’humanité, car les connaissances profitent à tous. Il faut donc orienter les escales pour développer des coopérations avec les pays voisins en les persuadant du soutien de la France en matière de lutte contre les pandémies, le changement climatique et les catastrophes naturelles

Le théâtre Pacifique est le plus problématique car il présente des défis qui s’inscrivent dans un cadre interrégional, interallié et international. Les différentes autorités des Collectivités d’outre-mer (COM), Polynésie et Nouvelle Calédonie ont des responsabilités spécifiques et importantes en termes d’environnement, notamment dans les ZEE mais la cohérence n’est pas toujours respectée. Tel niveau d’autorité pourra être sensible aux sirènes des fondations et ONG, sans réel souci de l’intérêt général. Ces responsabilités doivent être prises en compte, et une coordination avec les autorités métropolitaines est nécessaire pour que les gouvernements locaux se fédèrent sous l’autorité de l’Etat. Il faut intégrer leur position au sein des communautés du Pacifique et dans les instances internationales comme l’UICN (l’Union Internationale pour la Conservation de la Nature), où leur apport original à l’Océan est mis en avant.

Sans entrer dans des recommandations de nature juridique et administrative, il semble important qu’une analyse de situation concertée voire conjointe soit conduite dans toutes les initiatives concernant la protection de l’environnement maritime et les actions qui lui sont dédiées, et refuser l’arbitraire des moratoires dont les motivations ne sont pas toujours sincères.

Cet aspect d’une coordination indispensable avec les Collectivités d’outre-mer est très peu présent dans les nombreuses communications et appréciations de situation sur l’*Indopacifique* qui fleurissent chaque jour.

Cette conclusion spécifique à la zone *Indopacifique* est l’une des principales recommandations que l’Académie de marine souhaite présenter.

BIBLIOGRAPHIE

- Rapport d'information du Sénat sur “Les conséquences stratégiques du dérèglement climatique” (6 octobre 2015)
- L'Asie stratégique de l'Inde au Pacifique (Revue Défense Nationale - été 2018)
- La stratégie de défense française en *Indopacifique* (Ministère des Armées 2019)
- Sixième Rapport du GIEC de novembre 2021
- Stratégie Climat et Défense (Ministère des Armées - 26 avril 2022)
- Communiqué du forum ministériel de l'Union Européenne pour la coopération dans *l'Indopacifique* (22 février 2022)
- « Le niveau de la mer s'élève, faut-il s'en inquiéter ? » (Alain Miossec- Communications et mémoires Académie de Marine 2022)
- Rapport d'information du Sénat sur « La stratégie française pour l'Indopacifique : des ambitions à la réalité » (25 janvier 2023).