

La maîtrise des mers et des espaces océaniques

La maîtrise des mers et des espaces océaniques est l'un des principaux défis à relever pour les Etats modernes (I)

- Pour la dissuasion,
- Pour la stratégie de la mer vers la terre, projection de puissance aérienne ou aérobie, de troupes
- Pour la sécurisation des voies commerciales ;
- Pour la protection de l'approvisionnement énergétique, tant à la source qu'en transit ;
- Pour la sécurisation des approches nationales.

Le maintien de la liberté des voies de communications maritimes justifie de réels efforts politiques et militaires. Cela pose naturellement la question des ambitions de la France et des moyens dont elle s'est dotée. Dès lors que la maîtrise des mers n'est pas à la portée d'un pays isolé, ces moyens doivent être appréhendés dans un cadre tant national que multilatéral (II).

I. Les enjeux stratégiques des routes et passages maritimes

A. Les espaces océaniques au cœur de la mondialisation

L'accès aux matières premières, aux débouchés commerciaux, et notre présence dans les zones stratégiques, dépendent essentiellement de la liberté et du développement des routes maritimes qui structurent l'économie mondiale. L'essor économique du Japon, de la Corée, de l'Asie du Sud-Est, et de la Chine, n'ont pu se produire que grâce à l'explosion de leurs exportations, essentiellement maritimes. Déjà en 1993, le commerce maritime assurait 90% des exportations chinoises, plus de 91% au Pérou et 95% en Inde.

Cependant, si cette liberté des mers est indispensable à notre prospérité, les préoccupations en matière de sécurité ont été considérablement soulignées. Les attentats contre le destroyer américain USS Cole à Aden le 12 oct 2000, puis contre le pétrolier français Limburg le 6 oct 2002 dans le détroit de Bab el-Mandeb, montrent la précarité de la navigation commerciale dans les détroits stratégiques.¹

Entre besoin de liberté et de sécurité, la stratégie des États-Unis illustre parfaitement cette prise de conscience. Ils insistent avec force sur le principe de liberté de navigation, tant commerciale que militaire. Ils souhaitent assurer l'accès de leurs entreprises aux routes maritimes, et de leur flotte de guerre à toutes les mers du globe. Dans le même temps, ils entament la conversion de la marine militaire américaine, d'une flotte de haute mer destinée à contrer la marine soviétique dans l'Atlantique, à une flotte opérant plus près des côtes de toutes les mers (brown water navy), et destinée à protéger la liberté de navigation et d'accès pour la sauvegarde des intérêts américains.

¹ Les États-Unis et Singapour estiment que le trafic du détroit de Singapour – un quart du trafic maritime mondial, près de la moitié des échanges de pétrole – pourrait être la cible d'attaques de groupes terroristes en Asie du Sud-Est. Craintes que confirment les services de renseignement indonésiens, selon lesquels des membres en détention du groupe terroriste Jemaah Islamiyah auraient confirmé la planification d'attaques dans le détroit de Malacca.

La maîtrise des routes maritimes, est au cœur des préoccupations et des calculs des gouvernements. Pour cela ils doivent identifier et concentrer leurs efforts sur les points de passage stratégiques. L'attaque franco-britannique de 1956 contre l'Égypte pour le contrôle du canal de Suez; le maintien de deux bases britanniques à Chypre, non loin des approches dudit canal; puis l'intervention des flottes occidentales en 1986-1987 contre les velléités iraniennes de fermer le détroit d'Ormuz, démontrent l'importance que certains points de passages maritimes peuvent revêtir aux yeux des États occidentaux.

Il existe de réels carrefours, où s'entrecroisent de multiples routes régionales et internationales telles les Caraïbes, la Méditerranée et la mer de Chine du Sud. Les détroits (mais aussi certains canaux, comme Panama ou Suez) véritables portes océaniques, constituent également des maillons sensibles des routes maritimes. La porte peut être laissée ouverte, être fermée à la navigation, ou présenter des entraves. Il peut s'agir d'une action délibérée de la part d'un État, ou d'une conséquence indirecte de sa politique. Cela peut également être du à la faiblesse même des États riverains² (ex de la piraterie dans les Caraïbes ou en mer de Chine du Sud).

Le détroit d'Ormuz, bien connu du fait du passage du pétrole moyen-oriental vers les marchés européens, nord-américains ou asiatiques, est l'un de ces points de passages fondamentaux. Lors de la guerre Iran-Irak (1980-1988), c'est pour contrer les tentatives de rupture des routes du pétrole pratiquées par les belligérants que les Occidentaux y ont dépêché leurs flottes de guerre, à partir de 1986. De même, les détroits de Malacca et de Singapour, points de passage très fréquentés entre Pacifique et océan Indien, sont devenus cruciaux pour les économies du Japon, de la Chine et de l'ASEAN, pays très dépendants des mouvements de pétrole et du commerce maritime pour leur développement économique. Par ailleurs, une partie du pétrole russe transite déjà depuis longtemps par les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Mais l'importance de la Turquie dans le système de transport maritime se voit soulignée par le transit d'une part importante du pétrole de la Caspienne par le port russe de Novorossisk, puis par le Bosphore.

Naturellement, ces enjeux s'imposent également aux acteurs du monde économique³ : afin de réduire leur dépendance à l'égard de la situation politique dans le golfe arabo-persique, les armateurs Seeland et Maersk ont localisé leur principal port de conteneurs à Salalah, au sud d'Oman, au détriment de Dubaï, ce qui leur évite d'avoir à franchir le détroit d'Ormuz.

Aujourd'hui encore, ces points sensibles sont à la source de tension particulière entre les Etats qui prétendent en avoir la maîtrise :

- Au cours de l'été 2002, de vives tensions ont refait surface entre l'Espagne et le Maroc au sujet de la souveraineté sur l'îlot du Persil, possession espagnole à quelques encablures du littoral marocain, tout près du détroit de Gibraltar – au nord duquel se trouve la possession britannique du même nom. L'Espagne rejette les prétentions marocaines mais insiste sur le recouvrement du territoire britannique, qui permet incidemment le contrôle de l'accès au détroit.
- Les graves différends qui opposent les pays riverains de la mer de Chine du Sud alimentent les craintes que les nombreuses bases militaires et garnisons qui parsèment les archipels disputés des Paracels et des Spratleys, ne servent un jour à bloquer le trafic de la route maritime qui, à travers les détroits de Malacca et de Singapour, relie le Moyen-Orient au Japon.
- La dispute, en voie de règlement, entre la France et la Grande-Bretagne à propos du centre d'accueil des réfugiés de Sangatte, dans le pas de Calais, illustre le rôle de porte d'entrée des détroits, non seulement pour les flux de marchandises, mais aussi pour les migrants.

Des enjeux en évolution

En 20 ans, notre adversaire privilégié de la guerre froide s'est éclipié. Il a laissé place à des menaces multiformes et à des ennemis plus diffus qui se caractérisent par le caractère imprévisible de leur action. (Ecllosion de foyers terroristes, Développement des systèmes mafieux). De nouvelles puissances cherchent à s'affirmer sur la scène internationale en se dotant d'armes de destruction massive. Cette

² A ce titre, la démilitarisation n'a pas nécessairement conduit à un apaisement des enjeux stratégiques. Ainsi, la rétrocession du canal de Panama à la République panaméenne en 1999, a conduit les États-Unis à s'interroger ouvertement sur la capacité de Panama à assurer l'entretien et la sécurité du canal.

³ Le surcoût en termes d'assurances est évalué à un milliard de dollars.

prolifération, difficile à contrôler, complique la dialectique nucléaire. De par le monde, les rivalités croissent entre les systèmes économiques et les modèles culturels. Les différences de niveau de vie et de démographie poussent à dissocier les lieux de production de ceux de consommation. Cela génère à la fois des vulnérabilités pour les flux et des mouvements de population. Enfin, les catastrophes environnementales déstabilisent également les États. La lutte pour la protection de l'environnement est devenue une priorité nationale et un enjeu mondial.

La fin de la guerre froide, avec la disparition des tensions entre les deux blocs, a conduit à une recomposition complète des relations maritimes. Les États-Unis ont abandonné les bases de Subic Bay et Clark Air Field aux Philippines et la Russie celle de Cam Ranh, au Vietnam, bases qui leur permettaient de contrôler le carrefour maritime de la mer de Chine du Sud.

Tout en restant la superpuissance, les USA ont vu leur pouvoir d'attractivité stratégique régresser. De nouvelles puissances émergent, tels les BRIC's⁽⁴⁾, qui s'affirment comme les pôles d'activité de demain et qui se tournent vers une stratégie du large. Elles s'appuient sur leur démographie et leur dynamisme économique. Témoins de l'évolution du trafic maritime, le déplacement du cœur économique vers l'Asie où sont situés les quatre premiers ports mondiaux. La Chine et l'Inde se réarment et se dotent des attributs de la puissance. La Russie, revigorée par ses revenus du gaz et du pétrole entend peser à nouveau sur les affaires du monde. Enfin, l'Amérique du Sud dispose d'un potentiel réel et est tirée par le Brésil.

A l'image de cette prise de conscience par les nouvelles puissances, l'Inde a réalisé depuis peu l'importance de ses approches maritimes, particulièrement celle de la route océanique du 8e parallèle, le long de laquelle les États-Unis conservent de nombreux points d'appui (Berbera en Somalie, Diego Garcia, Singapour), lesquels contrôlent l'accès au Grand Passage, au nord de Sumatra, vers le détroit de Malacca. **La nouvelle politique navale de l'Inde reflète cet éveil aux enjeux maritimes**, dont le dernier avatar a été l'achat du porte-avions russe Amiral Gorskhoïv en janvier 2004, le futur INS Vikramaditya. L'Inde est, bien entendu, aiguillonnée par sa rivalité avec la Chine, qui a installé une base dans l'archipel birman des Cocos, au nord des îles Andaman indiennes. Mais cet éveil suscite aussi l'intérêt des États-Unis. Lors de la guerre du Golfe de 1990-1991, des unités navales indiennes avaient escorté des navires marchands du nord de la mer d'Oman jusqu'au détroit de Malacca. Cette coopération navale est au cœur du rapprochement stratégique en cours entre Washington et New Delhi.

B. Des espaces océaniques au cœur de toutes les menaces

La piraterie maritime

La maîtrise des mers et la sécurisation des routes maritimes sont d'autant plus nécessaires que les risques et les menaces qui pèsent sur les espaces océaniques se sont renforcés (terrorisme, pollutions, piraterie...). Le trafic maritime est d'une certaine façon victime de son succès.

La piraterie est un phénomène qui devient de plus en plus préoccupant, et aux conséquences tant politique (stabilité des États, équilibres régionaux) qu'économique (incidences commerciales et financières). Il est aussi très révélateur de la capacité de contrôle des États et de la qualité de la régulation des espaces internationaux.

La piraterie est réapparue massivement au lendemain de la Guerre froide, d'abord à cause de l'insuffisance de l'ordre régional et des faiblesses ou des tactiques des États.

D'autre part, la piraterie est encore socialement admise dans certaines zones d'Asie du sud est. Cela explique la permanence de bandes armées semi-professionnalisées, parfois placées sous la protection d'hommes politiques locaux influents pour lesquels elles jouent aussi le rôle de milice privée. Les populations peuvent parfois bénéficier grâce à ces milices, d'une protection plus efficace que celle d'une armée parfois corrompue ou malveillante.

⁴ Brésil, Russie, Inde, Chine

Certains éléments extérieurs ont également encouragé la délinquance maritime, comme le soutien de la Lybie aux séparatistes musulmans des philippines dans les années 70, qui a contribué à l'instabilité de la Région.

Enfin, dans certaines zones, le contexte géographique ne facilite pas l'effort de sécurisation. Les pirates savent en effet parfaitement profiter des opportunités offertes par les 17 000 îles de l'archipel indonésien.

Après avoir visé les ports du Chili à l'époque du boom du nitrate, puis ceux du Nigeria enrichi par le pétrole, les [pirates](#) d'aujourd'hui sévissent essentiellement dans les régions d'[Asie du Sud](#) et d'Asie du Sud-Est (en particulier dans la [mer de Chine méridionale](#)), le long des côtes de l'[Amérique du Sud](#), du [golfe d'Aden](#), de la [mer Rouge](#), mais aussi celles de la [Somalie](#), dans le [golfe de Guinée](#) et dans la [mer des Caraïbes](#). Selon le [Bureau maritime international](#), plus de 4 000 actes de piraterie ont été enregistrés durant les vingt dernières années. Un rapport de la [RAND Corporation](#) estime le nombre d'attaques et de tentatives d'attaques à 2 463 entre 2000 et fin 2006, soit une augmentation exponentielle de ces pratiques depuis le début du XXI^e Siècle. Le nombre d'attaques pirates a triplé entre [1993](#) et [2003](#). Le premier semestre [2003](#) a été le pire semestre jamais enregistré, avec 234 attaques pirates, 16 morts, 52 blessés et 193 membres d'équipage pris en otage dans le monde.. En 2004, les [tankers](#) (transport de pétrole et de gaz) et les cargos transportant des matières premières sont les cibles les plus populaires avec 67 attaques sur des tankers et 52 sur les cargos.

La piraterie moderne se développe pour plusieurs raisons :

- Incapacité de certains pays à gérer la sûreté de leurs [eaux territoriales](#) ;
- Les équipages des navires cargos sont peu nombreux et non armés (une vingtaine d'hommes sur un navire de 150 mètres) ;
- Les navires marchands se déplacent à des vitesses faibles (entre 20 et 40 kilomètres par heure), sont peu manœuvrants et chargés, ils peuvent être assez bas sur l'eau permettant ainsi un abordage aisé ;
- Présence d'importantes sommes d'argent liquide : Les équipages, embarquant pour une durée de neuf mois en moyenne, proviennent en grande partie des pays en voie de développement (Asie - Afrique) et reçoivent la majeure partie de leur salaire en liquide à bord.

Dans la plupart des cas, les pirates ne s'intéressent pas à la marchandise transportée, mais plutôt aux affaires personnelles de l'équipage et au contenu du coffre-fort, qui peut contenir d'importantes quantités de monnaie destinée à payer le personnel et les [taxes portuaires](#). Il arrive également que les pirates se débarrassent de l'équipage et conduisent le navire dans un port afin de vendre la cargaison et dans de très rares cas de transformer son identité et de le revendre. Ils savent également transformer leurs embarcations en bateaux de pêche ou de transport, afin d'éviter et de déjouer les inspections. Les attaques se produisent généralement de nuit, en haute mer ou dans des zones de mouillage. La piraterie a toujours utilisé les moyens technologiques les plus avancés disponibles : les pirates modernes ont recours aux armes à feu (tel que les [AK-47](#)), à la [téléphonie](#) mobile, aux hors-bords, etc. On suppose même que certains pirates écoutent clandestinement les communications des [satellites](#), afin d'obtenir des informations sur le mouvement des navires.

Il existe une hiérarchie des actes de piraterie :

- Groupes peu nombreux, actions improvisées. C'est l'un de ces groupes qui est responsable de l'assassinat de Peter Blake dans l'estuaire de l'[Amazonie](#) en [2001](#).
- Gangs internationaux dépendants des quelques puissantes [mafias](#) et triades asiatiques dirigées par de puissants hommes d'affaires.
- Groupes terroristes, comme celui qui en [octobre 2000](#) a attaqué le bâtiment [USS Cole](#) de la marine américaine au mouillage dans le port yéménite d'[Aden](#) en faisant sauter une embarcation bourrée d'explosifs (17 morts et 42 blessés).

En 91, 102 des 107 actes de piraterie perpétrés à travers le monde avaient touché l'Asie du Sud Est. L'essor de l'économie asiatique est incontestablement un atout, mais il ne faut pas oublier les fragilités des sociétés internes et l'insuffisante régulation des espaces asiatiques. La piraterie est d'autant plus

préoccupante pour ces Etats que l'économie régionale est de plus en plus dépendante⁵ des routes maritimes. La crise financière qui s'est développée dans l'ensemble de la Région en 97-98 a aussi nourri ces fragilités. Mais les gouvernements prennent réellement conscience de la nécessité de stabiliser la situation intérieure et d'engager un processus de régionalisation plus efficace.

Alors que l'Asie commence à trouver des solutions, les risques augmentent en Afrique⁶, sur les côtes de l'océan indien. Le nombre d'actes de piraterie préoccupent les organisations internationales. Un responsable du Programme Alimentaire Mondial a souligné que près de 80% de l'aide alimentaire à la Somalie est acheminée par la mer, or en raison de la piraterie, la disponibilité des bateaux transportant la nourriture a été diminuée de moitié. Ainsi le 10 juillet 2007, l'Organisation Maritime Internationale⁷ et le Programme Alimentaire Mondial ont appelé dans un communiqué à « une action internationale concertée et coordonnée pour résoudre le problème de la piraterie qui menacent les bateaux au large de la Somalie ». Le cas de la Somalie illustre parfaitement **l'opportunité que représente l'absence d'Etat de droit pour les pirates**. Ils coulent des jours heureux dans les petits villages qui longent la côte dont les autorités somaliennes ne contrôlent que quelques portions. Enfin, les liens avérés entre Ben Laden et plusieurs chefs de guerre de la région donnent à la piraterie une nouvelle dimension. Pour pallier ces défaillances de l'Etat, les patrouilles navales des pays développés présents dans la zone, participent à sa sécurité.

Sur le plan quantitatif, la situation est encore plus grave au Nigéria. Pour le Bureau maritime International, ces attaques semblent être organisées par quelques groupes locaux, affirmant que leurs actions ont des buts politiques. Il note également qu'ils commencent à attaquer des pétroliers pendant des opérations délicates, ce qui représente un risque accru de morts et de dégâts énormes pour l'environnement.

Les moyens de lutter contre la piraterie sont de différents ordres :

Adapter le droit international : Avec la Convention de Montego Bay et la mise en place des zones économiques exclusives, les Etats côtiers gagnent sur la haute mer au détriment des marines étrangères. Seul un flagrant délit ou un appel d'urgence leur permet d'intervenir. Il est impératif qu'une convention internationale se saisisse du problème et donne aux marines d'Etat les moyens juridiques d'intervenir tout en respectant le principe de non-ingérence dans les affaires d'autres Etats.

D'autre part, 80% des actes de piraterie échappent à la définition de l'art 101 de la Convention de Montego Bay⁸. Les formes modernes de piraterie n'ont plus rien à voir avec la piraterie traditionnelle. Ils sont plus proche de la criminalité organisée. En limitant la définition de la piraterie aux attaques de navire en pleine mer, la définition de Montego Bay ne correspond plus à notre réalité.

Développer les moyens et les capacités des Etats riverains à assurer la sécurité des routes : Depuis les années 90, la région est en proie à une course aux armements tant quantitative que qualitative. Le premier sous-marin singapourien a rallié sa base en avril 2000 et un second a suivi en 2001. Le budget militaire de l'île s'élevait alors 4,4 milliards de dollars. La Thaïlande avec 2 milliards de dollars consacrés à la défense possède déjà un porte avion et songe à s'équiper d'un sous-marin. L'Indonésie devrait également malgré ses difficultés économiques augmenter ses effectifs militaires. **Il faudrait cependant éviter à tout prix que cette surenchère militaire n'attise les rivalités au lieu de participer à la coopération régionale.**

Développer la coopération entre pays riverains : Pendant longtemps, l'objet de l'ASEAN⁹ fondée en 67, était moins la coopération que le renforcement de chacun de ses membres. Mais après la Guerre froide, ces Etats se sont rendu compte du réel besoin d'une stratégie régionale plus aboutie. Les autorités malaisiennes

⁵ 80% des hydrocarbures utilisés au Japon transitent par les détroits malais. La situation est pour lui si dangereuse que le Japon a envisagé de faire passer son fret par l'arctique, malgré un surcoût très important.

⁶ article RFI, 19/07/2007

⁷ Organisation qui lutte contre la piraterie maritime dans le monde, créée en 1981 par la Chambre de Commerce Internationale

⁸ - tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire agissant à des fins privées et dirigé contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance que le navire est un navire pirate tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis.

⁹ Malaisie, Philippines, Indonésie, Singapour, Thaïlande, Brunei, Vietnam, Birmanie, Laos et Cambodge

et indonésiennes dans une moindre mesure, ont engagé certaines initiatives. Et la Chine, le Japon et la Corée du sud, qui dépendent largement de ces routes, ont rejoint l'Association dans le cadre du forum ASEAN + 3.

Développer les coopérations pays riverains - pays occidentaux : En 1993, Clinton avait appelé à une nouvelle communauté pacifique. Washington a manifesté son désir de s'impliquer davantage dans le jeu stratégique régional en ouvrant une base militaire à Mindanao et en engageant le Ministre philippin à organiser des exercices militaires régionaux – auxquels 100 000 militaires américains ont participé.

Développer les coopérations entre pays occidentaux et entre les Services de l'Etat: Depuis le 1er janv 2008, plus de 7 tonnes de drogues ont été saisies par la marine nationale en haute mer, en provenance de la zone des Antilles, sur un renseignement élaboré en liaison avec le service des Douanes et des Affaires maritimes, en coopération avec les Américains et les Néerlandais. Il s'agit d'un bel exemple de ce que permet la coopération entre Etats destinataires et entre les services de l'Etat - police, gendarmerie et douanes, auxquels les forces armées sont largement associées.

Moyens techniques : Depuis, les attentats de [septembre 2001](#), l'[Organisation maritime internationale](#) a mis en place une norme ISPS obligeant les bateaux à se doter de systèmes d'alerte satellitaires et à créer à l'intérieur du bateau des zones de refuges fermées, à respecter des procédures de discrétion et de veille.

Sécurité privée : Des sociétés privées commencent à proposer une offre de prestation de sécurité aux armateurs. Le premier service de protection anti-pirates a été offert dès la fin des [années 1990](#) par la société britannique Marine Risk Management avec à bord des balises satellites cachées permettant de pister le bateau à l'insu des pirates et un service d'intervention rapide permettant de retrouver le bateau et de le récupérer avec des équipes spéciales.

Sécurité militaire : il relève naturellement d'une des fonctions premières des [marines militaires](#), de participer à la protection des navires¹⁰. Ces capacités militaires sont d'autant plus indispensables qu'elles expriment également les ambitions des Etats et qu'il serait extrêmement dangereux d'abandonner la sécurisation des mers à des entreprises privées.

Lentement mais sûrement, les efforts conjoints de la communauté internationale, des armateurs et des équipages font reculer les pirates. Le nombre d'acte de piraterie recensé s'est élevé à 114 au premier semestre 2008, contre 126 en 2007 et 234 en 2003. Cette amélioration tient largement à la sécurisation du Sud-Est asiatique. Jadis infesté de pirates, le détroit de Malacca¹¹ entre la Malaisie et l'Indonésie a été le théâtre de 2 actes de piraterie pour ce premier semestre contre 15 au premier semestre 2003. Dans l'archipel indonésien, le bureau maritime international a recensé 13 incidents contre 64 au premier semestre 2004. Cela s'explique en grande partie par les efforts des marines nationales concernées.

En revanche, la situation ne s'arrange pas dans la zone formée par le golfe d'Aden et la côte de Somalie, désormais leader mondial de la piraterie maritime avec 24 actes recensés au premier semestre. L'assaut le plus médiatique étant celui du Ponant le 4 avril au large du golfe d'Aden.¹²

Avec 18 attaques premier semestre 2008 (autant que pour le premier janvier 2003), l'autre point chaud est le Nigeria. Dans ce grand pays pétrolier, la situation est d'autant plus dangereuse que les commandos n'hésitent plus à enlever des ressortissants étrangers à terre. Ce fut le cas de deux officiers français de l'armateur Bourbon, kidnappés le 2 août près de la cité pétrolière de port Harcourt, dans le sud du pays.

¹⁰ Ex de l'attaque [au large de la Somalie en 2006](#) et l'[acte de piraterie contre le Ponant en 2008](#)

¹¹ Le [détroit de Malacca](#) n'est plus classé *route maritime dangereuse* par le [Lloyd's Register](#) depuis fin 2006.

¹² 30 otages libérés par l'armée française. Arrestation de 6 des pirates.

II. Le rôle des armées dans la sécurisation des espaces océaniques

A. Dimension nationale

La politique de défense, c'est d'abord le niveau d'ambition de la France dans le monde. Elle doit nous préparer à prévenir les conflits et à défendre nos intérêts. Dans ce contexte, notre fébrilité budgétaire, creusée par la dette, menace l'indépendance nationale. Assurer la sécurité des routes maritimes a un coût mais il ne faut pas oublier que celui d'une crise ou d'une guerre est bien plus élevé.

D'autre part, la sécurité n'est pas suffisamment corrélée avec le développement et la prospérité. Pourtant, avec la mondialisation, notre prospérité dépend de plus en plus de la sécurisation des flux de marchandises, de l'accès aux ressources stratégiques ainsi que de notre capacité d'influence.

La politique de défense et de sécurité se doit de participer au soutien des Français dans le développement de leurs activités économiques, industrielles voire culturelles. Cette notion, longtemps limitée aux frontières, doit gagner en profondeur. Notre présence outre-mer, dans le deuxième espace maritime mondial, élargit aussi le cadre d'action de notre politique de défense. La politique de défense et de sécurité comporte aussi un volet industriel entre indépendance technologique, partenariat et dépendance.

Cette stratégie ne peut être que globale et donc interministérielle. En effet, certaines crises se dénouent mieux avec les diplomates et les financiers qu'avec les militaires. Elle doit de plus être cohérente avec celle de nos alliés. Enfin, la stratégie militaire doit appréhender l'ensemble des milieux terrestre, aérien et maritime qu'il est vain d'opposer¹³.

Nous devons rechercher une stratégie d'anticipation, adossée sur un minimum de vigilance et de protection. Un des atouts de la vigilance est la **capacité de dissuader fondée sur la persuasion**. L'anticipation repose également sur la **prévention et la coopération**.

La stratégie du large, promue par les États-Unis et développée par toutes les puissances en devenir, cherche à exploiter la liberté des mers pour contourner les blocages liés à l'exercice de la souveraineté sur terre ou aux restrictions imposées par l'État de droit. A l'opposée d'une stratégie exclusivement continentale et relativement binaire, *on s'engage ou pas*, **la stratégie du large permet une approche graduée**. Elle accompagne idéalement l'action diplomatique, car seule la gesticulation navale permet souplesse et réversibilité dans la présence et l'action.

Pour la dissuasion, le sous-marin reste le vecteur privilégié. Les phases délicates sont celles d'interface avec la terre qui demandent des moyens ASM aéromaritimes performants. La composante aéroportée de la dissuasion embarquée sur porte-avions est complémentaire. Plus ostensible, elle s'affranchit également des difficultés liées au survol de territoires étrangers. La maîtrise des mers est nécessaire pour pouvoir agir. Or l'Occident qui avait hérité de la maîtrise des mers à la disparition de l'Escadra soviétique est confronté aux nouvelles puissances qui cherchent à s'affirmer sur les océans. D'autre part, les pirates maîtrisent certaines franges côtières.

Par ailleurs, les frégates et les sous-marins d'une part et le porte avions d'autre part, se renforcent mutuellement. Les premiers assurent la protection du PA tandis que l'existence et la disponibilité du groupe aéronaval renforcent l'impact des déploiements de frégates comme on l'a vu au large du Liban à l'été 2006.

Le groupe aéronaval constitue le bras armé permettant :

- D'agir diplomatiquement, comme ce fut le cas en Bosnie,

¹³ Cf, art le figaro, Le Ponant : l histoire secrète d une libération, Arnaud de La Grange, 14 avril 2008 (En plein océan indien, les commandos français ont agi avec des moyens empruntés à toutes les armées, mer, air, terre.

- De dissuader de manière conventionnelle, à l'exemple de l'indépendance de Djibouti,
- D'effectuer une action de rétorsion après l'attentat de l'immeuble Drakkar,
- Enfin d'appuyer une action terrestre comme en Afghanistan.

La projection de forces permet de prépositionner une force militaire, de la débarquer au moment opportun, de la soutenir dans ses opérations à terre puis de la rembarquer pour éviter un stationnement prolongé. C'est cette notion de **sea-basing** qui permet l'intervention dans les crises tout en minimisant l'empreinte à terre.

Enfin, la dernière capacité océanique est la sauvegarde maritime. C'est la participation de la marine à la sécurité. Elle regroupe toutes les actions de police en mer nécessaires pour assister, lutter contre les catastrophes et les trafics. La protection des voies de communication au large de nos côtes fait maintenant partie des préoccupations européennes, même si elle fait encore l'objet d'une approche trop sectorielle et cloisonnée. La sauvegarde maritime nécessite des dispositifs régionaux de surveillance maritime et des capacités nationales d'intervention, avec un organisme pour coordonner leur action. Grâce à leur polyvalence et à leurs capacités de reconfiguration, tous les aéronefs et bâtiments participent à la sauvegarde maritime dès lors qu'ils ont appareillé ou sont en survol maritime.

La mondialisation a renforcé l'importance stratégique des espaces maritimes. Toutes les puissances ont réalisé l'importance de ces derniers espaces de liberté et développent des capacités navales. La France a des capacités navales cohérentes mais au strict seuil de suffisance. Si elle veut conserver son niveau d'ambition et défendre ses intérêts nationaux et européens, il nous faut rechercher un bon équilibre entre des moyens simples et rustiques et des outils aptes au combat de haute intensité.

B. Dimension multinationale

Auréolée de ses exploits contre les pirates somaliens, La France entend porter le dossier de la piraterie maritime devant les Nations Unies¹⁴. C'était déjà la France qui avait pris l'initiative de l'**opération Alcyon**¹⁵, d'accompagnement des bâtiments humanitaires du Programme Alimentaire Mondial vers la Somalie. Le Gouvernement a donc demandé à l'ONU qu'une force internationale puisse oeuvrer à la sécurité du transit maritime dans certaines régions comme celle du détroit de Malacca.

Trois pistes doivent être étudiées¹⁶ :

- Que les Etats incapables d'assurer la sécurité de leurs eaux territoriales acceptent, sur la base du volontariat, de les ouvrir à toutes opérations de libération d'otages détenus par des pirates.
- Que les Etats qui en ont les moyens se portent volontaires pour participer à des patrouilles maritimes dans les zones d'activité des pirates.
- Que les Etats confrontés aux actes de piraterie, se déclarent volontaires par avance, pour laisser s'opérer des actions de lutte contre la piraterie, afin de ne pas perdre de temps en discussion dans les cas d'urgence.

Pour mieux lutter contre les bandes organisées au large de la Somalie, le Conseil de Sécurité des Nations Unies a adopté le 2 juin une résolution autorisant, pour une durée de 6 mois, les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement de transition à Mogadiscio, à entrer dans les eaux territoriales et à faire usage de leur force.

D'autre part, la France et l'Espagne se sont engagés à mettre en place dans un cadre européen un dispositif de lutte contre la piraterie. Projet actuellement en cours de discussion.

¹⁴ La France mobilise à l'ONU contre la piraterie, Le Figaro.fr

¹⁵ Initiée en nov 2007. 2 avisos et des commandos marine ont assuré la protection des navires du Programme alimentaire mondial. Cette opération a permis de sécuriser l'acheminement de 30 000 tonnes d'aide alimentaire. Il serait donc souhaitable de pérenniser cette action qui a été un succès et l'étendre à d'autres zones confrontées à la piraterie

¹⁶ Proposées par F.Fillon à l'ONU en avril 2008

Un exemple de force navale internationale : La Task Force 150

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, les Américains et leurs alliés ont lancé l'opération Enduring Freedom destinée à lutter contre le régime des Talibans et le terrorisme en Afghanistan. La France y participe sous le nom d'opération PAMIR. Au sein du dispositif d'Enduring Freedom, la Task Force 150 est une force maritime affectée à la surveillance et au contrôle de la navigation commerciale, ainsi qu'à la lutte globale contre le terrorisme et les trafics illicites dans le nord de l'Océan Indien. Elle réalise essentiellement des missions de contrôle de l'espace aéromaritime de la zone d'action (Mer Rouge, Mer d'Oman, Mer d'Arabie, Golfe Persique) et d'interdiction d'exfiltration de terroristes de la zone Afghanistan vers la péninsule arabique ou la corne de l'Afrique. Elle est actuellement composée d'une dizaine de bâtiments appartenant à 8 pays, notamment Etats-Unis, Grande-Bretagne, Pakistan, Allemagne et France. La France a commandé cette force à 3 reprises dans le cadre de l'EUROMARFOR : de sept 2003 à janv 2004, de juin à sept 2004, d'août à dec 2005.

Sa mission a évolué entre 2003 et 2005. Au début, la TF 150 devait principalement assurer le transit en toute sûreté des bâtiments participants aux opérations et au soutien logistique. Puis la mission s'est précisée dans une logique de contrôle de la mer pour interdire les flux néfastes de personnes, d'argent, de matériel de guerre, et de drogue. La mission a aussi évolué en raison de la recrudescence des actes de piraterie. La 2e évolution est la mise en place d'une stratégie de tranquillisation de la région, équivalente à une tentative de sortie de crise. Le 3e volet a consisté en une participation multinationale à des activités appelées **Theater security cooperation**. Il s'agissait d'actions variées, afin d'entrer en contact avec les marines et les autorités des pays étrangers.

D'autre part, la TF 150 est en permanence au contact de nombreux pays : Arabie Saoudite, le Yémen, le Pakistan, l'Inde.... Dans le **cadre de ces opérations multilatérales, le développement des interopérabilités est une vraie chance**. Pendant très longtemps, l'interopérabilité était un plus, aujourd'hui c'est le cœur du sujet. Il faut être interopérable à la fois avec des forces très bien équipées comme les forces américaines, des forces n'ayant pas le même niveau d'équipement et la même identité telles que les forces de l'OTAN, mais aussi avec le Pakistan, Oman, Singapour, et d'autres qui disposent de moyens moins performants, mais pour qui l'échange est plus profitable.

Alors que la mondialisation a redistribué les cartes, la maîtrise des espaces océaniques constitue un véritable enjeu de puissance. Avec l'industrialisation, l'accès aux ressources énergétiques et aux matières premières devient un enjeu vital. Aux côtés des sources traditionnelles de pétrole du Moyen-Orient et du Caucase, l'Afrique acquiert une position centrale du fait de la révolution technique de l'offshore. Aussi, ce continent suscite un intérêt accru des puissances, dont la Chine. Nous devons l'accompagner en faisant évoluer notre stratégie africaine, encore trop marquée par le poids de l'histoire.

Le rôle de l'Union Européenne a été déterminant dans le domaine de la sécurité maritime et de la surveillance des approches maritimes. Pour ce qui est de la maîtrise des océans et des routes maritimes, son rôle est balbutiant et la plupart des initiatives nationales ou multilatérales échappent au cadre européen. La puissance économique de l'Union Européenne reste très dépendante des importations, en particulier d'énergie. Une de ses faiblesses est de ne pas avoir su organiser son potentiel militaire. Pourtant, elle dispose d'un potentiel économique lui conférant la dimension d'une grande puissance mais, l'Union Européenne doit clarifier ses ambitions.

