

*Amiral Christophe Prazuck**

LES FLUX MARITIMES, CORDON OMBILICAL DE LA MONDIALISATION

Les professionnels de la mer, civils et militaires, en sont convaincus : avec la deuxième ZEE du monde, ses atouts avérés et potentiels, la « croissance bleue » est l'avenir de la France — un réservoir d'innovations, d'emplois et de richesses.

À l'issue de cinq années de travaux, les 260 chercheurs du projet Océanides, issus de 40 pays, l'ont démontré : « La mer est le moteur de l'histoire ; le moteur de la prédominance et du rayonnement ; l'accélérateur du développement économique et politique. » Ce discours, historiquement, géographiquement et économiquement irréfutable, qui sonne si juste à l'oreille de tous les marins, ne trace pas un avenir écrit d'avance. Océanides nous révèle en creux une autre caractéristique de la prospérité maritime : on ne la possède jamais définitivement, car la mer ne se conquiert pas.

La prospérité de notre pays a longtemps reposé sur ses atouts naturels. Une terre fertile, un climat tempéré, du fer et du charbon en abondance, des frontières naturelles : voilà le pré carré qu'il a fallu défendre pendant des siècles. Depuis le milieu des années 1970, notre prospérité ne repose plus de façon prépondérante sur ces stocks de richesses, mais également sur des flux qui sont, par essence, vulnérables. Aujourd'hui, dans un contexte stratégique en pleine évolution, ils sont plus que jamais menacés. La défense de ces flux, vitaux pour l'économie et le développement de notre pays, commence au large, du golfe de Guinée au nord de l'océan Indien.

* Chef d'état-major de la Marine.

Nous sommes dépendants de flux intercontinentaux ininterrompus

Le développement d'une économie fondée sur les échanges internationaux repose en effet sur un équilibre dynamique. Comme la roue, cette économie a besoin de mouvement incessant pour tenir debout : le ballet des supertankers qui alimentent nos stations-service, des porte-conteneurs chargés de biens manufacturés désormais fabriqués aux deux tiers en Asie du Sud-Est et des cargos qui nourrissent le monde entier de céréales produites par des monocultures spécialisées dont la France est l'un des premiers exportateurs.

Mondialisation et maritimisation vont donc de pair. Le transport maritime achemine 90 % du commerce mondial, à un coût généralement imbattable : le transit d'un container de Shanghai à Marseille par la mer revient moins cher que son transit terrestre de Marseille à Paris.

L'accroissement de cette dépendance est comparable à bien des égards à l'émergence d'Internet dans nos vies : soudaine (quelques décennies), indispensable, irréversible. La proximité entre les flux maritimes et le cyberspace ne s'arrête d'ailleurs pas là : pour circuler, les données numériques empruntent, à 99 %, des câbles optiques sous-marins, posés sur le fond des océans par des navires câbliers. Les communications par satellite sont aux câbles sous-marins ce que le transport aérien est au transport maritime : on pense à eux en premier, mais les flux qu'ils convoient sont en réalité très faibles en volumes (de l'ordre du gigabit par seconde pour les liaisons de données satellitaires contre plusieurs milliers de fois plus pour les câbles sous-marins).

Ces câbles, d'un diamètre moyen de seulement 2,5 cm, sont au nombre de 428 début 2017, dont 17 seulement relie l'Europe à l'Amérique du Nord, et ils sont extrêmement vulnérables. En 2013, le sectionnement volontaire du câble reliant la France à Singapour par trois plongeurs a réduit de 60 % le débit d'Internet dans toute l'Égypte mais aussi en Jordanie et au Pakistan. Ces câbles sont aussi essentiels à l'économie que les approvisionnements en eau potable le sont aux populations. Et pourtant, il existe moins de 10 navires dans le monde capables de les réparer.

Les flux maritimes, physiques aussi bien que numériques, sont ainsi devenus nourriciers, aux sens propre et figuré, de nos sociétés, de nos modes de vie, de notre développement. Or leur efficacité repose sur leur stabilité — une stabilité aujourd'hui menacée.

Des flux physiques et numériques très vulnérables

Nous sommes désormais, et de façon très difficilement réversible, tributaires de ces flux qui sont particulièrement vulnérables.

Ils sont vulnérables par nature, car la mer est un milieu hostile, inhabité, dans lequel ceux qui défendent les flux maritimes ne peuvent s'appuyer sur aucune population ni aucune infrastructure. On ne tient donc pas la mer comme on tient la terre. C'est d'abord une question d'échelle : l'océan Indien, par exemple, c'est 75 millions de km², plus de 100 fois la surface terrestre de la France. Dans cette immensité, et à l'ère de Google Maps et de la 4G, il est difficile de concevoir que les satellites d'observation sont toujours bien loin de savoir retrouver et observer tous les navires du monde simultanément ; qu'il faut encore plusieurs heures de préavis pour les orienter vers une zone d'intérêt particulier ; et qu'un plafond nuageux peut toujours les empêcher de lire le nom ou le port d'attache d'un navire suspect.

Les flux maritimes sont ensuite vulnérables par constitution : comme leurs *alter ego* numériques, ils passent par un nombre réduit de goulets d'étranglement (le canal de Suez, les détroits d'Ormuz et de Bab-el-Mandeb, quelques dizaines de câbles sous-marins trans-océans). L'importance stratégique de ces passages resserrés n'est pas nouvelle dans l'Histoire, à la fois parce que c'est là que les navires marchands sont le plus vulnérables, et parce que leur géographie permet la concentration des efforts militaires : bâtiments de combat, aviation basée à terre, batteries côtières. L'Empire britannique au faîte de sa puissance maritime tenait déjà Gibraltar, Le Cap, Suez, Aden, Mascate, Dubaï, Colombo et Singapour. La France et les États-Unis sont présents depuis des décennies à Djibouti et à l'ouvert du détroit d'Ormuz. Faut-il rappeler que, durant la guerre Iran-Irak, la protection du seul trafic marchand français dans le détroit d'Ormuz avait nécessité, dans le cadre de l'opération Prométhée (1987-1988), la présence ininterrompue pendant 13 mois d'affilée d'un porte-avions français, avec ses quatre bâtiments d'escorte, ses pétroliers-ravitailleurs et un groupe de chasseurs de mines ? Ce déploiement imprévu a pu avoir lieu malgré la pression permanente que faisaient peser sur notre flotte d'escorteurs, au même moment, au large de Brest, les sous-marins soviétiques.

Enfin, les flux sont vulnérables par construction. Leur efficacité, leur puissance repose sur la bonne volonté et la coopération de tous. Leur protection, leur contrôle, toute forme de limitation engendre des frictions et des surcoûts qui amoindrissent

leur efficacité. Or nombre de ces zones stratégiques sont bordées d'États qui contrôlent difficilement leur littoral, comme la Somalie et le Yémen. Les grandes puissances, mues par l'impérieuse nécessité de protéger leurs propres flux, y déploient donc leurs flottes. En 2008, c'est la lutte contre la piraterie somalienne qui fait venir les flottes occidentales, mais également les marines chinoise, indienne et iranienne dans le golfe d'Aden. Elles y sont toujours. Aujourd'hui, des bâtiments de combat américains et français patrouillent dans les approches du détroit de Bab-el-Mandeb, rendues dangereuses par les conséquences, volontaires ou collatérales, des combats qui déchirent le Yémen. Bientôt, ce seront des milliers de militaires chinois qui investiront le nouvel établissement de Doraleh à Djibouti. Idem à Gwadar (Pakistan), à l'ouvert du détroit d'Ormuz, où la base navale chinoise sera bientôt directement reliée au Xinjiang par le biais du Corridor économique sino-pakistanaï en construction — illustration, s'il en est besoin, de l'émergence à la fin des années 2000 de grandes flottes océaniques, d'abord en Chine et en Russie, puis en Inde, en Corée et au Japon. Au rythme actuel, la Chine construit tous les quatre ans 80 bâtiments de combat, soit l'équivalent de la flotte de guerre française, et devrait disposer au début des années 2020 de 4 porte-avions. Ces marines émergentes ou résurgentes, aux ambitions naguère régionales, sont à présent déployées sur tous les océans.

La stabilité des flux maritimes est aujourd'hui plus que jamais menacée. Car si, en quelques décennies, notre dépendance aux flux maritimes et sous-marins a crû de manière exponentielle, les menaces sur ces mêmes flux, vulnérables par définition, se sont radicalisées et durcies en seulement cinq ans. De plus, l'apparition de compétiteurs stratégiques dans nos zones d'intérêt prioritaire ainsi que la faillite d'États riverains bouleversent la donne stratégique. Ce changement impose de repenser la façon dont nous entendons concrètement défendre la liberté de navigation, pilier invisible de nos sociétés.

Surveiller et intervenir : la difficile équation de la sécurité maritime

Lorsque, en 1996 (1), les Français se réveillent avec un domaine maritime multiplié par 22 du jour au lendemain, ils ne s'imaginent peut-être pas que c'est la première étape d'une maritimisation sans précédent de leur économie, marquée dans les années qui suivent par l'essor spectaculaire de grands champions

de la construction navale, du transport maritime et de l'exploration hauturière. Cette maritimisation de notre pays ne peut pas se satisfaire d'une vision théorique et livresque de la liberté de navigation, qui date d'un temps où les frégates britanniques s'annonçaient dans les ports d'Extrême-Orient à coups de canon pour y imposer leur commerce.

Depuis la guerre Iran-Irak et les succès de l'opération Prométhée pour protéger nos navires de commerce, le trafic commercial mondial a doublé et notre flotte de combat, à commencer par ses porte-avions, a été divisée par deux. Contrairement aux avantages naturels (richesse des sols, climat favorable, irrigation...), la maîtrise des flux est un avantage relatif, éphémère, qui résulte d'une dialectique de puissances continuelle.

Dans un monde où le ratio entre escorteurs et escortés n'est plus celui des convois de l'Atlantique de la Seconde Guerre mondiale — le trafic marchand a été multiplié par 20 quand le nombre d'escorteurs a été divisé par 8 —, il s'agit d'être en mesure de protéger les approvisionnements stratégiques qui peuvent entrer dans le champ de nos intérêts vitaux (2). En mer, c'est la présence permanente qui offre la connaissance des flux. C'est elle qui permet d'orienter les moyens d'observation (satellites, AIS, big data...), d'échanger la *recognised maritime picture* (3) avec de larges coalitions et de percevoir les *patterns of life* — ces routes habituelles dont la connaissance est indispensable pour distinguer l'habituel de l'inhabituel, et ainsi orienter des capteurs et des moyens qui seraient sinon très insuffisants pour couvrir l'ensemble d'une zone. Si, en mai 2017, la frégate française *Surcouf* intercepte en plein milieu de l'océan Indien un navire suspecté de transporter des stupéfiants, c'est parce que ses marins savent que ce type particulier de boutre vient du Baloutchistan, qu'il pêche normalement à quelques jours de mer de là et qu'il n'est donc pas normal de le croiser à des milliers de nautiques de son port-base, qui plus est hors de toute zone de pêche connue. Toutes ces informations, qui vont sauver des milliers de vies grâce à la saisie et à la destruction de centaines de kilos d'héroïne, sont les fruits (parmi d'autres) de quarante ans de présence ininterrompue dans l'océan Indien.

Face à un spectre de menaces qui s'étend du pirate misérable au sous-marin d'attaque et bientôt à des forces navales complètes, en passant par la menace terroriste, asymétrique, qui vise autant notre territoire national et ses approches que nos intérêts les plus lointains, la Marine nationale fournit un socle de sécurité. Elle assure la permanence à la mer de la dissuasion nucléaire, la

défense maritime du territoire, la protection de nos espaces souverains et des missions offensives contre les centres névralgiques du terrorisme. Elle doit aussi être en mesure de garder ouverts ces passages resserrés, valvules de ce cœur du commerce mondial qu'est l'océan Indien.

Il faut être présent en permanence à la mer pour connaître les zones et les risques. Depuis quarante ans, il y a toujours au moins un bâtiment français dans le nord de l'océan Indien et un autre dans le golfe de Guinée.

Il faut entretenir un réseau d'appuis logistiques et d'alliances régionales, en particulier à proximité des passages resserrés qui sont et resteront stratégiques : c'est une raison d'être des bases navales d'Abu Dhabi et de Djibouti et de notre coopération soutenue avec les marines riveraines du golfe de Guinée.

Il faut être capable d'agir immédiatement face à une crise limitée, comme nous savons, en quelques heures, parachuter des commandos en mer depuis Djibouti lorsque l'équipage d'un navire français est pris en otage.

Il faut être capable, en quelques jours, de monter en puissance sur l'ensemble du spectre, du groupe de guerre des mines au sous-marin d'attaque et au porte-avions nucléaire : c'est la raison de la présence permanente de nos frégates de combat en Méditerranée orientale et dans le golfe Arabo-Persique. Elles « gardent le pied dans la porte » d'un environnement opérationnel extrêmement complexe : menaces, déconfliction aérienne et sous-marine, réseaux de données, renseignement.

C'est l'ensemble de ces options graduelles qu'offre une marine nationale à spectre complet. Nos flux maritimes sont devenus le cordon ombilical de notre pays ; leur défense commence au large.

(1) Ratification par la France de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite de « Montego Bay ».

(2) Jacques Chirac, président de la République, discours de l'île Longue, 19 janvier 2006.

(3) Présentation, sur un écran unique, de la situation navale consolidée par la fusion d'informations provenant de senseurs divers (radars, AIS, informations des armateurs...).