



Marine Nationale et commerce maritime

Capitaine de corvette Régis de Cacqueray
Mémoire de géopolitique
Séminaire « géopolitique des espaces maritimes »

Directeur : monsieur Jean Guellec

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1 – Marine Nationale et commerce maritime

2 – Cacqueray-Marine Nationale et commerce maritime.doc

3 – Capitaine de corvette de Cacqueray (France)

4 – 10 mars 2007

5 – Division A - groupe 3

6 – mémoire de géopolitique

7 – L'action sur le commerce maritime a été historiquement une des raisons d'être majeures des grandes Marines. Cependant, au cours des dernières décennies, la diminution du risque de conflit classique sur mer et le développement d'armes permettant d'agir dans la profondeur, ont fait passer l'action vers la terre au premier rang des préoccupations de la Marine Nationale. Pourtant la préservation des routes commerciales contre toute forme d'agression ou d'usage illicite ainsi que la capacité à agir sur ce commerce font parti de nos intérêts de puissance mondiale. C'est pourquoi il est nécessaire de préserver les outils et les savoir-faire permettant à la Marine Nationale de mener ces actions.

8 – Mots clefs : - *France – commerce maritime – Marine Nationale*

SOMMAIRE

Introduction

1. Le commerce maritime français : caractéristiques et vulnérabilités
2. L'action de la Marine Française sur le commerce
3. Des outils militaires au service de l'action de la France

Conclusion

INTRODUCTION

A travers l'histoire, le commerce a toujours été une des principales raisons de la présence de l'homme sur la mer et par voie de conséquence une des premières causes d'affrontement. En effet, sans commerce il n'y a pas de prospérité économique et sans prospérité économique il n'y a pas de puissance. Attaquer le commerce maritime est donc un excellent moyen pour porter atteinte à la puissance d'un pays adverse sans recourir à un affrontement direct, plus coûteux et aux résultats plus incertains. Cette vérité a été encore mise en évidence durant la seconde guerre mondiale au cours de laquelle l'affrontement maritime entre les alliés et l'Allemagne s'est essentiellement centré sur la liberté de circulation commerciale dans l'Atlantique.

Aujourd'hui la mondialisation de l'économie a créé une forte dépendance entre tous les états. De ce fait, la libre circulation du commerce sur tous les océans semble un intérêt tellement partagé que la menace paraît moins prégnante. Les centres d'intérêt des politiques et des militaires se sont déplacés plutôt vers d'autres utilisations de la Marine, principalement la dissuasion et l'action vers la terre.

Pourtant l'analyse des flux commerciaux intéressant la France permet de mettre en évidence un certain nombre de vulnérabilités. Face à ces vulnérabilités la France doit définir l'action qu'elle souhaite être en mesure de mener et les conséquences qui en découlent pour l'outil que constitue la Marine Nationale.

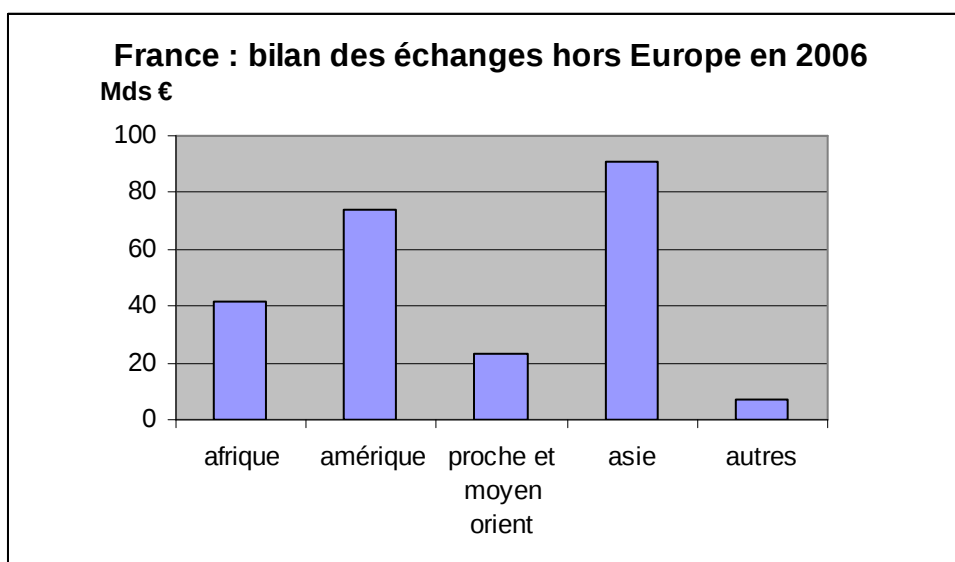
1 LE COMMERCE MARITIME FRANÇAIS : CARACTERISTIQUES ET VULNERABILITES

Il s'agit dans cette partie de présenter les grandes caractéristiques du commerce maritime qui concerne la France, en essayant de mettre en évidence les principaux flux, les points de vulnérabilités et les reconfigurations possibles. Par commerce concernant la France on entend le commerce au départ ou à destination du territoire métropolitain. Cette description permettra dans un deuxième temps d'étudier les menaces qui pèsent sur ce commerce ou que ce commerce génère.

1.1 LES PRINCIPAUX FLUX

1.1.1 Principaux partenaires commerciaux

Les échanges maritimes qui font partie des intérêts directs de la France sont ceux qui correspondent à ses échanges avec ses principaux partenaires commerciaux. Le graphique ci-dessous donne le bilan de nos échanges avec les grandes zones de la planète, c'est-à-dire le cumul des importations et des exportations en 2006 vers ces différentes régions¹.



Si l'Amérique et l'Asie constituent nos deux principaux partenaires commerciaux, on constate que, sur les quatre principaux pôles, aucun ne se révèle négligeable. L'utilisation

¹ Source ministère de l'économie, des finances et de l'industrie

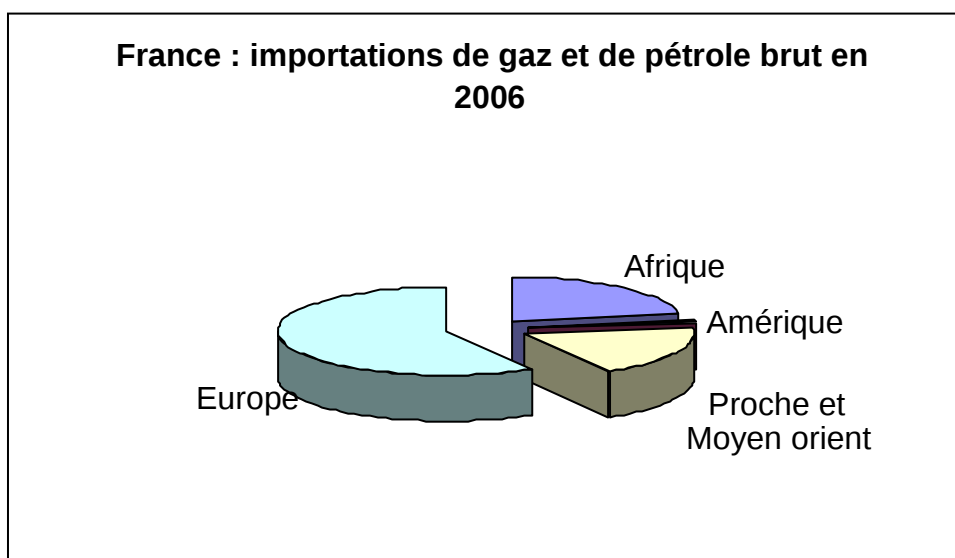
de chiffres plus détaillés permet de mettre en évidence certaines disparités entre ces différents pôles d'échanges :

- Les échanges de biens manufacturés sont surtout importants dans nos échanges avec l'Asie et l'Amérique,
- nos échanges avec l'Afrique sont principalement constitués de vrac solide et d'hydrocarbures,
- nos échanges avec le Proche et le Moyen Orient sont principalement constitués d'hydrocarbures.

1.1.2 Importations de pétrole et de gaz

Les échanges d'hydrocarbures revêtent un caractère particulier. En effet, en tant que source d'énergie principale dans le domaine du chauffage et surtout du transport, les hydrocarbures ont un impact sur l'ensemble des secteurs de l'économie. Les variations des cours de ces produits suffisent à faire passer notre balance commerciale d'un solde positif à un solde négatif et les augmentations ont toujours un impact dans la croissance française. Or ces cours sont très volatils et particulièrement sensibles à la perception des risques de rupture d'approvisionnement. C'est pourquoi la sécurité de ce type de transport mérite une attention particulière.

La graphique ci-dessous présente les importations françaises de gaz et de pétrole brut en 2006.



La part d'importation venant de l'Europe comprend tous les anciens pays du bloc soviétique, y compris la Russie. On constate que nos échanges par voie maritime, dans le domaine des hydrocarbures, se font essentiellement avec l'Afrique (Afrique du nord et

golfe de Guinée) et avec le Moyen Orient (golfe arabo-persique). Le commerce des hydrocarbures emprunte donc essentiellement trois routes :

- une route méditerranéenne Sud-Nord pour les importations en provenance d'Afrique du Nord,
- la route Ormuz-Suez vers Marseille ou vers la Manche et la Mer du Nord pour les importations du Moyen Orient,
- la route contournant l'Afrique pour les importations du golfe de Guinée et une partie des importations du Moyen-Orient.

1.2 LES POINTS CLES

1.2.1 Les routes stratégiques

La prise en considération de nos principaux partenaires commerciaux permet de définir les principales routes maritimes qui revêtent un caractère stratégique pour notre commerce. Elles sont au nombre de trois :

- la route transatlantique
- la route méditerranée/océan indien qui permet de rejoindre le golfe Persique ou l'Asie du sud-est,
- la route circum-africaine en particulier dans sa partie reliant l'Europe au golfe de Guinée.

Il faut noter qu'une nouvelle route pourrait nous intéresser dans les décennies qui viennent : la route du nord est qui contourne le continent eurasiatique par le nord et que le recul de la banquise pourrait ouvrir en toute saison aux navires non spécialisés.

1.2.2 Les passages stratégiques

Une route maritime est constituée d'une alternance de routes océaniques et de passages obligés. La carte ci-dessous montre les principales routes maritimes et les passages associés.

Vulnerability of navigation: major world maritime routes, bottlenecks and areas of private activity



Sur les routes présentant pour nous un intérêt particulier définies précédemment, nous sommes principalement intéressés par les passages stratégiques suivants :

- le détroit de Malacca
- le détroit d'Ormuz,
- le détroit de Bab el Mandeb
- le canal de Suez
- le détroit de Gibraltar
- le Pas de Calais

En dehors du Pas de Calais qui est sur nos côtes et par conséquent que nous pouvons surveiller relativement facilement, la totalité des passages ayant une importance stratégique pour la France sont situés sur les routes de l'Océan Indien.

1.2.3 Les ports

Le bon fonctionnement de nos routes maritimes commerciales passe par le bon fonctionnement des ports. Dans ce domaine, on ne peut pas avoir une approche strictement française car notre économie est à la fois dépendante des ports français et des grands ports de la mer du Nord. En effet, le système portuaire européen est dominé par les trois principaux ports du nord, à savoir Rotterdam, Anvers et Hambourg.

Dans le domaine du trafic conteneurisé, chacun de ces ports représente plus de trois fois le trafic du Havre, premier port français pour les conteneurs. Cette disproportion tient essentiellement à un meilleur système de desserte de l'arrière pays par voie terrestre ou fluviale. Ces grands ports contribuent largement à alimenter en marchandise le nord de la France.

Dans le domaine pétrolier, Marseille, premier port français et troisième port européen, représente environ la moitié de Rotterdam. Dans ce domaine également on trouve un réseau de distribution vers l'intérieur très maillé qui rend impossible l'affectation d'une région d'Europe à un port.

1.2.4 Reconfiguration des flux

Les routes principales de notre commerce maritime sont susceptibles d'être coupées. La possibilité ou non de reconfigurer les flux par d'autres routes confère à ces routes un caractère plus ou moins essentiel.

1.2.4.1 Les routes de l'océan atlantique

La route du golfe de Guinée et la route transatlantique sont des routes tracées essentiellement au large. Si la navigation sur le trajet le plus direct venait à être coupée les navires pourraient aisément emprunter des routes parallèles. Il n'existe pas à proprement parler de route de reconfiguration pour détourner le trafic mais, en l'absence de points clés, ces deux routes sont peu susceptibles d'être coupées.

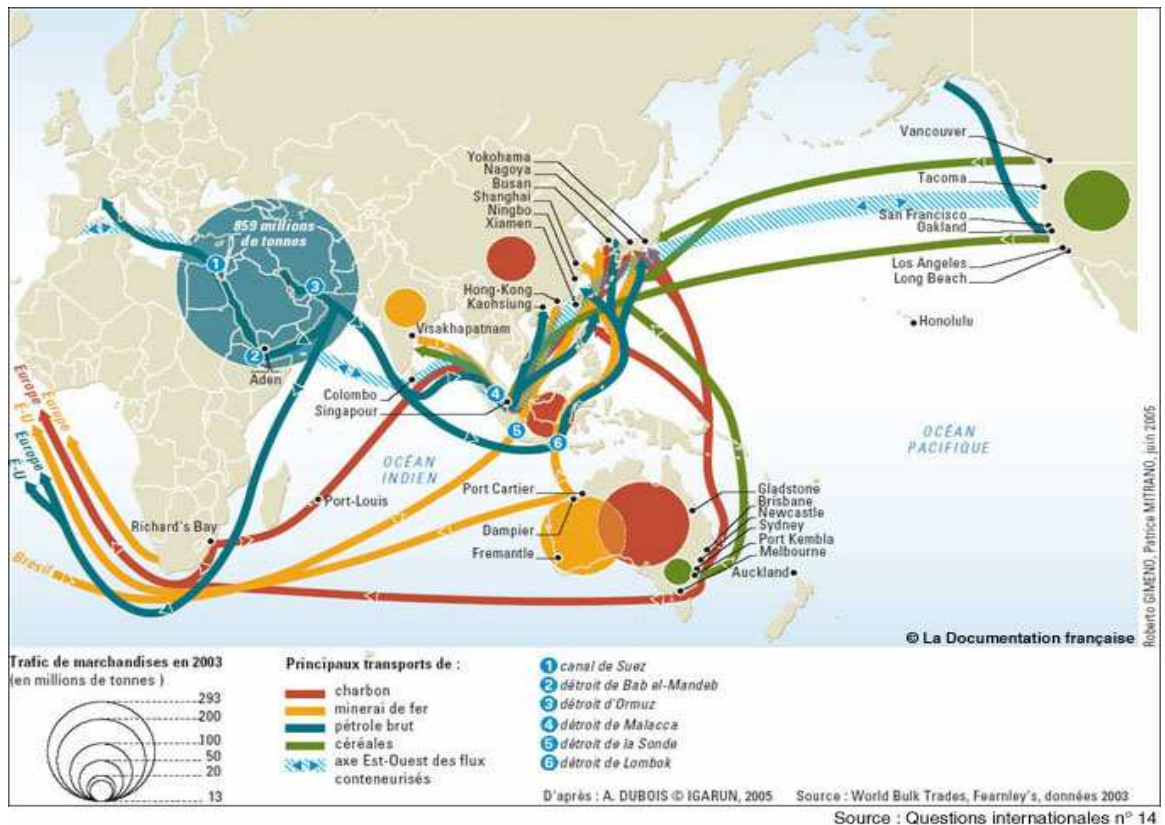
1.2.4.2 Les routes de l'océan indien

Les routes de l'Océan Indien, vues d'Europe, peuvent être divisées en plusieurs segments :

- le segment allant d'Europe jusqu'à Bab el Mandeb,
- la branche Océan Indien-Asie passant par Malacca,
- la branche du golfe Persique passant par Ormuz.

La carte ci-dessous présente les principales circulations de marchandises en Océan Indien et dans le Pacifique¹ :

¹ Source : questions internationales n° 14



On constate qu'une coupure de la route de l'Océan Indien entre Gibraltar et Bab el Mandeb, pénaliserait principalement le transport de pétrole et les flux conteneurisés. Cependant les navires transitant habituellement par ces routes ont la possibilité de contourner l'Afrique par le cap de Bonne Espérance. Cette reconfiguration générerait un surcoût dans le transport des marchandises. Toutefois, en ce qui concerne les biens circulant en conteneurs, la part du transport dans la valeur finale du produit est extrêmement faible, allant de 0,5 à 2% selon les produits. Les augmentations de coût du transport ont donc un impact économique final très faible. En ce qui concerne les transports pétroliers, il faut noter que l'utilisation de la route du cap de Bonne Espérance est déjà considérée comme viable puisque les pétroliers les plus importants, qui ne peuvent emprunter le canal de Suez, passent déjà par ce chemin.

La coupure du détroit de Malacca produirait à peu près les mêmes effets, le trafic pouvant être réorienté par d'autres routes plus au sud en passant par le détroit de la Sonde ou le détroit de Lombok. Là encore les surcoûts auraient peu d'impact sur la valeur finale des biens puisque en ce qui nous concerne, passent par Malacca essentiellement des biens manufacturés.

Le détroit d'Ormuz en revanche est un passage pour lequel il n'existe pas de variante. Sa coupure bloquerait l'accès aux grands terminaux pétroliers du golfe Persique. Si elle devait durer une telle coupure aurait un effet majeur sur nos approvisionnements en pétrole et sur le marché du pétrole en général.

1.2.4.3 Le Pas de Calais

D'une façon très différente, le Pas de Calais représente un autre passage essentiel pour notre commerce. En effet, même si les grands ports français n'en dépendent pas, sa coupure entraînerait le blocage des ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers) ce qui aurait un retentissement économique sur l'ensemble de l'Union Européenne, les ports situés plus au sud n'étant absolument pas en mesure d'absorber l'augmentation de trafic que cela génèrerait.

1.3 LES MENACES

1.3.1 La persistance des menaces pesant sur le commerce

Des galions espagnols à la bataille de l'Atlantique, la protection du commerce a toujours été un des rôles majeurs des Marines. Toutefois il faut noter une évolution nette des menaces pesant sur le commerce. Pour étudier les agressions potentielles auxquelles le commerce maritime est aujourd'hui confronté, on peut diviser ces menaces en deux groupes : les menaces étatiques et les menaces non étatiques.

1.3.1.1 Les menaces d'origine étatique

Les menaces étatiques sont celles que pourraient faire peser sur le commerce maritime des nations avec lesquelles nous serions en conflit de plus ou moins haute intensité. Il faut noter que de nos jours il n'existe pas de grand pays qui ne soit pas rallié à la nécessité de la liberté du commerce. Le principe de la liberté de circulation des marchandises est donc la position de ce qu'on appelle couramment la communauté internationale. De plus tous les grands pays, quel que soit leur système politique, sont devenus extrêmement dépendants vis-à-vis du commerce et ont donc tout intérêt à préserver le commerce maritime. En conséquence, tant qu'on reste dans le cadre de conflits régionaux, on peut considérer qu'aucune grande puissance ne se risquerait à porter atteinte de façon unilatérale à la liberté du commerce. Les menaces étatiques ne

peuvent donc provenir que d'états en situation de rupture avec la communauté internationale. De tels états pourraient mener des actions contre le commerce de façon ouverte ou de façon clandestine.

Les actions ouvertes sont des actions visant à interdire le commerce dans une zone ou à le gêner en utilisant la force militaire. Ces actions peuvent se traduire par des interdictions de circulation décrétées unilatéralement en s'appuyant sur la menace de représailles utilisant toutes les armes envisageables contre un bâtiment de surface. Dans tous les cas, la mise en œuvre de ces menaces se traduit par un conflit de haute intensité contre les puissances décidées à maintenir la liberté de circulation. Les actions ouvertes peuvent également se traduire par des actions visant à gêner le commerce en réalisant, par exemple, des contrôles non justifiés sur les navires.

Les actions clandestines qu'un état pourrait mener contre le commerce se rapprochent des menaces non étatiques étudiées ci-après.

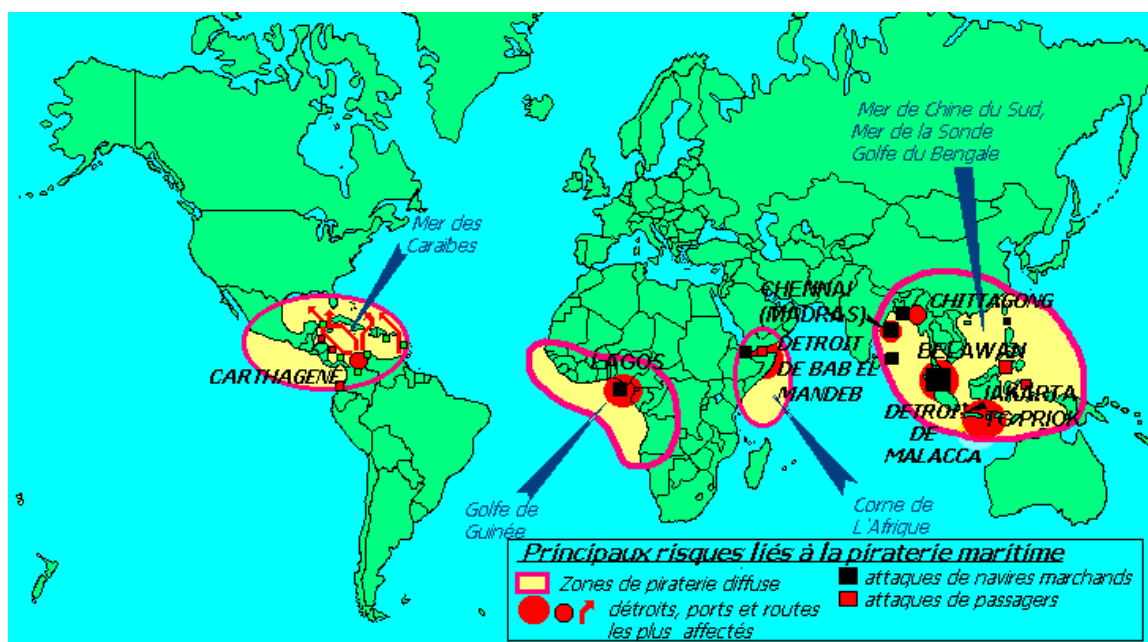
1.3.1.2 Les menaces non étatiques

Les menaces non étatiques sont les menaces que des groupes d'individus ou des organisations peuvent faire peser sur le commerce. Elles sont caractérisées par le fait qu'elles ne sont pas officiellement soutenues par un état. Par voie de conséquence, elles auront toujours tendance à privilégier des actions de type conflit asymétrique. Ces actions peuvent avoir deux justifications. Elles sont menées pour des raisons politiques et idéologiques, et il s'agit alors de terrorisme, ou elles sont menées pour des raisons économiques, et il s'agit alors de piraterie.

1.3.1.3 La piraterie

La piraterie est un phénomène ayant connu une forte augmentation depuis le début des années 90. La carte ci-dessous présente les principales zones du monde concernées par ce phénomène¹. Les actes de piraterie sont essentiellement survenus dans 4 zones : l'Asie du sud est, la Corne de l'Afrique, le golfe de Guinée et les Antilles.

¹ Source ministère des affaires étrangères



On peut distinguer deux modes d'actions des pirates. Le premier consiste en des attaques utilisant des moyens très sommaires contre des bâtiments au mouillage ou à cinématique lente. Ces attaques ont généralement pour objectif l'argent liquide ou les marchandises aisément négociables trouvées à bord. Le deuxième mode d'action consiste en l'utilisation de moyens plus sophistiqués tels qu'embarcations rapides et armements modernes, les navires pouvant être pris d'assaut alors qu'ils sont en route. Dans ce cas, les pirates visent des objectifs plus importants, en accord avec le coût plus élevé des moyens mis en œuvre, tel que détournement complet du navire ou prise d'otages. Dans tous les cas les pirates sont limités par la faible autonomie de leurs moyens ce qui explique que la piraterie se concentre sur les zones de détroit ou sur les eaux archipélagiques où les navires de commerce passent à proximité des côtes. Par ailleurs la piraterie s'appuie largement sur la défaillance des états côtiers ce qui est particulièrement sensible au large de la Somalie et dans une moindre mesure en Asie du sud-est. Dans ce sens, la baisse sensible du nombre d'actes de piraterie constatée au cours des deux dernières années¹ peut être rapprochée des mesures prises, sous la pression de la communauté internationale, par l'Indonésie et la Malaisie pour lutter contre ce fléau.

A son niveau actuel, la piraterie est une menace présente mais son impact sur le commerce maritime reste faible ce qui est illustré par le fait que les assureurs maritimes ne la considèrent pas comme un élément clé dans la fixation des primes d'assurance.

¹ Le bureau maritime international de la chambre de commerce international rapporte 127 actes de piraterie au cours du premier semestre 2005 contre 182 au cours du premier semestre 2004.

Toutefois on peut noter que c'est la présence des états et leur capacité d'action qui permet d'éviter l'explosion de ce phénomène.

1.3.1.4 Le terrorisme maritime

Le terrorisme maritime est resté jusqu'à aujourd'hui un phénomène limité ayant eu peu de retentissement sur l'opinion public. Toutefois le domaine maritime recèle de nombreuses possibilités d'action pour des groupes terroristes. Les prises d'otages de masse sur des bateaux de croisières sont sans doute les actions susceptibles d'avoir le plus fort impact médiatique mais elles sortent du champ d'étude de ce mémoire. Vis-à-vis du commerce maritime proprement dit, les terroristes pourraient mener des actions visant à interdire la circulation ou des actions utilisant des navires détournés comme arme.

L'interdiction de la navigation nécessite de mener des attaques contre les navires. Ces attaques peuvent être menées selon des tactiques semblables à celle menées par les pirates mais l'exemple de la piraterie montre que des mesures de surveillance et de patrouille d'ampleur modérée suffisent à maintenir ce genre d'attaque à un niveau sans retentissement mondial. L'attaque par embarcation suicide pourrait s'avérer plus efficace car elle est moins prévisible et plus instantanée. Toutefois l'attaque de ce type dont a été victime le pétrolier français Limburg en 2002 a montré qu'une telle attaque reste sans conséquence sur l'économie mondiale tant qu'elle est isolée. De plus, le nombre de victimes étant faible et la marée noire résultant ayant lieu sur les côtes du Yémen, cette attaque a eu peu de retentissement médiatique dans les pays occidentaux. Pour avoir une réelle efficacité, ce type d'action devrait donc être mené de façon massive afin que la crainte d'une attaque soit suffisante pour dissuader les navires de fréquenter une zone donnée.

Une autre forme d'agression qui pourrait être utilisée par des terroristes est l'utilisation de mines. Les mines présentent l'avantage de constituer une attaque en temps différé puisque celui qui les pose peu se retirer avant qu'elles ne produisent leurs effets. Elles sont également peu coûteuses, peuvent être produites avec des moyens assez rudimentaires et constituent une menace extrêmement létale pour les navires. Les mines peuvent être fixes ou dérivantes. Les mines fixes présentent l'avantage de permettre à celui qui les a posées d'en garder la maîtrise en possédant le plan de minage. Par ailleurs, elles sont plus faciles à éliminer, surtout lorsqu'elles sont de confection artisanale, et il est possible d'établir des itinéraires de contournement ou des routes déminées, même si le

travail de déminage reste délicat et long. Les mines dérivantes présentent l'inconvénient d'interdire la zone minée, dont les contours sont rapidement très flous, à tous, y compris à celui qui les a posées. Mais pour un mouvement terroriste cet inconvénient n'est pas forcément rédhibitoire. Par ailleurs les mines dérivantes sont très difficiles à détecter. Une utilisation importante de mines dérivantes en Mer Rouge par exemple pourrait avoir des conséquences importantes sur l'utilisation de cette route maritime.

La troisième forme d'action terroriste pouvant être menée contre les lignes commerciales est la capture d'un navire dans le but d'en faire une arme. Les exemples d'actes de piraterie montrent que la capture d'un navire en mer est réalisable pour un groupe correctement équipé et entraîné. En mars 2003 le chimiquier Dewi Madrim a été abordé par des pirates au large de Sumatra. Après avoir gardé le contrôle du navire pendant environ une heure, les agresseurs l'ont abandonné en emportant un butin extrêmement faible. Cette opération a paru tellement dénuée de but économique que certains experts ont émis l'hypothèse qu'il s'agissait d'une opération d'entraînement d'un groupe terroriste. Quoi qu'il en soit cela démontre la faisabilité d'un tel détournement.

Un navire pris en otage peut servir à perpétrer un attentat dans un port. A titre d'exemple l'explosion d'une nappe de gaz est équivalente à l'explosion d'une charge de TNT de même masse que le gaz répandu. Or les gros navires gaziers actuels dépassent les 150000 m³ soit environ 70000 tonnes de gaz. L'explosion d'un tel navire serait donc capable de produire de gros dégâts et de nombreuses victimes dans le port visé.

1.3.1.5 Conséquences pour le commerce maritime

Si l'on exclut le cas d'un grand conflit entre systèmes, les actions contre le commerce resteront de faible ampleur en regard des volumes de marchandises transportées. De plus même en cas de fermeture complète d'une route, le maillage des grandes voies maritimes permettent une reconfiguration des flux. Les surcoûts engendrés seraient alors assez modérés parce que le coût du transport entre dans une faible part dans le coût des marchandises transportées. Toutefois ce tableau relativement optimiste doit être tempéré par trois remarques.

- Toute agression contre le commerce maritime non suivie d'actions très vives de la part de la communauté internationale serait interprétée comme un aveu de faiblesse et inciterait à un renforcement des agressions. En particulier, la fermeture d'une route ne peut être tolérée sous peine d'assister à une généralisation de ce type d'agression.

- Les attentats du 11 septembre 2001 n'ont concerné que quatre avions ce qui ne représente qu'une part infime du trafic aérien mondial. Malgré cela, ils ont mis en grande difficulté économique le domaine du transport aérien. De la même façon, une agression contre les routes commerciales maritimes peut voir ses effets démultipliés par un effet psychologique. En particulier le commerce du pétrole est extrêmement sensible à ce genre d'effets et la perception d'une menace sur les routes du pétrole entraînerait certainement une flambée des cours.
- Le pavillon des navires de commerce peut être pour eux générateur de menace, si l'état du pavillon est la cible d'attaques politiques, ou de protection, s'il leur permet de bénéficier de façon préférentielle de la protection de la Marine de l'état en question. Les attaques contre le commerce peuvent donc avoir un effet sur l'immatriculation des navires sous pavillon français dans un sens ou dans l'autre selon les réponses apportées à cette menace.

1.3.2 L'utilisation illicite du commerce : une menace pour les sociétés développées

La mer, espace de liberté par excellence, est susceptible d'être le lieu de nombreuses activités illicites. Les principales activités sont :

- les trafics de marchandises tels que le narcotrafic, le trafic d'armes ou de matières en rapport avec la prolifération nucléaire,
- le trafic de personnes humaines (esclavage, immigration clandestine),
- les pollutions du milieu maritime.

Certaines de ces activités nous concernent directement. C'est le cas en particulier du trafic de drogue, dont les dégâts dans la société ne sont plus à démontrer. Mais c'est aussi le cas de toutes les contrebandes qui créent des pertes de rentrées fiscales et peuvent fragiliser les filières légales en créant une concurrence déloyale. C'est également le cas des trafics d'immigrants clandestins dont l'actualité montre régulièrement qu'il viennent grossir une population sans droit pour laquelle nous ne savons plus trouver de solution, pris entre impératifs humanitaires et intérêts de la société. Enfin dernière activité illicite nous concernant directement, la pollution maritime volontaire crée des dommages écologiques mais aussi économiques sur nos côtes.

D'autres activités illicites nous concernent moins directement sans que nous puissions nous en désintéresser totalement. C'est le cas en particulier du trafic d'armes qui

contribue à l'apparition ou à la non-résolution de nombreuses crises dans le tiers monde en particulier en Afrique où des crises comme celle de la Côte d'Ivoire ou de la RDC auraient trouvé une solution plus rapide sans l'armement des partis. Ces trafics d'armes s'accompagnent fréquemment d'autres trafics (drogue, or, pierres précieuses), les uns servant à financer les autres.

L'utilisation de la flotte marchande pour ces trafics peut se faire de deux façons. La marchandise illicite peut-être dissimulée au sein d'une cargaison légale, en général en conteneur dans ce cas, ou elle peut être dissimulée directement dans le navire. Le déchargement peut se faire dans un port en essayant de passer au travers des contrôles par un effet de dilution au milieu d'un flux important de marchandises. Il peut également se faire de façon plus discrète, le long des côtes en utilisant des embarcations relais.

Sous toutes leurs formes, les trafics constituent donc une menace non seulement pour notre économie mais également pour l'équilibre de la société et pour la paix dans le monde.

2 L'ACTION DE LA MARINE FRANCAISE SUR LE COMMERCE

Dans cette seconde partie, il s'agit d'analyser les actions que la France souhaite mener pour faire face aux menaces dont le commerce maritime serait le but ou la cause et pour lesquelles l'outil principal serait la Marine.

2.1 LES DOMAINES D' ACTIONS DE LA MARINE

L'analyse des domaines d'action de la Marine vis-à-vis du commerce maritime part d'un double constat : le commerce nous est utile, il est également utile à nos adversaires. A partir de ce constat un raisonnement stratégique classique permet de conclure que la défense de nos intérêts commande de nous assurer de pouvoir utiliser librement cet élément favorable et d'en interdire l'usage à nos adversaires. Ceux-ci peuvent être de deux natures selon qu'ils sont des états qui nous sont hostiles ou des groupes faisant un usage illicite du commerce. L'action de la France et donc de la Marine peut donc s'exercer dans trois domaines :

- protéger les routes commerciales
- interdire l'utilisation illicite du commerce
- contraindre nos adversaires en agissant sur leur commerce

2.2 PROTEGER LES ROUTES COMMERCIALES

2.2.1 Enjeux

Comme nous l'avons vu précédemment, la quasi-totalité des états du globe sont favorables et surtout ont intérêt à ce que la circulation commerciale sur les mers soit libre. La question peut donc se poser du besoin d'être capable de protéger le commerce au-delà de nos approches directes. On peut imaginer un système de protection qui confierait à chaque état côtier le soin de garantir la liberté du commerce sur les routes passant à proximité de ses côtes. C'est d'ailleurs, par bien des aspects, le système qui existe actuellement et on imagine mal la Marine chilienne patrouillant dans le Pas de Calais pour garantir que le cuivre chilien arrivera bien à Rotterdam. La protection de la navigation dans les eaux territoriales est un enjeu de souveraineté et on peut citer à titre

d'exemple l'opposition répétée des nations riveraines à la mise en place par les Etats-Unis d'un dispositif de lutte contre la piraterie dans le détroit de Malacca.

Toutefois réduire la protection de la sûreté de la navigation à une problématique régionale se heurte à quatre objections :

- certains états n'ont pas les moyens d'assurer la sûreté de la navigation à proximité de leurs côtes. L'exemple le plus emblématique est la Somalie où la déliquescence de l'état laisse libre cours au développement de la piraterie.
- Certains états, bien qu'officiellement engagé contre le terrorisme, font preuve de peu de zèle à cause d'une opinion publique plutôt favorable aux terroristes. Dans ce domaine on peut citer le Pakistan dont les services officiels sont régulièrement accusés d'être noyautés par Al Qaïda.
- Certains états peuvent avoir un intérêt provisoire à s'opposer à la libre circulation. L'Iran, bien qu'ayant sur le long terme intérêt à ce que le golfe Persique soit accessible, y a mené des opérations de minage et d'attaque de bateaux marchands dans les années 80 car son intérêt à long terme s'est effacé devant son intérêt à court terme qui était de bloquer le commerce de l'Irak avec qui il était en guerre.
- Les états occidentaux du fait de leur puissance sont des cibles particulières pour toutes sortes d'agresseurs. Ils sont par ailleurs plus dépendants du commerce et donc plus fragiles face à une agression.

Il apparaît donc clairement qu'il n'y a pas de ce point de vue, égalité des états. Les états occidentaux qui sont les plus exposés mais également les plus capables d'agir doivent garder la possibilité d'intervenir dans le monde entier pour assurer la liberté du commerce.

2.2.2 Modes d'actions

2.2.2.1 Empêcher les agressions directes

Si l'on met de côté la menace liée aux mines, les menaces auxquelles est confrontée la navigation commerciale moderne présentent de grandes similitudes avec la guerre de course. Il s'agit pour les agresseurs, qu'il s'agisse de marine de second rang, de groupes

terroristes ou de pirate, de prendre ou de couler le plus grand nombre possible de navires ou les plus précieux en employant des moyens très inférieurs en puissance à ceux qu'emploie le parti qui défend ces navires.

Historiquement, la méthode la plus efficace pour protéger des navires de commerce dans ce type de conflit est la constitution de convois escortés par des bâtiments militaires. L'utilisation de ce système a assuré de grands succès à la marine anglaise face aux corsaires français et inversement sa remise en cause avant la première guerre mondiale a entraîné de lourdes pertes au début de ce conflit.

Toutefois cette tactique présente l'inconvénient majeur de requérir des moyens importants. Plus de 50 000 navires marchands circulent dans le monde, et le détroit de Malacca en voit passer près de 150 par jour. On constate clairement qu'assurer l'escorte d'un tel flux est hors de portée des marines occidentales à l'heure où la Marine Nationale peine à aligner 30 bâtiments à la mer en permanence. De plus l'utilisation de cette tactique génère des délais nécessaires pour la constitution de convois et a donc un coût difficilement supportable pour les armateurs, d'autant plus que l'intensité du conflit ne le justifie pas.

L'alternative à la tactique des convois, mise en œuvre au début de la première guerre mondiale, est la tactique consistant à diviser les routes en segments, chaque segment étant protégé par un ou plusieurs bâtiments militaires. L'inconvénient majeur de cette tactique est qu'elle laisse l'initiative à l'attaquant qui peut frapper les navires de commerce lorsqu'ils ne sont pas au contact des navires de guerre.

Pour résoudre ce problème il faut considérer les menaces auxquelles nous avons à faire face. Les agresseurs peuvent appartenir à deux catégories :

- les marines de puissance assez faible mais apte à agir en haute mer,
- des terroristes ou des pirates qui utilisent des moyens assez sommaires et peu autonomes

Les marines de haute mer ont une force qui est également une faiblesse : elles s'appuient sur un état. Elles ont donc des ports, des points d'appui et toutes sortes d'installations clairement identifiées et susceptibles d'être frappées. Pour mettre fin aux agissements d'une Marine (ou éventuellement d'une armée de l'air) qui aggraverait le commerce, il faut revenir aux fondamentaux du « sea power » de l'Amiral Mahan et rechercher la bataille décisive. Il ne s'agit pas forcément de rechercher un affrontement d'escadres en haute mer mais plutôt d'exploiter la puissance supérieure des marines occidentales pour

procéder à des frappes de haute intensité contre les bâtiments, les points d'appui ou tout autre objectif stratégique du pays concerné afin de le contraindre à cesser l'agression. C'est ce que firent les américains lorsqu'ils détruisirent en 1988 le tiers de la flotte iranienne, coulant ou mettant hors d'usage deux frégates, un patrouilleur et cinq vedettes et saisissant des plateformes reconverties en bases de vedettes. Compte tenu de la supériorité technique dont disposent les marines occidentales, cette tactique, ou la menace de son emploi, doit permettre de dissuader une marine régionale de mener des actions contre le commerce.

La menace constituée par des attaques pirates ou terroristes est, quand à elle, concentrée sur les zones côtières et donc principalement sur les passages stratégiques évoqués précédemment. Compte tenu du faible nombre de ces points clés, les tactiques d'escorte ou de patrouille, qui sur des tronçons de faible longueur sont presque équivalentes, deviennent applicables car elles requièrent des moyens beaucoup plus faibles. Le but à rechercher est alors de s'assurer de la maîtrise complète du milieu aéro-maritime sur un espace géographique limité où les agresseurs sont susceptibles d'agir.

Cette maîtrise de l'espace aéro-maritime se fonde sur deux capacités : la maîtrise de l'information et la capacité d'action.

La maîtrise de l'information est la capacité de fusionner des informations provenant des sources variées telles que :

- les senseurs spécifiquement militaires (radars ou moyens de guerre électronique) mis en œuvre par des bâtiments, des aéronefs ou à terre,
- les informations provenant des services de renseignement,
- les informations provenant des systèmes de positionnement des navires, tel que l'AIS¹, initialement développés dans un but de sécurité maritime,
- les informations fournies spontanément par les navires de commerce dans le cadre d'accord entre les armateurs et la Marine Nationale².

La capacité d'action consiste à être en mesure de faire renoncer ou de neutraliser un ennemi en utilisant contre lui des armes proportionnées, avec un délai de mise en œuvre très bref.

¹AIS (automatique identification system) Depuis le 1er juillet 2002, une révision du chapitre V de la convention SOLAS a imposé la mise en place de ce système sur les navires. Il permet d'échanger des informations telles que le nom du navire, ses positions, routes et vitesses ainsi que ses principales caractéristiques.

² A la suite de l'attentat contre le pétrolier Limburg les armateurs et la Marine Nationale ont renforcé un dispositif pré existant dit de « contrôle naval volontaire » permettant l'échange d'informations entre les navires marchand et la Marine dans un but de sûreté.

2.2.2.2 *Lutter contre les mines*

La menace liée aux mines doit être prise à part. L'action contre les mines se divise entre lutte contre les mouilleurs de mines et la chasse aux mines.

La lutte contre les mouilleurs de mines est conjointe aux actions de protection des navires décrites précédemment. En effet les mines, même dérivantes, ne peuvent être efficaces que dans des lieux où les routes sont suffisamment resserrées pour que les probabilités de rencontres entre mines et navires soient suffisantes. Les zones d'actions des mouilleurs de mines seront donc les passages stratégiques sur lesquels l'action de protection des navires doit se concentrer.

La chasse aux mines proprement dite consiste à détecter et à détruire les mines. Celle-ci peuvent mettre en difficulté les routes commerciales pendant des périodes importantes parce que les chasseurs de mines sont des bâtiments de taille modeste qui se déploient lentement et parce que les opérations de chasses aux mines sont elles-même très longues surtout lorsqu'il s'agit de rouvrir une route commerciale qui, plus qu'une route dédiée à des opérations militaires, exige un haut degré de confiance dans l'absence de mines résiduelles.

Il faut noter qu'il n'existe pas actuellement de moyen spécialisé dans la recherche de mines dérivantes même si des expérimentations de systèmes à base de laser ont été effectuées. La tactique actuellement la plus envisageable est la détection visuelle par moyens aériens puis la destruction par charge explosive ou avec l'artillerie.

Compte tenu de la facilité de mise en œuvre de cette menace et de l'impact qu'elle est susceptible d'avoir sur le commerce, il est important de garder la capacité de projeter une force de guerre des mines qui est actuellement un point fort de la Marine Nationale.

2.3 **INTERDIRE LES TRAFICS**

2.3.1 **Le rôle indispensable de l'action en haute mer**

L'interdiction des trafics maritimes de tous ordres n'est pas une action dont l'effort principal se situe en mer. En effet le volume des flux et les impératifs économiques font que le contrôle des marchandises en mer ne peut être systématique. Le lieu principal du contrôle des marchandises est avant tout le port et c'est sur ces contrôles portuaires que

l'accent a été mis par la mise en place du code ISPS¹. Par ailleurs la dilution des trafics illicites dans des flux croissants rend primordiale l'acquisition de renseignement en amont du trafic lui-même.

Toutefois la capacité d'agir sur les trafics en mer est nécessaire pour trois raisons :

- comme nous l'avons vu précédemment, certains trafics contre lesquels nous avons à lutter, en particulier les trafics d'armes, ne concernent pas directement nos côtes. D'autres trafics, bien qu'ayant la France pour destination finale, ne pénètrent pas chez nous par voie maritime. Il peut alors être intéressant de les intercepter en amont dans la partie maritime de leur trajet. C'est le cas en particulier de certaines cargaisons de drogue qui sont acheminées d'Amérique du sud en Afrique par bateau puis rejoignent l'Europe par voie terrestre.
- Une partie des trafics ne transite pas par les ports mais est débarquée sur les côtes par le biais d'embarcations relais. Le seul moyen d'intercepter les marchandises ou les personnes objet de tels trafics est alors l'action en mer.
- En ce qui concerne la lutte contre les pollutions, autre forme d'activité illicite à la mer, beaucoup de contrevenants ne sont pas à destination de ports français et doivent donc être interceptés en haute mer

2.3.2 Modes d'action

Dans ce cadre la Marine peut être amenée à mener trois types de missions : le contrôle des navires, l'interception de force de navires récalcitrants et la surveillance de zones maritimes pour lutter contre les pollutions.

2.3.2.1 Contrôler des navires marchands

Le contrôle des navires marchands consiste à les approcher, les interroger et éventuellement les visiter. Cette action est essentiellement utile pour intervenir sur des trafics ne se déroulant pas dans nos approches maritimes directes. En effet, pour ces derniers, les contrôles portuaires sont plus efficaces.

Dans ce genre d'action, il s'agit généralement de mettre en place un dispositif de filtrage pour empêcher le passage dans un lieu donné de cargaisons illicites. Ce dispositif s'appuie en premier lieu sur une capacité de maîtrise de l'information identique à celle

¹ International Ship and Port facilities Security code

décrite au § 2.2.2.1. Cette maîtrise de l'information aura pour but de cibler l'action de contrôle sur les navires les plus suspects. En effet, le mode d'action privilégié par les trafiquants étant la dilution au sein du commerce licite, les zones d'intérêt sont généralement des zones où le flux de navires est important et où la Marine n'a pas la possibilité d'effectuer des contrôles systématiques.

La capacité d'action pour contrôler le commerce est sensiblement différente de celle nécessaire pour assurer sa protection. Il s'agit dans ce cas d'avoir la capacité de se porter à la hauteur des navires, de les interroger et éventuellement de les visiter. Il s'agit donc de pouvoir disposer d'une vitesse suffisante et de pouvoir mettre en œuvre une équipe de visite par embarcation ou par hélicoptère. La problématique de l'interception d'un navire récalcitrant est développée au paragraphe suivant.

2.3.2.2 Interceptor des navires

La lutte contre les trafics illicites peut nécessiter l'interception de navires récalcitrants. Cette interception peut être réalisée soit par la menace en utilisant l'artillerie, soit en réalisant un assaut à la mer. Cette dernière technique nécessite un savoir-faire développé par les commandos marine. Elle nécessite également un matériel particulier tel qu'armes et embarcations rapides.

La problématique dans ce domaine ne se limite pas à entretenir la capacité mais à être en mesure de disposer du personnel compétant et des moyens appropriés à l'endroit et au moment voulu. En effet ce type d'action est susceptible de se dérouler avec un faible préavis et dans des zones très variables. Or, comme pour tout savoir-faire spécialisé, la ressource humaine est rare. Pour faire face à cette difficulté, les commandos ont développé un certain nombre de techniques permettant le parachutage directement sur la zone d'action des hommes et du matériel nécessaires, avec ou sans le concours d'un bâtiment militaire sur place. Ces techniques permettent de disposer des moyens pour d'intercepter un navire partout dans le monde en quelques heures.

2.3.2.3 Traquer les pollueurs

La pollution volontaire du milieu est une autre forme d'activité délictueuse concernant la marine de commerce. La lutte contre ce phénomène nécessite avant tout la capacité de surveiller de vastes zones pour détecter les navires effectuant des rejets illégaux. Ce

repérage nécessite essentiellement des moyens aériens capables de livrer à la justice les preuves permettant la condamnation des navires en fraude.

La crédibilité de l'action de l'état s'appuie dans un deuxième temps sur la capacité de la Marine à intercepter les contrevenants pour les présenter à un juge. Cette capacité est semblable à celle concernant la lutte contre les trafics décrite précédemment.

2.4 MENER DES ACTIONS OFFENSIVES SUR LE COMMERCE

Les actions évoquées précédemment sont des actions essentiellement défensives. On peut également envisager l'utilisation de la puissance militaire pour mener des actions plus offensives contre le commerce d'autres pays.

2.4.1 Cadre et légitimité de l'action

Historiquement, l'action sur le commerce adverse était légitimée par l'existence d'un état de guerre entre deux pays. Dès la guerre déclarée, la saisie ou la destruction du commerce ennemie devenait légitime. La convention des Nations-Unies ayant rendue illégale l'état de guerre, les actions militaires offensives contre le commerce maritime ne peuvent plus s'exercer que dans deux cadres :

- le conseil de sécurité ou l'assemblée des Nations Unies peuvent décider des mesures coercitives contre le commerce ou une partie du commerce d'un pays. Ces mesures sont généralement décidées pour faire cesser une agression du pays contre ses voisins ou contre sa propre population ou encore pour le convaincre de renoncer à la fabrication d'armes de destruction massive. Dans ce cas les Nations-Unies confient à une coalition ou à des forces placées directement sous leur contrôle, le mandat de faire respecter, si besoin par la force, les mesures décidées.
- La charte des Nations Unies reconnaît à tout les pays le droit de mener des actions de légitime défense. Lorsqu'il est agressé, un pays a le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire cesser l'agression. C'est la légitimité revendiquée par les américains pour intervenir en Afghanistan ou par Israël pour intervenir au Liban. Dans un domaine plus maritime, les Britanniques, suite à l'agression argentine aux Malouines, aurait sans doute pu mener de façon légitime des actions contre le commerce de leurs adversaires.

2.4.2 Mettre en place un embargo

La première forme d'action contre le commerce consiste en la mise en place d'un embargo ciblé contre certaines marchandises. Le but poursuivi est de contraindre l'état visé en lui interdisant l'obtention des produits nécessaires pour poursuivre son action.

Suivant le cas différents domaines peuvent être visés :

- interdire l'accès à certaines technologies permettant la production d'armes de destruction massive,
- interdire le ravitaillement du pays en armes et en munitions,
- interdire l'accès à certaines matières premières stratégiques,
- interdire l'accès à des produits touchant particulièrement la classe dirigeante comme les produits de luxe dans le cas de la Corée du Nord.

La mise en place d'un embargo se fait par des modes d'actions identiques à ceux décrits dans le cadre de la lutte contre les trafics à savoir le contrôle et l'interception des navires. Par ailleurs, la mise en place d'un embargo est soumise à deux contraintes qui limitent la possibilité d'y recourir :

- le contrôle des navires nécessite des visites à bord des navires au cours desquelles le bâtiment militaire et son équipe de visite sont très vulnérables vis-à-vis d'une agression extérieure. Or les zones où un dispositif d'embargo sera mis en place sont généralement des passages resserrés, à proximité des côtes, soumises à des menaces venant de la terre – aéronefs, missiles, artillerie côtière – ou de la mer – navires et sous-marins. La mise en place d'un embargo nécessite donc la disposition d'une zone de contrôle sûre, soit que l'état visé n'ait pas les moyens ou la volonté d'engager les hostilités, soit que les forces qui assurent l'embargo ait les moyens de neutraliser ses moyens d'agression.
- Un embargo crée des contraintes économiques non seulement pour les marchandises visées mais également pour l'ensemble du commerce maritime contrôlé, pour qui il est synonyme de perte de temps et d'argent. Le maintien d'un embargo et son respect ont donc besoin d'une forte volonté politique capable de résister aux multiples pressions qui vont s'exercer pour obtenir sa levée.

2.4.3 Interrompre une voie commerciale

2.4.3.1 Privilégier la légitime défense

Pour obtenir un effet plus fort sur le pays visé ou lorsqu'il n'est pas possible de mettre en place un embargo, une solution plus radicale consiste à interrompre totalement le passage de marchandises sur une route commerciale. On pourrait en particulier envisager de recourir à cette méthode si le pays visé avait les moyens de faire peser une menace sur nos forces. Dans ce cas, il ne serait pas possible de mettre en place un dispositif de filtrage sélectif. Le blocus serait alors la seule action possible sur le commerce.

Du point de vue de la légitimité, une telle action se heurte à des objections faites sur les dégâts collatéraux. En effet, l'interruption du commerce maritime, en portant atteinte à l'économie d'un pays, risque de frapper en premier lieu la population civile dans ses besoins les plus vitaux (nourriture, chauffage, soins...). En conséquence, il est peu probable de voir un tel blocus soutenu par la communauté internationale. De plus la liberté du commerce étant un dogme des relations internationales, il est également peu probable de voir le conseil de sécurité des Nations-Unis soutenir une action allant, si directement, à l'encontre de cette liberté. Une telle action serait plus probablement l'acte unilatéral d'un pays s'estimant en état de légitime défense. Les Britanniques auraient, par exemple, pu retenir ce mode d'action dans leur affrontement avec les Argentins à propos des Malouines. La France doit donc disposer des moyens permettant de mettre en place, de façon autonome, une telle mesure si elle estimait ses intérêts directement agressés.

2.4.3.2 Modes d'action

D'un point de vue mode d'action, la mise en place d'un blocus repose sur la mise en place d'une menace crédible contre les navires de commerce. En effet, il est peu probable que des navires appartenant à des intérêts privés s'obstinent à fréquenter une route maritime où ils sont susceptibles d'être frappés par une marine moderne. Une telle menace doit donc suffire à arrêter l'essentiel du trafic sur la route visée. Il y a donc dans cette action une forte dimension psychologique, où la crédibilité que les moyens Français ont pu acquérir au travers d'autres missions ou d'exercice, compte autant que les frappes réellement effectuées. S'agissant de dissuader des navires de commerce, on retrouve une situation proche de « la Dissuasion », où la crédibilité de l'action repose sur la double crédibilité des moyens et de la détermination politique.

Pour obtenir un tel effet, tous les moyens permettant des frappes à la mer sont envisageables toutefois deux d'entre eux sont particulièrement intéressants :

- le minage offensif consiste à miner les approches maritimes de l'adversaire. Cette action permet d'interdire une route maritime sans exposer nos unités aux représailles de l'adversaire.
- Le sous marin est un excellent moyen de faire peser une menace permanente et fugace sur une route maritime. Cette menace est d'autant plus crédible que sa réalité est difficilement vérifiable.

3 DES OUTILS MILITAIRES AU SERVICE DE L'ACTION DE LA FRANCE

Les actions évoquées précédemment nécessitent de posséder certaines capacités. Dans cette partie il s'agit de faire le bilan de ces capacités et des outils associés et d'étudier l'avenir possible de ces outils.

3.1 BILAN DES CAPACITES REQUISES

Les missions dévolues à la Marine et mise en évidence dans la deuxième partie requièrent des capacités qui peuvent être communes à plusieurs domaines. Un bilan permet de les réunir en quatre grandes composantes :

- maîtriser les espaces aéro-maritimes
- agir sur les navires de commerce
- lutter contre les mines

Ces différentes fonctions sont développées ci-dessous.

3.2 MAITRISER LES ESPACES AERO-MARITIMES

La protection du commerce, la lutte contre les trafics ou la mise en place d'un embargo nécessitent la capacité de maîtriser des espaces aéro-maritimes. Il ne s'agit pas ici d'acquérir le contrôle total de vastes étendues océaniques mais d'être capable d'établir un contrôle serré sur des zones limitées, généralement à proximité d'un point de passage obligé du commerce.

Comme on l'a dit précédemment, cette capacité suppose deux sous-capacités :

- maîtriser l'information
- être en mesure de frapper les agresseurs

Le bâtiment naturellement destiné à remplir cette mission est la frégate. La maîtrise de l'espace maritime est typiquement un conflit dit « info centré » selon le concept américain de NCW¹. En effet il s'agit pour chaque bâtiment de s'inscrire dans un réseau capable de percevoir et d'analyser les mouvements sur l'eau et dans les airs, de distinguer ceux qui sont hostiles et éventuellement de les frapper avec un faible préavis. Pour pouvoir réaliser cette mission la frégate idéale doit donc posséder certaines caractéristiques :

¹ Network Centric Warfare

- disposer de liaisons de transmission de données performantes permettant aux différents bâtiment présents dans une zone d'échanger des données avec une rapidité permettant de faire face, avec des préavis très courts, à des menaces asymétriques ou aériennes particulièrement efficaces en zone côtière,
- disposer d'armes permettant de frapper des embarcations de petit tonnage rapides ou non. Cette capacité est a priori plus du ressort de l'artillerie que des missiles sous réserve de disposer de conduite de tir performantes.
- Disposer d'hélicoptères adaptés à la lutte antisurface c'est-à-dire capables d'établir la situation surface, de la transmettre en temps réel et, au besoin, de neutraliser des agresseurs de petit tonnage. Pour cela, il serait souhaitable de pouvoir disposer d'armes pouvant être mises en œuvre par des hélicoptères de moyen tonnage tel que le missile anti navire léger dont une spécification est en cours d'écriture en coopération européenne.

3.3 AGIR SUR LES NAVIRES DE COMMERCE

Agir sur les navires de commerce cela signifie être en mesure de les intercepter et de les visiter.

L'interception, nous l'avons vu précédemment, possède une forme ultime, l'interception de vive force, qui requiert le savoir faire des commandos. Dans la majorité des cas, il n'est pas nécessaire de recourir à des méthodes d'une telle intensité, les navires de commerce étant prêt à obtempérer spontanément ou l'intimidation représentée par l'artillerie suffisant à obtenir cette coopération. Toutefois cette opération nécessite la capacité pour le bâtiment militaire de rejoindre sa cible.

Dans les actions de contrôle des navires de commerce telle que la lutte contre les trafics ou la mise en place d'un embargo, le type de navire le plus contrôlé est le porte conteneurs. Les portes conteneurs actuels ont une vitesse commerciale de 25 nœuds pour les plus rapides, certains étant capables d'atteindre des vitesses supérieures à 28 nœuds. Face à de tels navires les bâtiments militaires français se révèlent relativement lents puisqu'une frégate type « La Fayette » a une vitesse maximum de 25 nœuds et un aviso, une vitesse maximum de 24 nœuds. Dans un dispositif de contrôle un peu lâche, il est donc assez aisé à un porte conteneur voulant échapper au contrôle, de rester hors de portée des navires militaires en faisant la sourde oreille aux injonctions faites par radio.

Dans la construction d'un navire, la propulsion est un poste de dépense important et il est tentant de réduire les coûts en réduisant les spécifications de performance. Il est important que les futurs bâtiments de la Marine Nationale conservent des performances leur donnant un avantage de vitesse vis-à-vis des navires de commerce.

La visite à la mer des navires de commerce est traditionnellement réalisée par une équipe de visite constituée à partir de l'équipage du bâtiment contrôleur et transporté dans une embarcation légère. La rapidité d'exécution de ce type d'action est un paramètre important car, d'une part, c'est une période où le bâtiment militaire n'est plus disponible pour remplir sa mission de surveillance et, d'autre part, le temps d'arrêt constitue une contrainte lourde pour le navire de commerce, qu'il convient de minimiser. Dans ce but les navires militaires doivent disposer d'installations permettant une mise en œuvre rapide d'une embarcation performante.

Par ailleurs la constitution d'une équipe de visite suffisamment entraînée risque de devenir une difficulté réelle pour les bâtiments. En effet, le volume des équipages étant de plus en plus réduit, trouver le nombre de personnes nécessaire, ayant le temps voulu à consacrer à l'entraînement dans ce domaine, risque de devenir difficile. La solution pourrait être de constituer des équipes de fusiliers-marins embarquant sur les différents bâtiments pour ce type de mission.

3.4 LUTTER CONTRE LES MINES

Les outils nécessaires pour lutter contre les mines sont assez différents selon que l'on opère dans nos eaux littorales ou que l'on souhaite déployer au loin une force de guerre des mines. En effet, si les outils de chasse et de destruction des mines - sonars, véhicules d'intervention,...- restent quasiment les mêmes, les navires porteurs peuvent être sensiblement différents.

3.4.1 Assurer la surveillance de nos approches

La chasse aux mines aux abords de nos côtes nécessite la capacité d'assurer une surveillance serrée des accès aux principaux ports civils et militaires. L'option actuelle pour assurer cette mission consiste en l'association de petits bâtiments remorqueurs de sonars, qui permettent une surveillance en temps différé des chenaux d'accès, et de chasseurs de mines apte à mener une recherche en temps réel et à intervenir si un engin est détecté. Cette formule est à la fois économe et efficace car les bâtiments en question

opèrent dans nos approches maritimes donc à proximité de leur soutien et en l'absence de menace extérieure.

3.4.2 Projeter une force de guerre des mines

La projection d'une force de guerre des mines se fait actuellement en utilisant des chasseurs de mines accompagnés par un bâtiment de soutien et de commandement. Le dispositif actuel présente plusieurs inconvénients essentiellement liés à la taille des chasseurs de mines :

- les chasseurs ont une vitesse de déploiement assez lente,
- les chasseurs ont une autonomie faible,
- les chasseurs sont presque dépourvus de moyens d'autodéfense,
- les chasseurs disposent de moyens de transmission peu importants.

Or, pour éviter d'être victime des mines à influence, les chasseurs se doivent d'être discrets et amagnétiques ce qui plaide pour une taille limitée.

La solution à cet antagonisme pourrait venir des drones. Plusieurs modèles de véhicules autonomes sont actuellement en expérimentation. Ces véhicules qu'ils soient de surface ou sous-marins seront à terme aptes à mener la chasse aux mines suffisamment loin de leur bâtiment porteur pour que celui-ci se tienne hors de la zone de danger. On pourrait alors concevoir un bâtiment porteur ayant un tonnage plus important que celui des chasseurs de mines actuels et capable d'emporter et de diriger plusieurs drones. Ce tonnage plus important permettrait de remédier aux inconvénients des bâtiments actuels en termes de vitesse, d'autonomie et de moyens de transmission et d'autodéfense. De plus, un bâtiment pouvant mettre en œuvre plusieurs drones, le nombre de bâtiments requis pour couvrir une zone serait moindre.

CONCLUSION

Le contrôle et la protection de la navigation commerciale ne sont plus la mission prioritaire de la Marine Nationale. Cependant, dans un monde où l'économie est de plus en plus globale, notre société n'a jamais été aussi vulnérable face à tous ce qui porterait atteinte au commerce. De plus, ayant un besoin vital de la liberté de circulation, elle est également vulnérable vis-à-vis de ceux qui feraient mauvais usage de cette liberté.

Face à des adversaires difficiles à identifier et peu sensibles aux actions diplomatiques ou économiques, la possibilité d'user de la force reste un des seuls moyens de protection. Il est donc nécessaire de rester présents sur la mer et capables d'agir contre tous nos adversaires. Comme le disait le Prince de Joinville : « pour avoir une Marine, il ne suffit pas de le vouloir, il faut le vouloir longtemps ». Dans le domaine de la Marine, une capacité qu'on abandonne est longue à reconstituer. Il est donc important de ne pas baisser la garde et de conserver et améliorer les moyens qui nous permettent et nous permettrons demain de frapper tous ceux qui voudraient nous atteindre au travers du commerce maritime.

Annexe 1 – Bibliographie

Ouvrages :

GUELLEC, Jean, et Lorot, Pascal, dir, *Planète Océane*, Paris, Choiseul, 2006,

COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Traité de stratégie* 5^{ème} édition, Paris, Economica et ISC, 2006

VIGARIE, André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris ; Economica et ISC, 1995

EMM, *Concept d'emploi des forces aéro-maritimes*,

MOULIN, Jean et ISNARD, Jacques, *De la mer à la terre*, Paris ; Perrin/Marine Nationale, 2006

CHAUPRADE, Aymeric, *Géopolitique - constantes et changements dans l'histoire*, Paris ; Ellipses, 2007

Sites internet :

Site des armateurs de France : www.armateursdefrance.fr

Site du ministère des finances, du commerce et de l'industrie : www.finances.gouv.fr

Site mer et marine : www.meretmarine.com

Site net marine : www.netmarine.net

Table des matières

Fiche documentaire	2
Sommaire	3
Introduction	4
1 Le commerce maritime Français : caractéristiques et vulnérabilités	5
1.1 Les principaux flux	5
1.2 Les points clés	7
1.3 Les menaces	11
2 l'action de la Marine Française sur le commerce	18
2.1 Les domaines d'actions de la Marine	18
2.2 Protéger les routes commerciales	18
2.3 Interdire les trafics	22
2.4 Mener des actions offensives sur le commerce	25
3 Des outils militaires au service de l'action de la France	29
3.1 bilan des capacités requises	29
3.2 Maîtriser les espaces aéro-maritimes	29
3.3 Agir sur les navires de commerce	30
3.4 lutter contre les mines	31
Conclusion	33