

La mer, nouvelle frontière de la défense

Aya EL ALAMI et José ZARAROUR (coordinateurs), Lisa BLANC, Marie DE ROSNAY, Coline FONTAINE, Alban GIRAULT, Lucie GUICHARD, Paul HAXEL, Elisa HELLER, Guillaume KOUKOU, Erwan NAVARRE, Daoud NOËL MASSENAT, Anne STOVEN, Karan VASSIL, Marie-Amélie VIEU et Constance WYBO.

Au sein de la défense, la mer est un des piliers de la représentation de la puissance d'un État. Milieu caractérisé par son hypermobilité, la mer est à la fois une route économique, un puits de richesses et un théâtre de démonstration de puissance. Le monde de la défense se doit de prendre en compte les facettes multiples de ce milieu dans une stratégie de protection et d'organisation d'un territoire sans cesse en mouvement.

Le général de Gaulle l'affirmait dès 1969 : « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des États chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources » ⁽¹⁾. Un demi-siècle plus tard, cette déclaration se vérifie, la géopolitique des terres est un miroir d'une géopolitique des mers, par une approche partagée du *continuum* mer-terre.

Compte tenu des transformations globales intervenues dans le système international à la fin de la guerre froide, la question de la maîtrise des mers et des océans sous l'optique des nouvelles frontières maritimes dans un sens géographique, économique et diplomatique, occupe une place importante dans le débat stratégique actuel et suscite une importance grandissante des espaces marins dans les politiques de défense des États.

Partant de ce constat, cette évolution a complètement impacté l'ensemble des priorités en matière de questions maritimes : projeter des forces navales – marqueur d'une certaine hégémonie –, répondre aux nouvelles menaces et envisager les nouveaux enjeux maritimes sont les préoccupations majeures auxquelles doivent faire face les États ayant pour ambition de se positionner comme acteurs influents sur l'échiquier mondial.

Afin de mieux appréhender la complexité de ce domaine, il est primordial d'identifier les principaux acteurs qui interagissent au sein de cet espace. Nous pouvons ainsi identifier un premier groupe de puissances maritimes qui tentent d'asseoir leur

⁽¹⁾ Discours du général de Gaulle, 1^{er} février 1969, Brest cité dans COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DE LA DÉFENSE ET DES FORCES ARMÉES, *Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans (Rapport d'information n° 674)*, 17 juillet 2012, Sénat (www.senat.fr/notice-rapport/2011/r11-674-notice.html).

hégémonie historique face à un deuxième groupe constitué d'acteurs émergents. Enfin, nous verrons le rôle des groupes supranationaux sur les océans. Nous avons sélectionné arbitrairement les États et les organisations qui reviennent régulièrement dans nos exemples car ils sont, à notre sens, les acteurs qui jouent aujourd'hui un rôle crucial dans l'espace maritime de par leur présence, les ressources auxquelles ils disposent et leurs enjeux.

Les acteurs maritimes

Les grandes puissances maritimes

Les États-Unis, le thalassokrator

Le *thalassokrator* est le nom que le géographe grec Strabon (60-20 av J.-C) donnait à la puissance qui domine les mers, dans une idée que celui qui les domine, domine le monde. Possédant la ZEE la plus importante du monde (11 millions de km²), les États-Unis s'affirment comme le dominant des mers. Sa marine, l'*US Navy*, a un tonnage de 3 millions avec 299 bateaux en activité ⁽²⁾, dont 11 porte-avions, 52 sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) et 9 porte-hélicoptères amphibie (PHA). Elle possède un budget de 194 milliards de dollars en 2019 ⁽³⁾ ainsi qu'une capacité technologique largement supérieure à celle de tous ses concurrents. Ainsi, elle s'assure une hégémonie incontestée dans le monde. Cependant la puissance américaine repose surtout sur l'immense réseau d'alliances étendu sur toute la surface du globe. Cette maîtrise des mers fait des États-Unis les garants du commerce maritime mondial représentant 80 % des échanges commerciaux planétaires ⁽⁴⁾ et 10 Md\$ de marchandises chaque année ⁽⁵⁾, conférant à l'*US Navy* un poids résolument incomparable aux autres marines de ce monde.

La France, excellent challenger aux moyens limités

Possédant la deuxième ZEE la plus étendue au monde (11 millions de km²) grâce à ses 12 territoires ultramarins, la mer est un pôle majeur de l'emploi français, les activités liées à la mer employant 400 000 personnes ⁽⁶⁾ et représentant 270 Md d'euros de chiffre d'affaires ainsi que 14 % du PIB ⁽⁷⁾. Ce dynamisme est la résultante d'une extraordinaire qualité des acteurs de ce milieu. La grande force de la puissance maritime française tient en son réseau d'entreprises de pointe tourné vers la maîtrise technologique, ainsi que par les chantiers navals français exportant 80 % de leur production de navires civils et 30 % des bâtiments militaires construits ⁽⁸⁾. De plus, faisant preuve

(2) Données officielles de l'*US Navy* au 10 décembre 2019 (www.secnnav.navy.mil/).

(3) *Ibid.*

(4) BELLOT Ingrid, « Le commerce maritime mondial : infographie », *Arte*, 15 juillet 2015 (<https://info.arte.tv/fr/l>).

(5) DE JAEGER Jean-Marc, « 5 chiffres incroyables sur le commerce maritime », *Les Échos*, 10 décembre 2015 (<https://start.lesechos.fr/societe/culture-tendances/5-chiffres-incroyables-sur-le-commerce-maritime-3341.php>).

(6) Pôle Emploi, *Semaine de l'emploi maritime*, février 2019 (www.pole-emploi.org/).

(7) *Ibid.*

(8) PEZARD François, « La France maritime », *Conflits* n° 4, janvier-février-mars 2015, p. 64-65.

d'une réelle compétitivité, les compagnies maritimes françaises représentent une centaine d'entreprises et plus de 900 navires dont 600 sous pavillon français ⁽⁹⁾. Le pétrolier *offshore* est également l'un des moteurs de son économie maritime, avec Total, faisant partie des six *majors* mondiaux du secteur.

Néanmoins, si l'économie a tiré profit de son potentiel maritime, la puissance navale française, bien que reconnue, est freinée par le manque de moyens financiers qui limite son renouveau. La force maritime de notre pays repose sur une marine de guerre dotée de 144 bâtiments ⁽¹⁰⁾ détenant l'ensemble des *capital ships*, c'est-à-dire : porte-avions, SNA (5) et PHA (3). Le pays s'affirme comme puissance nucléaire par la détention de 4 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) également perçus comme des *capital ships*. Le lancement du programme *Barracuda* en 2007 dont le tout dernier SNA *Suffren* livré cette année est le reflet d'une marine de pointe. Malgré cela, elle ne se positionne qu'au septième rang des marines de guerre avec un tonnage ne dépassant pas les 280 000 tonnes. Ce faible tonnage contraste avec l'étendue de sa ZEE comparable à celle du géant américain.

La Chine, un nouvel empire sur mer

La Chine est aujourd'hui un acteur de poids dans les relations diplomatiques, économiques et militaires internationales. Puissance navale établie, au deuxième rang mondial par le tonnage de sa flotte de guerre (1,5 M de tonnes), la Chine a tout à prouver à ses adversaires autant qu'à ses alliés, conformément à ses vues stratégiques multiples qu'elles soient en mer de Chine méridionale, de l'océan Indien jusqu'au continent africain mais également sur sa « nouvelle route de la soie » à destination de l'Europe. Ainsi 1,4 % du PIB chinois, représentant 7 à 8 % ⁽¹¹⁾ du budget de l'État, est employé pour la défense du pays.

L'objectif du président Xi Jinping est d'assurer à la Chine une place de choix sur la scène internationale par la modernisation et l'accroissement de sa flotte. La marine de l'Armée populaire de libération (APL), perçue comme le point d'orgue de l'armée chinoise, possède près de 600 bâtiments dont 2 PA, 5 SNLE et 8 SNA. Son tonnage a crû de façon exponentielle durant la première décennie du XXI^e siècle : de 920 000 t à plus de 1,5 millions entre 2012 et 2019 ⁽¹²⁾ ! Pékin est désormais en mesure d'affirmer ses velléités en mer de Chine méridionale, mais également faire face aux puissances occidentales. Néanmoins, la Chine reste dépendante des technologies étrangères mais entre dans une période de transition vers une autonomie stratégique et technologique par ses investissements dans la recherche et l'innovation militaire.

Si sa marine est en plein essor, son rayonnement sur les mers demeure un sujet de litiges diplomatiques du fait de la revendication expansionniste de sa ZEE. Cette

⁽⁹⁾ *Ibid.*

⁽¹⁰⁾ Circulaire relative à la liste des navires de guerre en essais et en service dans la Marine nationale au 13 mars 2019 (www.defense.gouv.fr/).

⁽¹¹⁾ « Hausse probable du budget chinois de la défense en 2019 », *French.China.org*, 13 février 2019 (http://french.china.org.cn/china/txt/2019-02/13/content_74461474.htm).

⁽¹²⁾ GROIZELEAU Vincent, « La Chine consolide sa position de seconde flotte mondiale », *Mer et Marine*, 6 février 2019.

dernière d'une superficie de plus de 2 millions de km² est, aux yeux de la Chine, trop étroite. Elle revendique un espace de plus d'un million de km² appartenant à ses voisins, créant ainsi des conflits en mer de Chine.

Les acteurs revenants ou émergents

Le Japon, le renouveau de la force maritime de l'île du Levant

Classée au 5^e rang mondial en termes de tonnage avec 400 000 t, la Force maritime d'autodéfense japonaise détient aujourd'hui 114 bâtiments, dont 46 *destroyers*, auxquels il faut ajouter 16 sous-marins en cours de renouvellement (classe « Soryu »). Ces bâtiments lui garantissent une place de choix sur le podium juste derrière la Chine, parmi les puissances asiatiques ⁽¹³⁾, et permettent à l'État nippon de protéger son archipel et sa considérable ZEE de 4,4 millions de km² ⁽¹⁴⁾, faisant d'elle la 9^e plus grande au monde ⁽¹⁵⁾.

La reconstitution d'un arsenal maritime japonais s'est faite avec le soutien direct des États-Unis qui exerce, encore aujourd'hui, une influence forte sur les forces nippones. En effet, 90 % de l'équipement militaire japonais est américain ⁽¹⁶⁾. Au sommet de ce renouveau maritime se trouve l'aéronaval. Clé de voûte de cette nouvelle marine, le Japon prévoit de transformer deux *destroyers* porte-hélicoptères de classe *Izumo* pour qu'ils puissent accueillir des avions de combat *F-35B* ⁽¹⁷⁾ ; Tokyo prévoit d'en acquérir quarante-deux dont dix-huit à l'horizon 2023.

Face à la montée en puissance de la Chine au budget militaire trois fois supérieur, le Japon cherche à maintenir l'équilibre géopolitique de la région. La défense des voies de liaison vers le Japon, qui importe ses matières premières en partie du Moyen-Orient, est un enjeu majeur face aux velléités chinoises en mer de Chine méridionale et à la piraterie qui fait rage aux alentours du détroit de Malacca ⁽¹⁸⁾. Le Japon tend ainsi à passer d'une marine de protection à une marine de projection.

La Russie, puissance post-soviétique

Depuis les années 2000, le pays sort de sa longue convalescence *post-soviétique* et, par l'impulsion de son dirigeant Vladimir Poutine, donne un nouvel élan à la politique maritime de défense afin de s'assurer une place confortable à la table des grandes puissances et protéger sa ZEE (7,5 M de km²). Ainsi en 2013, ce dernier affirmait publiquement vouloir moderniser sa marine et investir environ 100 Md€ sur 7 ans

⁽¹³⁾ « Les plus puissantes marines de guerre du monde d'après le National Interest », *Sputnik France*, 12 décembre 2019 (<https://fr.sputniknews.com/photos/201912121042585661-plus-puissantes-marines-guerre-monde/>).

⁽¹⁴⁾ TERRA BELLUM, « Japon - Empire du Soleil levant ? », *Youtube*, 1^{er} décembre 2018 (www.youtube.com/).

⁽¹⁵⁾ VLIZ maritime boundaries geodatabase, 2016 et Division statistique des Nations unies, *Demographic Yearbook, 2008* (pdf), 20 novembre 2019 (<https://unstats.un.org/unsd/demographic/products/dyb/dyb2008/Table03.pdf>).

⁽¹⁶⁾ LAGNEAU Laurent, « Washington fait grimper ses exigences financières pour maintenir ses forces en Corée du Sud et au Japon », *Zone militaire, Opex 360.com*, 16 novembre 2019 (www.opex360.com/).

⁽¹⁷⁾ SATGE Vincent, « Japon et Allemagne : le retour des vaincus ? », *Conflictuautés modernes et postures de défense*, 28 novembre 2018, republié sur *GeoStrategie* le 25 mars 2019 (www.geostrategie.fr/).

⁽¹⁸⁾ TERRA BELLUM, *op. cit.*

pour optimiser ses capacités navales ⁽¹⁹⁾. Ces mesures s'accompagnent d'une présence croissante sur ses espaces maritimes stratégiques (Méditerranée et mer Noire). Ce renouveau est avant tout un message adressé à l'Otan qui observe non sans crainte le pavillon russe sillonner les mers sur lesquelles ses membres revendiquent une certaine hégémonie. Néanmoins la flotte russe, malgré un tonnage avoisinant les 1,2 M de tonnes faisant d'elle la 3^e du monde, marque encore un retard avec du matériel obsolète et un porte-avions à l'arrêt dû à un violent incendie à bord en décembre 2019. Le maintien de la puissance russe sur les mers dépendra donc de la capacité du pays à maintenir sa flotte à niveau avec les autres pays.

L'Inde, l'ambition maritime d'un pays tourné vers la terre

L'Inde, 6^e puissance navale mondiale en tonnage avec ces 0,3 M de tonnes, fait depuis quelques années face à de nouveaux enjeux qui ont encouragé l'amélioration et la modernisation de sa flotte. Elle doit défendre sa ZEE qui, bien que limitée (1,6 M de km²), recèle de nombreuses ressources énergétiques, stratégiques, mais également pour se protéger des multiples trafics illégaux particulièrement présents dans l'océan Indien. En effet, en plus de la piraterie, les trafics illicites règnent dans ces eaux où demeure une insécurité maritime. En parallèle, améliorer sa marine est un moyen pour l'Inde de rivaliser avec la puissance chinoise, en particulier dans l'océan Indien.

Selon *The National Interest*, l'Inde aura d'ici 2030 rattrapé tout retard technologique ⁽²⁰⁾. Elle devient progressivement un acteur incontournable du domaine militaire, notamment pour la Russie qui semble opérer progressivement un virage stratégique en s'intéressant de plus en plus à cette région ⁽²¹⁾.

Les organismes supranationaux

Toutes ces puissantes marines ont néanmoins besoin d'un cadre international afin de limiter les rapports de force dangereux pour la stabilité mondiale mais également pour établir des accords interétatiques à l'échelle régionale et planétaire, à la fois pour lutter contre un ennemi qui se veut commun ou encore pour accroître la force de frappe et l'hégémonie d'un groupe d'États. À l'échelle régionale, l'exemple de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) est révélateur des stratégies d'alliances. Fondée en 2001, elle regroupe les principales puissances mondiales et régionales du continent asiatique sur les plans démographique, économique et militaire, menées par la Russie et la Chine. Ses prérogatives étaient initialement limitées au redressement économique et sécuritaire régional. Les objectifs déclarés dans la Charte de l'OCS sont centrés essentiellement autour de la lutte contre le terrorisme, les extrémismes et les séparatismes

⁽¹⁹⁾ CERVELLO Manon, *Les nouvelles ambitions maritimes de la Russie du sud, de nouvelles préoccupations pour l'Otan*, FMES, 2016, 22 pages (<http://fmes-france.org/wp-content/uploads/2016/09/article-Manon-Cervello.pdf>).

⁽²⁰⁾ FARLEY Robert, « Ranked: 5 Most Powerful Armies on the planet (In 2030) », *The National interest*, 20 septembre 2017 (<https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/ranked-5-most-powerful-armies-the-planet-2030-22386>).

⁽²¹⁾ VASSIL Karan, « Russie-Inde : visite du ministre de la Défense indien en Russie, une relance de la coopération militaro-industrielle entre les deux États » (<https://nemrod-ecds.com/?p=4247>).

dans la région ⁽²²⁾. Néanmoins, l'objectif implicite est de lutter contre l'unilatéralisme américain qui prend forme à leurs yeux par le biais de l'Otan, modèle d'un organisme planétaire qui régit les politiques communes de défense.

Forte de 29 pays membres, l'Otan a pour but de gérer les différends de manière pacifique tout en ayant une force de frappe nécessaire constituée des armées de chaque pays membres en cas de gestion de crise. Dans le domaine maritime, l'Otan s'assure une présence continue sur les mers avec les forces navales permanentes (*SNF*) ⁽²³⁾ affirmant le statut de grandes puissances maritimes aux forces de l'Alliance qui la compose. Réparties en quatre groupes, elles se composent de bâtiments des pays membres.

Les enjeux maritimes

L'exploitation de la mer

Les espaces maritimes français : des atouts multiples

Depuis les années 1970, on peut évoquer une maritimisation ⁽²⁴⁾ des échanges dans le cadre de l'essor de la mondialisation qui régit dorénavant l'économie mondiale. La France a su ainsi s'insérer dans ce système économique jusqu'à en devenir une des puissances principales. Grâce à ses littoraux métropolitains, ses départements, régions et collectivités d'outre-mer (Drom-Com) la France est présente sur toutes les mers du globe.

En 2018, le secteur maritime français représentait une valeur de 81 Md€ ⁽²⁵⁾. La France s'impose à l'échelle européenne et mondiale grâce à ses ports. En effet, elle possède les premiers ports européens céréalier (Rouen) et de pêche (Boulogne-sur-Mer). Ainsi, l'actuel Premier ministre Édouard Philippe énonçait deux enjeux majeurs pour la France dans les années à venir concernant les flux maritimes : « analyser, avec les acteurs privés, les évolutions des flux stratégiques », et « adapter notre dispositif à toute nouvelle menace sur les routes existantes ou futures » ⁽²⁶⁾.

L'enjeu juridictionnel : le cas de la pêche

Les États à l'image de la France sont priés de se plier aux conventions internationales qu'ils ratifient afin de s'autoréguler et de limiter les conflits comme celle de Montego Bay, instrument juridique principal du droit maritime international sur lequel nous reviendrons plus tard. En parallèle, en tant que membre de l'UE, la France suit un nombre important d'autres lois supranationales supplémentaires. Cette législation

⁽²²⁾ VICTOR Jean-Christophe, « L'organisation de coopération de Shanghai », *Le Dessous des cartes*, 11 juin 2016 (www.youtube.com/watch?v=-LvsGhCABVQ&t=339s).

⁽²³⁾ Otan, « Les activités maritimes de l'Otan », 6 août 2019 (www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_70759.htm).

⁽²⁴⁾ Cette notion, théorisée en 1979 par Alain Vigarié, désigne une augmentation des échanges par voie maritime.

⁽²⁵⁾ PHILIPPE Édouard, « Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes », 10 décembre 2019 (www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf)

⁽²⁶⁾ *Ibid.*

lui permet de défendre ses intérêts avec plus de légitimité, car la décision, lors d'un litige, est prise par une institution supérieure du niveau étatique.

Afin d'étayer notre propos, prenons le cas de la pêche que l'UE organise et légifère à l'échelle européenne. La Politique européenne commune de la pêche (PCC), mise en place dès 1983, reprenant le modèle général de la Politique agricole commune (PAC) introduit et développe dès 2013 la notion de « durabilité », favorisant l'accès aux eaux européennes à toutes les flottes communautaires et impose des quotas de pêches ⁽²⁷⁾. Les infractions font l'objet de sanctions par l'Europe allant jusqu'à la suspension du droit de pêche et l'immobilisation de la flotte.

La France est totalement tributaire de ce type de juridictions internationales. Si l'UE étend théoriquement sa juridiction à toute la ZEE française, elle n'a toutefois que peu de pouvoir face aux pays non-membres dont les habitants pratiquent la Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans les eaux françaises. Ainsi, une zone ultramarine comme celle du Pacifique Sud doit être protégée par des conventions avec les acteurs régionaux.

L'océan Arctique, futur eldorado minier et autoroute maritime ?

« Bien plus qu'un simple laboratoire de recherche, l'Arctique est aujourd'hui une zone hautement stratégique » affirmait l'actuelle ministre des Armées Florence Parly en 2019 ⁽²⁸⁾. En effet, si l'Arctique a tout d'abord fasciné les explorateurs et les scientifiques, le contexte actuel de réchauffement climatique captive les acteurs économiques mondiaux. Si les perspectives de nouvelles routes maritimes et d'exploitation d'une importante quantité de minerais suscitent l'intérêt planétaire, il demeure essentiel de nuancer ce discours.

L'Arctique est aujourd'hui au cœur des discussions politiques. L'observation d'images satellites permet de constater que la banquise estivale a perdu 50 % de sa superficie et 75 % de son volume depuis trente ans ⁽²⁹⁾. Cette fonte intéresse tout particulièrement les acteurs économiques qui voient dans ce phénomène une possibilité d'accroître les rendements du commerce maritime, puisque deux nouvelles routes apparaissent, celle du Nord-Ouest et celle du Nord-Est permettant de diminuer les distances. Néanmoins, cet espace stratégique est à nuancer à cause des contraintes pour la navigation. De fait, les chiffres sont encore très modestes : en 2017, 60 navires sont passés par la route maritime du Nord, contre 84 456 navires par le détroit de Malacca, 17 550 par le canal de Suez et 13 795 par celui de Panama ⁽³⁰⁾. Bien que les flux dans cette zone soient actuellement minoritaires, l'ouverture d'une route régulière de

⁽²⁷⁾ MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ALIMENTATION, « Quotas de pêche : comment sont-ils fixés ? », 16 décembre 2019 (<https://agriculture.gouv.fr/quotas-de-peche-comment-sont-ils-fixes>).

⁽²⁸⁾ Direction générale des relations internationales et de la stratégie du ministère de la Défense (DGRIS), *La France et les nouveaux enjeux stratégiques en Arctique*, ministère des Armées, 2019 (www.defense.gouv.fr/).

⁽²⁹⁾ ESCUDE-JOFFRES Camille, « Les régions de l'Arctique entre États et sociétés », *Géoconfluences*, 19 septembre 2019 (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>).

⁽³⁰⁾ LASSERRE Frédéric, « La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire », *Géoconfluences*, 18 septembre 2019 (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>).

porte-conteneurs en 2025 par l'armateur chinois Cosco et l'initiative chinoise dite des « nouvelles routes de la soie » (*Belt and Road Initiative*) pourraient bien changer la donne.

Rendre la mer plus sûre

La présence continue des États de plus en plus nombreux en mer, c'est-à-dire sur un espace par nature fluide et hypermobile fait du monde maritime un terrain où se mesurent et se confrontent les Nations. La mer en tant que lieu de représentation de la puissance s'observe sur les *Livres blancs* des pays émergents où la mer prend une place de plus en plus forte. Le *Livre blanc* chinois de mai 2015 affirme que « L'idée traditionnelle selon laquelle les enjeux terrestres auraient plus de poids que les enjeux maritimes doit être abandonnée »⁽³¹⁾. Une autre preuve de ce phénomène est la hausse des dépenses militaires mondiales surtout dans le domaine maritime⁽³²⁾.

L'objectif général de l'appropriation de la mer pour les États est la liberté d'action en mer encadrée par un système juridique et une armée afin de protéger leurs flux commerciaux et leurs territoires. Le point spécifique de la revendication et du contrôle des espaces maritimes repose sur l'idée que la mer est un théâtre de projection et de dissuasion. Pour la projection, il y a une continuité entre la force navale et la force terrestre. En effet, avec la mobilité des bâtiments, la portée balistique et la concentration de l'activité humaine dans les zones côtières, 80 % des objectifs stratégiques sur l'ensemble des continents sont à portée d'une projection maritime⁽³³⁾.

Un exemple frappant montrant l'influence de la mer dans les politiques de défense est celui de la Chine⁽³⁴⁾. Depuis quelques années, le pays revendique sa souveraineté en mer de Chine dont 80 % de la mer de Chine du Sud. On assiste à la construction d'infrastructures militaires et/ou aéroportuaires sur les îles, notamment les Spratleys, un message de puissance envoyé à ses rivaux. Les litiges liés aux revendications maritimes sont aujourd'hui monnaie courante, notamment en Arctique. En effet, comme nous l'avons vu, le réchauffement climatique a permis l'ouverture de nouvelles routes mais également de découvrir un potentiel de ressources halieutiques. Ce facteur pousse les États riverains de cette zone à savoir la Russie, le Canada, la Norvège, les États-Unis, le Danemark et dans une moindre mesure la Finlande et la Norvège à revendiquer leur souveraineté sur ce nouveau territoire aboutissant parfois à des conflits. De ce fait, le Canada et les États-Unis se disputent une zone maritime en mer de Beaufort, zone riche en hydrocarbures⁽³⁵⁾.

⁽³¹⁾ « IV Building and Development of China's Armed Forces », *Chinese White Paper 2014* (<http://eng.mod.gov.cn/>)

⁽³²⁾ TIAN Nan, FLEURANT Aude, KUIMOVA Alexandra, WEZEMAN Pieter D., WEZEMAN Siemon T., « Trends in World military expenditure », *SIPRI Fact Sheet*, avril 2019, 11 pages (www.sipri.org/).

⁽³³⁾ *Ibid.*

⁽³⁴⁾ LETOUZE Axelle, « Pourquoi la France doit regarder vers la mer de Chine », *Asia Focus* n° 41, Iris, 9 pages (www.iris-france.org/wp-content/uploads/2017/09/Asia-focus-41.pdf).

⁽³⁵⁾ LOZZO Clara et TIANO Camille, *L'Arctique, à l'épreuve de la mondialisation et du réchauffement climatique*, Armand Colin, 2019, p. 160.

Faire face aux changements climatiques : un enjeu de défense

La prise en compte du changement climatique dans les politiques de défense nationale est un enjeu des plus actuels. Depuis une quinzaine d'années, on voit émerger les réflexions sur le changement climatique au sein de certains ministères de la Défense. Ce constat à échelle mondiale ne concerne encore qu'une poignée de pays parmi les plus puissants et prospères comme les États-Unis, le Royaume-Uni, la France ou encore l'Australie. Ces réflexions portent sur des enjeux de protection des territoires, la mer étant intrinsèquement liée à certaines conséquences du changement climatique : la montée du niveau de la mer, ainsi que les perturbations atmosphériques (cyclones, ouragans) ⁽³⁶⁾.

La question du changement climatique comme enjeu de défense nationale devient un thème capital, notamment aux États-Unis après l'ouragan Katrina de 2005, qui mit en lumière les vulnérabilités des espaces côtiers nationaux face aux catastrophes climatiques. Du côté de l'hexagone, l'Armée française a commencé plus tardivement à réfléchir sur ces questions, la recherche se structurant officiellement en 2017 avec la création par l'Iris (Institut de relations internationales et stratégiques), de l'Observatoire géopolitique des enjeux des changements climatiques en termes de sécurité et de défense, contrat réalisé pour le compte de la DGRIS.

Le dernier rapport scientifique international sur la « défense-climat » ⁽³⁷⁾ identifie la mise en place d'une coopération internationale efficace. Dans le cas du Pacifique Sud, on peut ainsi relever l'efficacité de l'accord FRANZ (France, Australie, Nouvelle-Zélande), qui assure la mise en place d'interventions humanitaires d'urgence en cas de catastrophes naturelles dans les États insulaires de la région, par une coordination trilatérale des moyens civils et militaires ⁽³⁸⁾.

Les conflits

Droit de la mer et conflits maritimes

À l'image de ce que nous avons pu apercevoir ci-dessus, le territoire maritime demeure un lieu à forte concentration d'activités humaines avec, d'une part des échanges internationaux qui transitent par la mer, et d'autre part le potentiel des différentes ressources qui se trouvent dans les fonds marins. Toutefois, si la mer est une source d'opportunités elle est aussi une source de menaces avec le développement de la criminalité en mer et des trafics illicites, de la violence, mais surtout les risques de tensions, voire de conflits, liés à la volonté de croissance des États de s'approprier et de maîtriser les routes d'approvisionnements stratégiques.

⁽³⁶⁾ GIEC, *Rapport spécial sur les effets d'un réchauffement climatique de 1,5°C (SR15)* (<https://citoyenspourleclimat.org/>).

⁽³⁷⁾ IMMCS, *The World Climate and Security Report 2020*, février 2020 (www.iris-france.org/).

⁽³⁸⁾ GROUPE INTERPARLEMENTAIRE D'AMITIÉ, *Solidarité Pacifique, la France un partenaire actif (rapport n° 80)*, 7 février 2008, Sénat (www.senat.fr/ga/ga80/ga8017.html).

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer

Afin d'éviter que les États s'approprient des territoires maritimes pour exploiter des ressources, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CDNUM), appelée aussi Convention de Montego Bay (Jamaïque), donne un cadre juridique international à la gouvernance mondiale de la mer et à l'exploitation des ressources naturelles maritimes. Ce droit international a pour vocation de réguler les conflits. Signée le 10 décembre 1982, elle n'entre en vigueur que le 16 novembre 1994, après ratification ou adhésion de 60 États. Aujourd'hui, 168 États, côtiers ou non, l'ont ratifié. Cette convention est fondée sur cinq principes : paix, souveraineté, liberté, coopération et partage. Ils sont énoncés, pour la plupart, dès le préambule ⁽³⁹⁾. En outre, la CDNUM a défini et a précisé plusieurs espaces : les eaux territoriales d'un État de 13 milles nautiques ; les ZEE d'une largeur maximale de 200 milles nautiques, où l'État côtier dispose de droits souverains pour l'exploration et l'exploitation du sol et du sous-sol, la gestion et la conservation des ressources ; et enfin, le plateau continental qui comprend les fonds marins et leurs sous-sols au-delà de la mer territoriale jusqu'à 200 nautiques.

La Partie XV ⁽⁴⁰⁾ de la Convention concerne le règlement des litiges entre les États. Ainsi, elle oblige ces derniers à les résoudre par des moyens pacifiques (article 279) que ce soit les voies juridictionnelles (Cour internationale de Justice à La Haye ou Tribunal international du droit de la mer à Hambourg ⁽⁴¹⁾), les voies non juridictionnelles, les voies contractuelles prises ou bien par arrangements provisoires entre États. À titre d'exemple, le traité entre l'Australie et le Timor-Leste en 2002 est un arrangement provisoire : il s'agissait de régler la question des droits sur les revenus provenant des gisements gaziers et pétrolifères ⁽⁴²⁾.

Le droit de la mer : source de conflits ?

Si la Convention de Montego Bay est un tournant dans la réglementation des litiges, elle peut, cependant, être difficile à appliquer si ce n'est qu'elle peut être « une nouvelle source de contentieux voire de conflits entre voisins » comme l'exprime Bernard Dujardin, vice-président de l'Institut français de la Mer ⁽⁴³⁾. En effet, de plus en plus d'États revendiquent une extension de leurs ZEE afin de profiter des ressources halieutiques mais aussi celles, stratégiques, issues du sous-sol. C'est le cas notamment

⁽³⁹⁾ Convention de Montego Bay, préambule : « Les États Parties à la Convention, [...] reconnaissant qu'il est souhaitable d'établir, au moyen de la Convention, compte dûment tenu de la souveraineté de tous les États, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin, [...] » (www.admin.ch/).

⁽⁴⁰⁾ Des articles 279 à 299.

⁽⁴¹⁾ GALLETI Florence, « Le droit de la mer, régulateur des crises pour le contrôle des espaces et des ressources : quel poids pour des États en développement ? », *Mondes en développement*, n° 154, 2011 (www.cairn.info/).

⁽⁴²⁾ Cour internationale de Justice : *Affaire relative à des questions concernant la saisie et la détention de certains documents et données (Timor-Leste c. Australie) Mémoire déposé par la République démocratique du Timor-Leste*, vol. I, 28 avril 2014 p. 11 (www.icj-cij.org/files/case-related/156/18699.pdf).

⁽⁴³⁾ DUJARDIN Bernard, « Le contentieux de délimitation des droits territoriaux en mer », *La Revue Maritime*, n° 484, février 2009, p. 40-47 (<http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2009/484-4-contentieux-delimitation-en-mer.pdf>).

en Extrême-Orient et plus précisément en mers de Chine de l'Est et de Chine méridionale où il y a une diversité des tensions qui concernent les délimitations maritimes, pour la plupart du temps en raison des ressources pétrolifères et gazières ⁽⁴⁴⁾. De plus, à la fin de l'année 2019, la Turquie et la Libye ont signé un accord de délimitation maritime le 27 novembre. Cet accord prévoit « que les deux pays se partagent leurs ZEE et les réserves que celles-ci contiennent, notamment en hydrocarbures » ⁽⁴⁵⁾. Mais, les ZEE concernées recouvrent en grande partie celle de la Grèce, qui avait commencé à exploiter les ressources en hydrocarbures. Cet accord est d'autant plus intéressant que la Turquie n'est pas membre de la Convention de Montego Bay et que la Libye n'est que signataire et non pas un « État Partie ». En conséquence, la Turquie applique une vision du droit international maritime « coutumier ». Ainsi, le droit de la mer présente des limites dans la mesure où certaines Nations ne sont pas des membres à part entière de la Convention.

La mer, un usage conflictuel entre États

« Celui qui commande sur mer possède un grand pouvoir sur terre ». Cette idée évoquée quatre siècles plus tôt par le cardinal de Richelieu pourrait aussi bien être exprimée par un grand nombre de dirigeants actuels. En effet, la mondialisation, dont l'essor est majoritairement dû aux flux maritimes, a accru l'importance stratégique du milieu maritime et l'a placé comme l'un des épicentres de l'équilibre géopolitique. Les États ayant pour ambition de figurer comme grandes puissances sur l'échelle mondiale perçoivent la mer comme une aire de démonstration de leur force effective et de leur influence, poussant ainsi certaines Nations, qui à l'aube du XX^e siècle, n'avaient que peu d'influence sur les mers à redonner une place de premier choix à leur marine au sein de leur politique extérieure.

Tel est le cas de la Russie qui, depuis l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine, investit dans sa marine pour marquer le renouveau de sa puissance ⁽⁴⁶⁾. En parallèle, la marine russe fait son apparition sur des espaces maritimes largement dominés par l'Otan. On assiste, depuis 2016, à un renforcement stratégique en mer Baltique et en Méditerranée grâce à ses accords avec la Syrie et Chypre, leur ouvrant certains ports et lui permettant ainsi une projection navale. Cette présence est avant tout un message envoyé aux forces occidentales, notamment l'Otan, lui signifiant le renouveau de sa marine. La mer est un lieu d'expression de sa puissance qui a pour ambition de contrebalancer celles des forces occidentales et de s'affirmer comme puissance régionale. Cette dernière a pu s'exprimer, notamment en 2015, lorsque sa flotte a tiré des missiles afin de bombarder des bases de l'État islamique en Syrie depuis la mer Caspienne où l'Otan n'officialie pas, laissant ainsi à la Russie le champ libre pour s'imposer comme puissance maritime régionale ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ CAMPAGNOLA François, « Droit de la mer et conflits maritimes en Extrême-Orient ^(1/2) » (Tribune n° 1093), *RDN*, 4 juin 2019.

⁽⁴⁵⁾ POUVREAU Ana, « Les ressorts de l'engagement de la Turquie en Libye », Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES), 13 février 2020 (<http://fmes-france.org/les-ressorts-de-lengagement-de-la-turquie-en-libye/>).

⁽⁴⁶⁾ CERVELLO Manon, *op. cit.*

⁽⁴⁷⁾ *Ibid.*

Se confronter, tel est le *credo* des grandes puissances maritimes qui souhaitent asseoir leur position de pouvoir y compris sous l'égide d'organisations multinationales telle que l'Otan, qui par la *SNF* assure une stabilité géopolitique occidentale tout en affirmant le statut de grandes puissances maritimes aux forces de l'Alliance face aux autres États, entre autres, les États-Unis, le Royaume-Uni et la France. Ces trois dernières ont d'ailleurs été, en avril 2018, les acteurs de l'opération *Hamilton* ⁽⁴⁸⁾. Appuyée par l'Otan, cette opération aéromaritime avait pour but de frapper trois cibles syriennes où les armes chimiques du régime politique étaient stockées et produites, l'utilisation d'armes chimiques étant condamnée par la communauté internationale.

Les frontières sources de conflits

L'espace maritime est un lieu mobile qui ne peut donc être départagé comme un espace terrestre. Plus qu'un territoire définit en tant qu'« espace délimité, approprié par un individu ou une communauté, sur lequel peut s'exercer l'autorité d'un État ou d'une collectivité » ⁽⁴⁹⁾, les réflexions actuelles sur le concept de frontières maritimes, suite aux mutations environnementales et les enjeux qui en découlent, mènent à la représentation de l'espace maritime comme « méritoire » ⁽⁵⁰⁾. Ce terme, proposé par la géographe Camille Parrain, présente les espaces maritimes comme des « portions d'espaces maritimes, y compris en haute mer, qui font l'objet de délimitation et d'appropriation, mais dont l'appropriation est profondément marquée par les caractéristiques particulières de l'océan dont la principale est l'hypermobilité » ⁽⁵¹⁾.

L'Arctique représente autant un enjeu qu'un conflit dans l'espace maritime international. En effet, les États-Unis ont inauguré en 2016 le *NORTHCOM*, un pôle militaire dédié à la défense polaire auquel s'ajoutent 160 sites de l'armée américaine en Alaska ⁽⁵²⁾. La Norvège a également choisi de faire converger ses forces militaires vers le nord tandis que la Russie demeure le seul pays y possédant une base navale. Le cas de l'Arctique est représentatif des tensions frontalières maritimes et fait écho à d'autres conflits actuels symbolisant la représentation de l'espace maritime au sein du système international économique.

Néanmoins, la remise en cause des frontières peut, dans certains cas, entraîner des guerres commerciales et limiter les échanges économiques et diplomatiques comme on a pu le voir en mer de Chine méridionale depuis 2014. Ainsi, les enjeux économiques et les volontés hégémoniques des grandes puissances face à un monde maritime en mouvement provoquent des conflits que la communauté internationale peine à régler.

⁽⁴⁸⁾ MADI Naël, « Syrie – Après les frappes contre le régime syrien », *Nemrod*, 2018 (<https://nemrod-ecds.com/?p=1605>).

⁽⁴⁹⁾ LOZZO Clara et TIANO Camille, *op. cit.*, p.°65.

⁽⁵⁰⁾ *Ibid.*

⁽⁵¹⁾ PARRAIN Camille, « La haute mer, un espace aux frontières de la recherche géographique », *ÉchoGéo*, n° 19, janvier-mars 2012 (<https://journals.openedition.org/echogeo/12929>).

⁽⁵²⁾ *Ibid.*

La mer, théâtre de la lutte contre les activités illégales

Combattre le terrorisme et la piraterie, enjeux de la défense maritime

Le terrorisme se définit par une « préparation, un financement, une désinformation, des menaces ou des actes de violence destinés à déstabiliser durablement l'opinion publique pour contraindre un pouvoir et atteindre des objectifs politiques »⁽⁵³⁾. Il a, depuis les années 1960, connu une augmentation et un perfectionnement de ses actions dans le milieu maritime. *Al-Qaïda* a ainsi pratiqué, au début des années 2000, du terrorisme stratégique en mer en s'attaquant à l'économie mondiale et plus précisément pétrolière. On peut noter, entre autres, l'attaque en 2002 du pétrolier français *Limburg* aux abords du Yémen qui doit être abandonné, faisant perdre ainsi à la compagnie environ 60 millions de dollars⁽⁵⁴⁾. Les groupes terroristes tirent une partie de leurs financements des activités illégales en mer, tant humaines que matérielles (drogues et vente d'armes).

Si le terrorisme, mode d'action aux visées politiques, et la piraterie, marquée par la recherche d'un profit financier, rentrent parfois en collision, ils demeurent deux phénomènes distincts aux dynamiques propres. Les actes de piraterie ont connu un retour en force depuis les années 1990. Les pirates prolifèrent dans des régions instables économiquement et politiquement, et sont de ce fait principalement recrutés parmi une population côtière pauvre et sans perspective. Ils opèrent dans des zones à fort trafic maritime et notamment dans les approches portuaires et détroits⁽⁵⁵⁾.

La mer des Caraïbes fait face à une forte augmentation des actes de piraterie et de brigandage maritimes depuis 2015, avec 135 événements enregistrés au cours de l'année 2019. La lutte contre la piraterie revêt un caractère international et nécessite une approche globale du phénomène, et doit permettre d'instaurer un « *continuum* de sécurité terre-mer »⁽⁵⁶⁾.

Lutter contre les flux illicites

Flux logistiques par excellence, les routes maritimes sont utilisées par les acteurs de l'économie parallèle pour transporter des cargaisons illicites, notamment le trafic de drogue. D'après le *think tank* Center for International Maritime Security, 90 % de la cocaïne sud-américaine transite par voie maritime. La richesse de certains réseaux criminels est mesurable aux moyens qu'ils mettent en œuvre, et le cas des sous-marins artisanaux des cartels sud-américains est en ce sens frappant. Face à cette menace, la coopération internationale reste la réponse la plus efficace. Elle se matérialise par le partage de renseignement au sein de plateformes spécialisées tel que le Centre de

⁽⁵³⁾ EUDELIN Hugues, « Le terrorisme maritime contemporain », *Stratégie*, 2012/2, n° 100-101, p. 269-304.

⁽⁵⁴⁾ EUDELIN Hugues, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui : les risques d'une collusion contre-nature », *ÉchoGéo*, vol. 10/2009, septembre 2009 (<https://journals.openedition.org/echogeo/11405>).

⁽⁵⁵⁾ CARNIMEO Nicolo et GUGLIELMO Matteo, « Qui sont les pirates somaliens ? », *Outre-Terre*, 2010/2-3, n° 25-26, p. 413-425.

⁽⁵⁶⁾ Ministère des Armées, « La sécurité des espaces maritimes dans le Golfe de Guinée », 15 février 2019, (www.defense.gouv.fr/).

coordination de la lutte antidrogue en Méditerranée (CECLAD-M, basé à Nanterre) ou encore Frontex pour surveiller les frontières extérieures de l'UE ⁽⁵⁷⁾.

Le trafic d'armes est aussi l'un des plus lucratifs proliférant sur mer. La faillite des États, comme ceux de l'Union soviétique ou plus récemment la Libye, a mis sur le marché noir d'importants stocks d'armements classiques. Le poids politique de ce trafic pèse dans l'équilibre géopolitique puisqu'il est directement responsable de la déstabilisation de plusieurs régions du globe.

Enfin, la mer est le théâtre d'importants trafics d'êtres humains orchestrés par des réseaux criminels. Porte d'entrée vers l'Europe, la Méditerranée a acquis un regain d'intérêt en 2015 à la faveur de l'afflux de migrants issus des pays situés au Sud et à l'Est du bassin méditerranéen. Cette crise migratoire a ainsi imposé à l'Europe un important défi sécuritaire et humanitaire. Sur mer, l'action de l'UE s'est matérialisée par plusieurs opérations de sauvetage de migrants et de surveillance de l'activité des passeurs. Il en est ainsi des opérations *Triton* (2014-2018) et *Themis* (2018) menées par Frontex, ainsi que de l'opération *Sophia* (2015-2020) menée par la force navale européenne ⁽⁵⁸⁾. Cependant, depuis fin 2018, on observe sur tout le couloir de la Manche une augmentation des traversées par l'utilisation directe de moyens nautiques (*via* des passeurs ou des embarcations volées), obligeant les autorités franco-britanniques à multiplier les sauvetages ⁽⁵⁹⁾.

*
**

La mer est ainsi un lieu d'alliance et de confrontation pour les États qui cherchent tous, à leur échelle, à s'intégrer dans le jeu des puissances maritimes. L'enjeu est important puisque la mer est centrale pour l'économie mondiale et demeure une source de richesse en expansion aux vues des bouleversements climatiques. Ces « méritoires » cristallisent donc des conflits que la communauté internationale s'efforce de résoudre par la défense et par le droit. Moteur de la mondialisation, la communauté internationale est dépendante de ce milieu puisqu'elle lui assure puissance et richesse, elle est également garante des échanges matériels mais aussi, comme le démontre notre étude de cas, immatériels à l'image de l'importance des câbles sous-marins.

⁽⁵⁷⁾ Premier ministre, *op. cit.*, voir note 24.

⁽⁵⁸⁾ « Saving life at sea and targeting criminal networks », *Consilium.europa*, 30 septembre 2019 (www.consilium.europa.eu/en/policies/migratory-pressures/sea-criminal-networks/).

⁽⁵⁹⁾ *AFP*, « 2 500 migrants secourus dans la Manche en 2019, soit quatre fois plus qu'en 2018 », *RTL*, 1^{er} janvier 2020 (www.rtl.fr/).

Étude de cas : les câbles sous-marins

Les câbles sous-marins : de biens communs mondiaux à infrastructures critiques

Des vecteurs physiques de l'information

« L'épine dorsale de l'économie numérique »
(Camille MOREL)

Les enjeux économiques soulevés par les câbles sous-marins, dans un monde où le numérique fait partie intégrante du quotidien, sont de première importance. Le transit des informations intercontinentales dépend à 90 % des câbles sous-marins. Ainsi, les pertes économiques en cas de dysfonctionnement ou de rupture de câbles peuvent être considérables. Cependant, la diversité des opérateurs permet à un État d'éviter une vulnérabilité en cas de rupture subite de son accès à *Internet*. L'Australie estime que les cinq câbles sous-marins qui la relient au réseau mondial sont un « enjeu vital » et que leur rupture provoquerait des pertes estimées à 152 millions de dollars par jour, d'après des estimations fournies par l'Asia Pacific Economic Cooperation (APEC). De même, le tremblement de terre de 2006 qui détériora plusieurs câbles dans le sud de Taïwan provoque un blocage temporaire de l'économie dans cette région et la coupure de 120 M de lignes téléphoniques. Ces exemples prouvent que les pertes occasionnées par une rupture, même brève, d'*Internet* peuvent être très importantes.

Aujourd'hui, les investissements demeurent polarisés par les pays développés (les Gafam ⁽⁶⁰⁾) mais de nouveaux acteurs chinois émergent (les BATX ⁽⁶¹⁾). Les Gafam sont rapidement devenues des bailleurs de premier plan dans le secteur des câbles. En 2015, ils représentaient environ 5 % des parts de marché dans la zone de l'Atlantique Nord, où le trafic est le plus intense. Aujourd'hui, ils captent un tiers du marché des câbles et les projections établissent que, d'ici la décennie 2020, ils pourraient représenter jusqu'à 90 % des parts de marché ⁽⁶²⁾ ! De même, la part des États dans les investissements demeure modérée, à 10 % environ depuis 2010. Le marché des câbles marque donc le lent retrait des États au profit d'acteurs privés, bien que ces derniers entretiennent des liens avec les autorités gouvernementales.

Du fait qu'ils aient acquis une importance économique et stratégique de premier plan, les câbles sous-marins soulèvent des enjeux de souveraineté et de gouvernance mondiale. Les acteurs chinois créent un nouveau sentiment d'incertitude dans

⁽⁶⁰⁾ Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft.

⁽⁶¹⁾ Baidu, Alibaba, Tencent, Xiaomi.

⁽⁶²⁾ GRADT Jean-Michel, « *Internet*, la lutte pour la suprématie se joue sous les océans », *Les Échos*, 8 avril 2019 (www.lesechos.fr/tech-medias/hightech/internet-la-lutte-pour-la-suprematie-se-joue-sous-les-oceans-1007151).

le secteur des câbles, qui reflète les tensions géopolitiques déjà existantes et les menaces d'espionnage ou de guerre hybride exacerbées. Le continent africain est le terrain d'un affrontement entre les entreprises occidentales et les nouvelles venues dans le marché des câbles sous-marins. En effet, les acteurs américains ou encore chinois déploient de très nombreux projets de câbles dans cette région longtemps mal desservie par *Internet*. Facebook a annoncé, en avril 2019, le projet du câble *Simba*, qui vise à encercler le continent avec un câble utilisant des points d'accès déjà existant sur les côtes Ouest, Est et Nord ⁽⁶³⁾. La société chinoise Hengtong, quant à elle, est partie prenante d'un projet de câble qui va relier, d'ici 2020, le Pakistan, Djibouti, le Kenya, l'Égypte et la France. Baptisé PEACE (Pakistan and East Africa Connecting Europe), ce câble doit fournir aux géants chinois d'*Internet* un moyen de commercialiser leurs services sur le Vieux Continent et en Afrique, et aussi de concurrencer leurs grands rivaux américains du Gafam. La croissance soutenue de ces nouveaux entrants s'explique par le coût moindre de leurs infrastructures par rapport à leurs concurrents occidentaux.

La concurrence des entreprises dans le secteur des câbles fait donc apparaître les tensions géopolitiques qui incitent les États à lancer un certain nombre de dispositifs pour se prémunir de l'hostilité d'acteurs étrangers pouvant mener des activités de renseignement. Le gouvernement japonais, *via* un fonds public-privé « Corporation for the Overseas Development of Japan's ICT and Postal Services » (JICT), tente d'endiguer la montée en puissance d'entreprises chinoises telles que Huawei Marine Networks, et met à disposition de grandes entreprises japonaises du secteur des télécommunications toute une série de mesures d'accompagnement afin de stimuler leurs exportations.

Par d'autres vecteurs, les États-Unis multiplient les initiatives afin de ralentir la progression des acteurs chinois du secteur, par exemple en s'appuyant sur une loi dans le droit chinois qui contraint les entreprises du secteur des télécommunications à transmettre leurs données directement auprès des instances gouvernementales (ce que les États-Unis font par ailleurs, voir *infra*). En 2013, l'Administration américaine empêche la construction d'un nouveau câble transatlantique reliant New York à Londres par l'entreprise Huawei ⁽⁶⁴⁾.

Des enjeux de souveraineté et de gouvernance mondiale

La maîtrise de la chaîne de production des câbles par des entreprises nationales permet de disposer d'une capacité d'écoute des informations qui entrent et sortent de son territoire et donc de protéger ses intérêts économiques ou encore militaires. De même, des liaisons diversifiées lui permettent de ne pas faire transiter une trop grande part de son information vers un territoire pouvant mener des activités hostiles, comme des activités d'espionnage industriel. Les câbles revêtent donc des enjeux de souveraineté auxquels il est nécessaire d'apposer des institutions capables de réguler le secteur.

⁽⁶³⁾ FITZGERALD Drew, « Facebook looks to build underwater ring around Africa », *The Wall Street Journal*, 7 avril 2019.

⁽⁶⁴⁾ MANIÈRE Pierre, « Câble sous-marins, Huawei jette l'éponge », *La Tribune*, 4 juin 2019 (www.latribune.fr/).

Politique française

Dans le domaine des câbles, la France dispose de fleurons industriels dans la pose et la maintenance des câbles. Des entreprises opèrent très activement dans ce domaine, à commencer par Louis-Dreyfus Armateur, disposant d'une flotte de six navires câbliers et travaillant pour le compte de la société Alcatel, ou encore Orange Marine Networks, disposant, elle aussi, de six câbliers. Or, Alcatel Submarine Networks était jusqu'en 2015 une filiale d'Alcatel, géant français du secteur des télécommunications. Cependant, suite à son rachat par le finlandais Nokia en 2015, la filiale ASN est également absorbée par le groupe finlandais. Or par son importance et sa taille, ASN est considérée en tant qu'Opérateur d'importance vitale (OIV) au sens du Code français de la défense. Cela signifie qu'elle constitue une priorité pour les services de renseignements français, qui suivent attentivement, de concert avec Bercy, tout rachat d'ASN par un acteur étranger. Les autorités disposent d'un droit de regard si une autre proposition de rachat de la part d'un acteur étranger advenait.

En France, les câbles rentrent dans la catégorie des « points d'importance vitale » que le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) définit comme « des établissements, ouvrages ou installations qui fournissent les services et les biens indispensables à la vie de la Nation »⁽⁶⁵⁾. Il revient au SGDSN de piloter la politique de sécurité et activités d'importance vitale (SAIV), de sorte à assurer la résilience de ces infrastructures critiques. La protection des câbles comme toute infrastructure critique, se fonde sur un dialogue permanent entre l'État et les opérateurs publics responsables de l'installation, de l'entretien et de la protection des infrastructures critiques. En vertu du Code de la défense⁽⁶⁶⁾, les opérateurs sont tenus de mettre en place des plans de protection approuvés par l'autorité administrative. Dans le cas des câbles sous-marins, ce sont les entreprises privées telles qu'Orange Marine et Alcatel Submarine Network qui assurent la surveillance des installations. En outre, l'État y participe directement par le biais de la Marine nationale. Ainsi, celle-ci garantit la protection des câbliers dans les eaux territoriales françaises et, sur ordre du préfet maritime, un contrôle des installations peut être effectué.

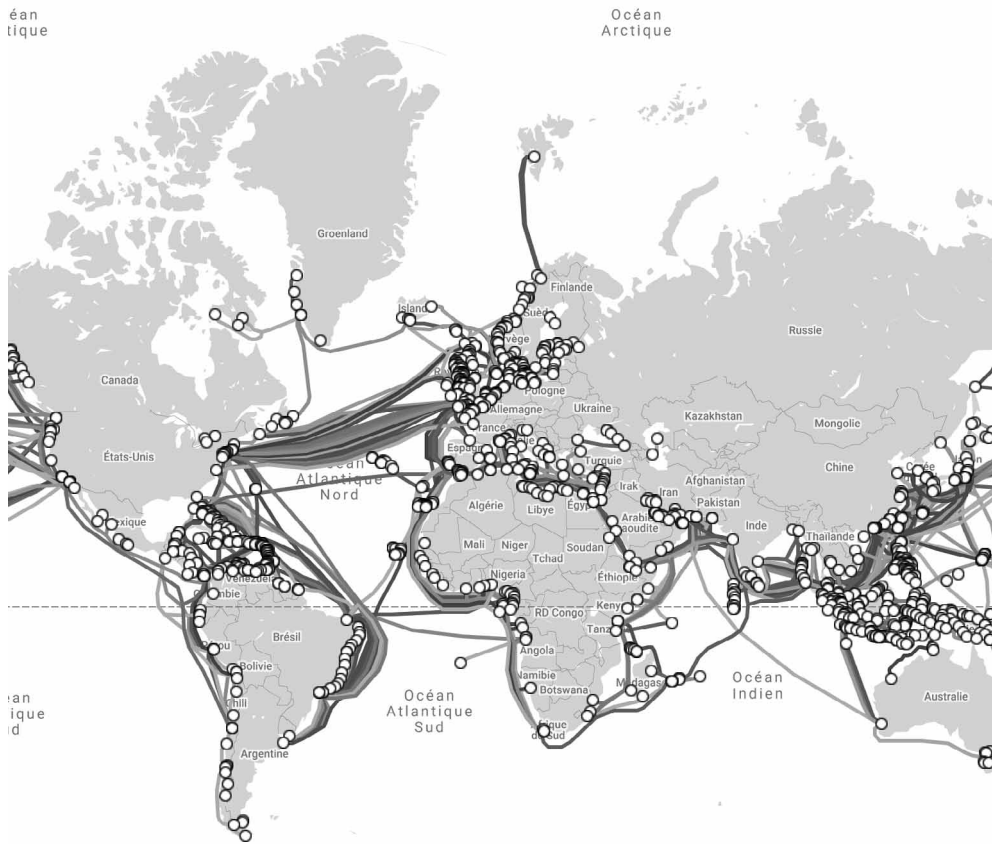
Politique américaine

Les États-Unis occupent une place centrale dans le domaine des câbles sous-marins lui permettant de surveiller en masse les communications et les échanges de données. Presque la totalité des câbles reliant le continent américain aux autres continents passent par les stations de contrôle situées sur le territoire américain : les câbles en direction de l'Asie du Sud-Est par l'océan Pacifique passent tous par des stations de contrôle de la côte ouest américaine ainsi que par Hawaï ; à l'Est, actuellement, il n'existe que deux câbles ne passant pas par le territoire américain reliant l'Amérique latine à l'Afrique. La *National Security Agency* (NSA) peut donc collecter des données

⁽⁶⁵⁾ *Sécurité & Défense Magazine*, « La sécurité des activités d'importance vitale », 26 juin 2017 (<https://sd-magazine.com/>).

⁽⁶⁶⁾ L. 1332-1 à L. 1332-7 : c'est-à-dire l'intégralité du Chapitre II (« Protection des installations d'importance vitale ») : « Section 1 : Dispositions générales », « Section 2 : Dispositions spécifiques à la sécurité des systèmes d'information » et « Section 3 : Dispositions pénales » (www.legifrance.gouv.fr/).

Étude de cas : les câbles sous-marins



Carte des câbles sous-marins, source : TELEGEOGRAPHY, « Submarine Cable Map » (www.submarinecablemap.com/).

entrantes et sortantes du territoire américain et ce depuis le territoire national, lui permettant de travailler dans un cadre juridique validant ses actions sans devoir prendre les risques auxquels elle devrait faire face hors du territoire.

Les États-Unis disposent également de divers moyens leur permettant de s'assurer du contrôle des câbles. Premièrement, ils possèdent de grands groupes télécoms qui ont participé à la construction de certains câbles et qui peuvent donc peser dans les prises de décision internationales, même s'il existe depuis 2000 le *Regulation of Investigatory Powers Act* ⁽⁶⁷⁾ qui oblige les entreprises du programme *Tempora* à collaborer avec les autorités britanniques. Les États-Unis bénéficient aussi des services de la *Team Telecom* composée de juristes dépendants du *Federal Bureau of Investigation (FBI)* et du *Department of Justice (DoJ)*. Le but de cette équipe est d'empêcher la prise

⁽⁶⁷⁾ Regulation of Investigatory Powers Act 2000 (www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/23/contents).

de contrôle des câbles par des grands groupes ou des gouvernements étrangers. Pour bien opérer, elle emploie deux outils :

– le *Network Security Agreement*, un accord contraignant les entreprises américaines à mettre en place un système qui permet aux agences de renseignement d'accéder aux données circulant sur les câbles lorsqu'ils le demandent.

– la *Federal Communications Commission (FCC)* qui doit accorder une licence validant le début de chaque projet, ce qui permet à la *Team Telecom* de profiter de ce temps pour mettre en place des accords de sécurité coercitifs avec les participants du projet. S'ils refusent, la *FCC* peut leur refuser à son tour la licence.

Les câbles sous-marins : de la dépendance à la vulnérabilité

Menaces étatiques : guerres hybrides (renseignement/espionnage et cyberattaque)

S'il existe des menaces naturelles ou accidentelles qui interfèrent dans le fonctionnement des câbles sous-marins (filets de pêches, ancrs de navires, séismes, corrosion...) ⁽⁶⁸⁾, d'autres types de menaces, cette fois intentionnelles, peuvent perturber l'activité des câbles en haute mer. Ainsi, le système câblé sous-marin est une cible privilégiée pour des actes de malveillance, physiques ou cyber, qui démontrent sa vulnérabilité. Cette dernière dévoile des rivalités entre les États concernant leur gestion (activité, maintenance, sécurité).

Les États ont, en effet, à l'origine, le monopole de la gestion des coupures ou ruptures de câbles, instrument de pouvoir majeur employé notamment en temps de guerre afin de paralyser l'ennemi. L'exemple canonique du « télégramme Zimmerman » ⁽⁶⁹⁾ (1917) en témoigne. Par conséquent, les États cherchent à se prémunir des menaces des autres États à l'aide de pratiques qui relèvent de la guerre hybride, comme le renseignement ou les cyberattaques ⁽⁷⁰⁾. Ainsi, le virus *Stuxnet* ⁽⁷¹⁾, apparu en 2010, fut la cause d'un dysfonctionnement du programme nucléaire iranien : cette opération est suspectée d'être le fruit de la coopération entre la *NSA* et l'unité 8200 (unité de renseignement d'origine électromagnétique de *Thasal*, l'armée israélienne).

De plus, on observe un resserrement des liens entretenus entre acteurs privés et étatiques, et notamment dans le domaine du renseignement. Dans un contexte où l'intelligence économique a acquis une dimension fondamentale, les câbles sous-marins, en tant que vecteur de transmission des métadonnées mondiales, constituent des infrastructures capitales que les États emploient pour mener des activités d'espionnage ou de contre-espionnage. L'espionnage montre l'enjeu, longtemps sous-estimé, des

⁽⁶⁸⁾ MOREL Camille, « Menace sous les mers : les vulnérabilités du système câblé mondial », *Hérodote*, vol. 163, n° 4, 2016, p. 33-43 (www.cairn.info/revue-herodote-2016-4-page-33.htm).

⁽⁶⁹⁾ L'interception par les câbles sous-marins du télégramme du ministre des Affaires étrangères allemandes à l'ambassadeur d'Allemagne au Mexique est un scandale majeur dont le message précipite la déclaration de guerre américaine.

⁽⁷⁰⁾ BECKER Cyrille, « La sécurité physique menacée par les cyberattaques étatiques », *Les Échos*, 28 février 2019.

⁽⁷¹⁾ UNTERSINGER Martin, « *Stuxnet* : comment les États-Unis et Israël ont piraté le nucléaire iranien », *L'Obs* avec *Rue 89*, 17 novembre 2016 (www.nouvelobs.com/).

câbles sous-marins et en même temps leur vulnérabilité. En 2013, les révélations d'Edward Snowden (*CIA*)⁽⁷²⁾ sur la *NSA* dévoilent au monde la stratégie de surveillance massive par le renseignement américain, à commencer par l'espionnage des câbles sous-marins de télécommunications intercontinentales reliant les États-Unis à l'Europe (projet *Tempora*).

Aussi, la problématique du contrôle des données par les services de renseignement soulève la fragilité de la frontière entre intérêts publics (sécurité collective, protection des données, protection du territoire) et privé (confidentialité de données stratégiques ou sensibles par exemple). Le fait que de nombreux opérateurs téléphoniques soient liés directement ou indirectement avec des acteurs étatiques donne donc lieu à des accords intergouvernementaux de renseignement. Ce fait montre que la protection des données personnelles peut être mise en second plan au bénéfice de prérogatives régaliennes. Par exemple, l'*Australian Signals Directorate*, branche des services de renseignements australiens en matière de sécurité électronique, a signé un certain nombre d'accords avec des gouvernements étrangers tels que Singapour afin de contrôler les données qui transitent par câble.

Menaces non-étatiques : terrorisme et criminalité

L'augmentation croissante des activités industrielles en mer et la plus grande liberté d'y circuler ainsi que le développement des technologies simplifiant la navigation et des moyens de télécommunications en haute mer ont fait du milieu maritime une zone attractive pour y exercer des activités malveillantes. Le terrorisme a trouvé une cible stratégique dans les infrastructures maritimes qu'elles soient pétrolières ou de télécommunications : en voyant des complots d'*Al-Qaïda* ciblant l'*Internet* britannique en 2007 dans un local considérablement mieux protégé que de nombreux câbles sous-marins⁽⁷³⁾, il ne faudrait pas rejeter la possibilité d'attaques de tels groupes à ces câbles. Les câbles sous-marins sont particulièrement à risque puisqu'ils représentent 99 % des flux d'information⁽⁷⁴⁾. D'autres menaces pèsent sur le milieu maritime, en particulier avec l'automatisation et l'informatisation croissante des systèmes à grande échelle, qui placent les câbles sous-marins dans la ligne de mire des cyberattaques. Les conséquences d'un tel acte pourraient être particulièrement fortes : sur la terre comme sur la mer, les câbles sont employés pour la transmission des télécommunications et au transfert de l'énergie. Le 23 décembre 2015, des *hackers* sont parvenus à pirater le réseau électrique ukrainien ce qui a eu pour conséquence de couper l'électricité d'une partie de l'Ukraine⁽⁷⁵⁾ : ce schéma pourrait parfaitement se reproduire si des pirates informatiques visaient l'infrastructure sous-marine.

(72) GREENWALD Glenn, « L'affaire Snowden racontée par celui qui l'a révélée », *Le Monde*, 13 mai 2014 (www.lemonde.fr/).

(73) LEPPARD David, « Al Qaeda Plot to Bring down UK Internet », *The Sunday Times*, 16 mars 2010 (www.thetimes.co.uk/article/al-qaeda-plot-to-bring-down-uk-internet-b8vb32twcwt).

(74) EUDELIN Hugues, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », *Hérodote*, vol. 163, n° 4, 2016, p. 9-31 (www.cairn.info/revue-herodote-2016-4-page-9.htm).

(75) SIBONI Gabi et MAGEN Zvi, « The Cyber-Attack on The Ukrainian Electrical Infrastructure: Another Warning », *INSS Insight (The Institute for National Security Studies)* n° 798, 2016 (www.inss.org.il/).

Le milieu maritime possède cependant l'avantage d'avoir des barrières naturelles qui représentaient déjà des limites aux possibilités d'attaque, mais les câbles sous-marins représentent un cas particulier puisqu'ils relient la mer à la terre : les câbles sont installés sous l'eau dans les profondeurs mais doivent également être ramenés à la surface et rejoignent donc une station d'atterrissage. Ces stations sont bien plus accessibles que les câbles posés en profondeur, et peuvent donc subir différentes attaques : sabotages des équipements, explosifs, assaut sur le bâtiment, interruption du courant, piratage des systèmes informatiques... Un rapport de la *Protective Security Division of US* datant de 2004 ⁽⁷⁶⁾ évoque les différents éléments expliquant pourquoi les stations d'atterrissage risquent une action terroriste : il y a, aux États-Unis, un manque de diversité de ces stations, ce qui conduit à une concentration importante des câbles au même endroit, dans un bâtiment qui présente une certaine facilité d'action. En plus d'être plus accessibles, les atteindre permettrait un résultat efficace et pluriel parce que cela toucherait tous les câbles présents dans la station.

Il y a également des endommagements sur les câbles causés non pas pour les atteindre directement mais plutôt pour en prélever certains éléments afin de les revendre : en 2007, des pêcheurs vietnamiens ont sectionné environ 500 kilomètres de câbles sous-marins afin d'y récupérer des matériaux composites pour les revendre illégalement. En conséquence, le Vietnam a perdu plus de 80 % de sa connectivité avec le reste du monde ⁽⁷⁷⁾. Il y a donc au final un large panel de menaces non-étatiques desquelles les infrastructures doivent être protégées : auparavant, les actions malveillantes recensées étaient plutôt d'origine étatique car opérer en milieu maritime profond nécessite de posséder des matériaux coûteux ; mais le progrès de la technologie avec de nouveaux moyens permettant de manipuler les fils de fibre optique à distance ainsi qu'une commercialisation croissante de ces outils ont ouvert de nouvelles voies aux activités illégales.

**

Les câbles sous-marins sont alors employés comme outils indispensables à l'évolution de la technologie de communication mais sont aussi instrumentalisés par des acteurs étatiques et non-étatiques pour des fins différentes que ce qui était prévu. Ces outils regroupent les intérêts des sphères du public et du privé, et relèvent alors de nouveaux défis.

* * * * *

Ainsi par ce travail de recherche, nous avons pu constater que les nouvelles frontières de la défense évoluent au fil du temps. La mer, comme nous l'avons vu, joue un

⁽⁷⁶⁾ US DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, PROSPECTIVE SECURITY DIVISION, *Potential Indicators of Terrorist Activity Infrastructure Category: Cable Landing Stations, Draft Version 1*, 30 janvier 2004, 19 pages (<https://info.publicintelligence.net/DHS-UCL-PI.pdf>).

⁽⁷⁷⁾ MOREL Camille, *op. cit.*

rôle essentiel dans la stratégie de défense. Cependant, avec les avancées technologiques et l'apparition d'acteurs internationaux inédits sont survenues de nouvelles aires d'intérêts et de conflictualité dont l'Espace. Cette nouvelle sphère survient avec plusieurs avantages mais crée aussi de nouveaux enjeux : passant d'une ère où les attaques et défenses étaient majoritairement palpables à une période où les attaques sont moins proches et tangibles. L'avènement de l'Espace présente aussi une nouvelle opportunité pour chaque État afin d'y imposer son hégémonie ou du moins d'y étendre sa zone d'influence. ♦