

# Les forces navales : atout majeur pour la liberté des mers

Capitaine de vaisseau Hervé HAMELIN  
*Chef du bureau Stratégie et Politique au cabinet du Chef d'état-major  
de la Marine*

**É**voquer la liberté des mers, c'est convoquer immédiatement Grotius et Selden... Mécaniquement, sans y penser, sans bien se souvenir au fond de la controverse, de son contexte et des positions des protagonistes. Qui imagine par exemple que le pays qui militait alors pour une certaine forme d'appropriation des mers était l'Angleterre? En effet, ce qui se jouait alors était la liberté de commercer. La Hollande, puissance maritime dominante, entendait voir ses navires circuler sur toutes les mers du globe, toucher n'importe quel port, échanger en tout lieu. Si Portugais et Espagnols furent les premiers à relier les différentes parties du monde, les Hollandais furent en effet les premiers à les exploiter sur un mode capitaliste. Ils surent très vite arbitrer entre les différents marchés, soupesant par exemple le prix du sucre chinois ou brésilien pour maximiser leurs profits à la revente, donnant ainsi le coup d'envoi à la mondialisation des échanges. Celle-ci connut des hauts et des bas, mais atteint désormais un degré inégalé qui rend la liberté de circulation plus vitale aujourd'hui qu'hier.

Il se passe de nos jours un phénomène identique: la liberté des mers fait l'objet de débats, d'oppositions, mais sans que l'on s'interroge le plus souvent sur sa finalité et du même coup sa nécessité. Car aujourd'hui plus encore qu'hier, elle nous est vitale. D'un point de vue économique d'abord, nos sociétés ne pouvant se passer de la liberté de circulation des navires de commerce, d'un point de vue sécuritaire ensuite, la quiétude de nos pays reposant sur la liberté de manœuvre des forces navales. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faille pas revisiter ce principe, mais l'encadrement que certains préconisent est peut-être plus à chercher dans l'application des règles de droit existantes que dans la naissance de nouvelles règles.

### **Liberté de circuler**

Hier, le commerce au long cours n'avait que peu d'incidence sur le rythme immémorial de populations majoritairement rurales: le sucre a bien manqué pendant les guerres de la Révolution ou de l'Empire, mais on a trouvé des *ersatz* et à aucun moment la France ne sera menacée de pénuries ou d'effondrement. C'est aujourd'hui ce qui change. La raison? Le cadre productif de l'économie mondialisée, fondé sur l'assemblage de composants venus des quatre coins du monde, le «juste à temps» et son corollaire le «zéro-stock».

La révolution du conteneur, couplée à celle des réseaux numériques, donc des câbles sous-marins, a lancé une nouvelle phase de la mondialisation. Ces deux

vecteurs ont en effet rencontré un système productif qui cherchait à se renouveler pour surmonter deux difficultés principales. La complexité croissante de certains produits tout d'abord – automobiles, avions ou encore ordinateurs – qui a progressivement rendu impossible la conception des nouveaux modèles par une même équipe d'ingénieurs. La solution viendra de la fragmentation du processus de conception, puis de production en bloc de tâches ou de modules que l'on pourra confier à une pluralité d'intervenants. Les ordinateurs *System/360* d'*IBM* dans les années 1960 seront les premiers conçus sur ce modèle.

À cette difficulté technique s'est ajouté un autre défi : la mutation de plus en plus rapide de la demande et ce, dans la plupart des secteurs – prêt-à-porter, automobile, etc. – qui a imposé aux acteurs un renouvellement plus rapide de leur gamme de produits. Renouvellement plus coûteux qui va conduire à sous-traiter la fabrication des différents composants dans des pays à bas coûts pour réduire les risques. C'est la fin du modèle intégré fordiste dans lequel une entreprise réalisait elle-même l'ensemble des tâches nécessaires à la réalisation d'un produit, et l'entrée dans l'ère de l'économie du *Lego*®.

Plutôt que de tout concevoir en interne, on va assembler des « briques » existantes. *iPod* symbolise bien ce nouveau paradigme. Il réunit un disque dur *Toshiba*, un lecteur de disquettes *Nidec*, un processeur *ARM*, une carte *Texas instruments*, une interface USB *Cypress* et une mémoire flash *Sharp*. L'assemblage final est assuré par le taïwanais *Inventec*. Sorti en 2001, ce baladeur numérique constitue une révolution musicale mais aussi de la production : il est passé du stade de concept à celui de produit en moins d'un an.

Les réseaux numériques vont permettre la généralisation de ce modèle productif avec la mise au point de logiciels permettant de fournir des instructions détaillées aux sous-traitants – les plans de construction des *Lego* en quelque sorte –, la possibilité de répondre à leurs questions ou interrogations instantanément et un contrôle à distance du processus. Le porte-conteneurs de son côté permet d'acheminer toutes les pièces de ce gigantesque *Meccano* mondial à moindre coût.

Cette révolution a rendu nos civilisations étroitement dépendantes de la mer. Quand on sait que 90 % des composants d'une Porsche *Cayenne* sont importés – l'assemblage final seul se déroulant en Allemagne –, on prend conscience de la nécessité de maintenir les voies océaniques ouvertes. Assurer la liberté de circulation sur les océans n'est même plus une option : c'est devenu un impératif vital. Et pour ce faire, la Marine nationale a besoin d'une liberté de manœuvre.

## Liberté de protéger

Peu férus de culture maritime, nous avons le sentiment que la mer n'est devenue un espace stratégique que très récemment. Cette vision est pourtant très parcellaire. Un exemple entre mille ? Les guerres puniques : si l'épopée des éléphants d'Hannibal dans les Alpes est ancrée dans les mémoires, on ne s'interroge pas sur le pourquoi de cette pérégrination. Or le motif est maritime : Rome maîtrisant les mers, le Barcide était dans l'obligation d'en passer par ce long détour par la terre pour gagner l'Italie, où il se retrouva prisonnier de ses conquêtes. Sans appui, privé de renforts faute de flotte, son échec était inéluctable. On pourrait ainsi égrener la litanie de conflits prétendument terrestres qui se sont joués en réalité sur les océans : l'échec final de l'Espagne lors de la guerre de Trente ans prend sa source dans la perte de sa domination océanique (l'or des Amériques n'arrive plus, les *tercios* ne peuvent plus passer sur le théâtre germanique), idem pour Napoléon I<sup>er</sup>, etc.

Reste que l'apport des forces navales n'a longtemps été apprécié que d'un point de vue logistique : on se félicitait des victoires en mer, on se désolait des défaites, mais ce qui importait était la certitude de pouvoir compter sur le transport de troupes et de matériels *via* les océans. La Première Guerre mondiale est exemplaire de ce point de vue : le « poilu de Verdun » occupe toute la place quand la Marine nationale n'est appréciée, encore de nos jours, que sous le seul angle de sa capacité à transporter les troupes de nos colonies vers la métropole et à assurer la liaison avec les États-Unis. Le prisme n'a commencé à s'élargir qu'avec l'apparition de la dissuasion, des premiers SNLE, mais c'est avec des capacités de frappe depuis la mer démultipliées que le regard sur les forces navales a définitivement changé. Si un avion de chasse décollant d'un porte-avions croisant dans les eaux internationales avait, dans les années 1980, un rayon d'action de 180 kilomètres à l'intérieur des terres, il est aujourd'hui de 1 850 kilomètres. S'y ajoute la mise en service de missiles de croisière à bord des frégates et des sous-marins dont la portée est encore plus impressionnante : plus de 2 000 kilomètres pour le *Tomahawk* américain. Outils aussi précieux sur un plan offensif que dissuasif, ces missiles peuvent être employés indifféremment dans le cadre d'une frappe préventive contre un objectif précis comme dans celui d'une attaque plus ou moins massive. Lors de l'intervention en Libye, en 2011, plus de 100 *Tomahawk* ont ainsi été utilisés, en premier contre des batteries antiaériennes, stations radar, centres de commandement et zones de regroupement des forces fidèles au colonel Kadhafi. La menace étant affaiblie, l'aviation a pu ensuite intervenir de manière plus efficace tout en réduisant les risques pour les pilotes. Si leur première utilisation lors de la guerre du Golfe avait frappé les imaginations, l'entrée en guerre de la Russie sur le théâtre syrien *via* des missiles *Kalibr* tirés depuis la Caspienne

montre qu'ils sont désormais considérés comme un « classique » de toute marine qui veut compter. Et ce n'est pas l'opération menée dans la nuit du 13 au 14 avril 2018 en riposte à l'attaque chimique de Douma qui viendra nous contredire. La France a procédé, pour la première fois lors d'une opération militaire, à des tirs de missiles de croisière navals (MdCN) depuis une FREMM<sup>1</sup> déployée en Méditerranée orientale, rejoignant ainsi le club très fermé des pays capables de mettre en œuvre ce type d'armes, depuis le ciblage jusqu'à l'exécution opérationnelle. Pour mémoire, 16 exemplaires peuvent être embarqués sur chaque frégate, ce qui offre une capacité de frappe d'une grande précision contre des objectifs stratégiques situés profondément dans les terres, tout en restant en haute mer, à distance de sécurité.

Car les forces navales offrent un atout majeur : celui de pouvoir être déployées loin et longtemps, partout dans le monde et sans contrainte grâce à la liberté des mers. Quand on sait que plus de 80 % de la population du globe se situe à moins de 500 kilomètres des côtes et que la plupart des centres de décision et infrastructures critiques sont situés près du littoral ou, au pire, à quelques centaines de kilomètres dans les terres, on comprend immédiatement l'intérêt de disposer d'une marine, avantage qui croît à mesure de l'éloignement des bases aériennes disponibles.

Rien d'étonnant par conséquent si l'on voit se développer de nos jours une course à l'armement naval, les nations voulant compter étant désireuses de disposer d'une marine du dernier cri, pouvant mettre en œuvre tout l'éventail des moyens modernes, du porte-avions au missile de croisière, en passant par les drones embarqués. Le propos de Pierre le Grand « *un dirigeant avec une armée a une main, celui avec une marine en a deux* » n'a jamais paru plus juste...

### **Une liberté contestée**

Bien entendu, ces capacités démultipliées ne sont pas sans conséquences : on tente de les contrarier par des stratégies de déni d'accès ou des interprétations singulières du droit de la mer. Pas de hasard en effet si un nombre de plus en plus conséquent de nations investissent dans leurs forces sous-marines : en 1950, 18 pays possédaient des sous-marins, ils sont aujourd'hui près de 50. Cette « démocratisation » témoigne du succès d'un navire vu comme l'arme du faible au fort, le moyen de dissuader un adversaire plus puissant de venir dans ses eaux en lui promettant des pertes considérables.

---

1. Frégate multi-missions.



Tir de missiles *Aster* depuis le porte-avions *Charles de Gaulle*.  
© *Marine nationale*.

C'est un moyen de faire planer une menace sur la liberté des mers, mais il existe une autre arme, moins lourde financièrement mais tout aussi efficace : l'arme du droit. Un certain nombre de pays – Chine, Brésil, Inde, Bangladesh, Malaisie, Iran ou encore Uruguay – défendent en effet une position tendant à réglementer les activités militaires en ZEE, position qui se traduit, depuis le début des années 2000, par un certain nombre de tensions liées à la liberté de circulation en mer... et dans les airs. Car si les problématiques d'appropriation d'espaces maritimes commencent à être bien connues *via*, notamment, les phénomènes de poldérisation en mer de Chine, il en est d'autres, plus insidieux mais tout aussi problématiques dans un contexte où, l'aéronautique navale, les missiles de croisière navals et bientôt les drones sont et seront de plus en plus employés.

Si la souveraineté de l'État côtier s'étend en effet à la mer territoriale, elle englobe de la même manière l'espace aérien qui la recouvre (art.2 Convention des Nations unies sur le droit de la mer - CNUDM), le principe de liberté de la circulation

aérienne étant la règle en ZEE (art. 58 CNUDM) comme en haute mer (art. 87 CNUDM). Or, c'est ce principe qui est insidieusement remis en cause par des pratiques de demande d'autorisation de survol et/ou de signalement.

### **Les zones d'identification de défense aérienne**

Un bon exemple en a été donné le 23 novembre 2013 avec la création par la République populaire de Chine (RPC) d'une zone d'identification de défense aérienne (ADIZ) couvrant la plus grande partie de la mer de Chine orientale ainsi que les îles japonaises Senkaku/Diaoyu. La RPC considère ainsi que les aéronefs doivent, dans cette zone, suivre des règles strictes d'identification (plan de vol, communications radio, affichage transpondeur) et se conformer aux instructions de l'autorité administrative de la mer de Chine orientale, soit le ministère de la Défense chinois. À défaut, il est précisé que « *les forces armées chinoises prendront des mesures d'urgence défensives en cas de non-coopération ou de refus de suivre les instructions de la part des avions* ». Cette création pose bien évidemment question en ce qu'elle vise tous les aéronefs, même ceux transitant en ZEE chinoise ou en haute mer, contrevenant ainsi au principe de liberté des mers. La pratique en ce domaine est pourtant bien établie. Mises en place à partir des années 1950 parallèlement à l'augmentation de la vitesse des avions, les ADIZ existent dans une vingtaine de pays – dont les États-Unis et la Russie – dans le but de protéger l'espace aérien national en identifiant les intrus en « amont » afin d'éviter toute intrusion, mais s'attachent toutes à préserver la liberté des aéronefs d'État. Ainsi, s'il est généralement prescrit que les aéronefs civils s'identifient lors de leur entrée dans une ADIZ, les aéronefs d'État ne sont juridiquement pas tenus de répondre à une demande d'identification tant qu'ils se trouvent dans l'espace aérien international : les vols d'aéronefs militaires étrangers sont détectés, souvent accompagnés par des intercepteurs de l'État côtier, mais jamais empêchés.

On trouve une problématique similaire avec les *Flight Information Regions* (FIRs), subdivision de l'espace aérien mondial née de la convention de Chicago. Ces FIRs sont utilisées par certains États pour tenter d'imposer une certaine forme de souveraineté au-delà de leur espace aérien national, soit au-delà de leur mer territoriale, en soumettant à une autorisation déguisée des exercices de tirs comme des vols d'aéronefs d'État. Or l'État en charge d'une FIR, s'il assume des responsabilités en matière de navigation aérienne, n'y exerce aucune souveraineté. La convention de Chicago est très claire sur ce point en mentionnant qu'elle « *s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État* ».

---

Reste cependant à reprendre le fil de l'Histoire pour tempérer cet instantané. Car si la liberté des mers est contestée aujourd'hui par un certain nombre d'États côtiers, peut-être l'est-elle seulement temporairement, à la manière de l'Angleterre de Selden qui contestait la Hollande de Grotius. Quand l'Angleterre est devenue une grande puissance navale, elle a pris conscience de tout l'intérêt de la liberté des mers et s'en est faite le premier défenseur... La Chine, à son tour, se rendra peut-être compte que la liberté des mers qu'elle trouve problématique quand des marines étrangères manœuvrent dans sa ZEE lui est bien utile pour se déployer régulièrement dans des ZEE étrangères... Car cette liberté de circulation, l'essentiel des nations sont conscientes qu'elle est un bien précieux à protéger quand elle est menacée, comme l'ont prouvé les opérations de lutte contre la piraterie somalienne.

### **Une liberté à défendre**

La lutte contre la piraterie somalienne a réuni l'essentiel des marines qui comptent dans le monde. On y a trouvé aussi bien les forces navales européennes réunies au sein d'*Atalante* que l'*US Navy*, l'*Indian Navy* ou les marines iranienne, russe et chinoise. Cette unanimité pour combattre une menace qui risquait d'interrompre la libre circulation d'une artère essentielle au commerce international témoigne à la fois de la dépendance à la mer de notre monde – des nations en désaccord sur d'autres sujets sont ici dans l'obligation de faire cause commune – mais aussi de l'épanouissement d'un certain nombre de trafics en mer qui menacent directement la liberté de circuler, d'exploiter les ressources ou qui touchent à la préservation de la faune et de la flore marines. Il suffit d'observer les opérations de la Marine nationale dans le cadre de l'action de l'État en mer (AEM) pour mesurer l'ampleur du phénomène : en 2017, 5,14 tonnes de produits stupéfiants (contre 2,63 tonnes en 2016) et 124 tonnes de poissons issues de la pêche illégale auront été saisies et 58 cas de pollution ont été détectés...

Cette expansion des trafics, des menaces contre la protection de la faune et la flore – bien souvent liés, il suffit de voir l'impact de la pêche illégale sur les stocks halieutiques – conduit parfois à réclamer un encadrement plus strict des libertés des mers quand le problème a pour origine une mauvaise application des règles existantes. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) structure en effet un ordre juridique au sein duquel les États côtiers doivent assumer des responsabilités dans les espaces maritimes qui leur sont confiés et vis-à-vis des navires qui battent leur pavillon en haute mer. Or c'est ici que le bât

blesse, dans la responsabilité des États, car la CNUDM ne donne pas uniquement des droits sur des espaces maritimes, elle impose des devoirs de protection.

À condition que les États concernés disposent des moyens d'assumer leurs responsabilités dans les espaces qui leur sont confiés. Concernant le trafic de drogue, on trouve, par exemple, en mer des Caraïbes, trente-huit espaces maritimes distincts qui dépendent le plus souvent d'îles dénuées de tout moyen de coercition. Ces espaces maritimes deviennent dès lors autant des lieux de passage que des refuges pour les trafiquants et constituent le moyen idoine d'échapper aux forces navales dans la zone.

Ces trafics s'épanouissent de la même façon en haute mer avec des États peu enclins à exercer leurs responsabilités de juridiction et de contrôle vis-à-vis des navires battant leur pavillon. On assiste même depuis quelques temps à une multiplication de « Ponce Pilate » dès qu'il s'agit d'affaires de police, un certain nombre d'États préférant rayer de leur registre et ôter leur nationalité à divers navires suspects. Ce fut le cas du cargo *Adam* en avril 2013, chargé de 15 tonnes de cannabis, que les Comores ont privé de leur pavillon lorsque l'autorisation de monter à bord leur a été demandée. Ce fut le cas encore en septembre 2013 du cargo *Luna-S* et de ses 20 tonnes de cannabis, que la Tanzanie a dépavillonné lorsque les stupéfiants ont été découverts à bord. Et l'on se souvient encore de l'épisode du *Thunder*, en avril 2015, navire de pêche recherché par Interpol... que le Nigéria a dépavillonné quand il était proche d'être capturé... avant qu'il ne coule...

De la même façon, si la piraterie a pu se développer au large de la Corne de l'Afrique, elle le doit en grande partie à l'absence d'État somalien, à son effondrement. Les autorités de Mogadiscio étant dans l'incapacité de gérer leur mer territoriale, cette dernière est rapidement devenue une formidable opportunité pour le développement de la criminalité, dont les pirates furent l'expression visible qui fit réagir la communauté internationale. Et par-delà la mobilisation des forces navales étrangères, il a fallu que le Conseil de sécurité de l'ONU les autorise à intervenir dans la mer territoriale somalienne pour pouvoir mettre fin à ce phénomène. Première qui pourrait avoir des suites puisque cela signifie que, quand un État est considéré dans l'incapacité d'assumer ses responsabilités, la « communauté internationale », par le biais de l'organisation des Nations unies, se sent le droit d'intervenir.

Car cette question de la responsabilité des États va devenir de plus en plus cruciale. Elle l'est déjà pour la répression des trafics et fera immanquablement partie des

réflexions et interrogations concernant la protection de la biodiversité en haute mer. L'accord de mise en œuvre de la CNUDM va concerner, on le sait, les aires marines protégées en haute mer et l'encadrement de l'exploitation des ressources génétiques marines. Or la création de ces instruments ne peut s'exonérer d'une réflexion sur le contrôle, la répression et la capacité des États de s'y conformer. Dans ce vaste chantier qui va s'ouvrir, il ne s'agirait pas que l'on rogne sur les libertés des mers, que l'on cherche à encadrer toujours plus les activités quand le problème aujourd'hui tient beaucoup plus à l'application des règles de droit existantes.

Si la liberté des mers reste un précepte fondamental en droit international depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, elle est aujourd'hui de plus en plus menacée. À l'image de l'espace exo-atmosphérique ou de l'espace cyber, les espaces maritimes vont rester le théâtre d'affrontements et de rivalités, car la puissance peut s'y exprimer avec moins de retenue qu'à terre. La France, en tant que grande puissance participant à la gouvernance mondiale, doit rester en mesure de peser sur ces questions aussi bien sur le plan juridique que par des actions concrètes visant à réaffirmer ce droit fondamental. Maintenir et renforcer la présence de la Marine nationale sur l'ensemble du globe constitue donc un enjeu majeur.