

**This is the author's version of a work that was accepted for publication
in the magazine Les Grands Dossiers de Diplomatie**

La puissance maritime au service de la protection de la chaîne logistique globale

Basil Germond, Professeur de sécurité internationale à l'Université de Lancaster, Royaume-Uni

Introduction : un ordre maritime contesté

Nous vivons à une époque caractérisée par ce que j'appelle une « accélération stratégique », où l'augmentation des instabilités géopolitiques, l'évolution technologique rapide et les contraintes budgétaires se combinent pour rendre le monde plus dangereux, en particulier pour l'Occident. Notre sécurité et prospérité dépendent d'un domaine maritime sûr et sécurisé, qui repose sur un ordre maritime stable et fondé sur des règles solides.

Depuis le XVI^e siècle, la prépondérance maritime a permis aux Européens, puis à l'Occident, de dominer collectivement l'ordre mondial en contrôlant les chaînes d'approvisionnement mondiales, en établissant les normes du droit maritime et en projetant puissance et forces à travers les « sept mers »¹. Cette capacité à dominer l'ordre maritime mondial est maintenant contestée par les Puissances autoritaires dans le cadre d'un défi imminent pour le leadership global. Nos adversaires stratégiques ainsi que leurs partenaires non-étatiques n'hésitent plus à perturber la liberté de navigation, tandis que l'océan est devenu ce que l'Amiral Stavridis décrit comme « la plus grande scène de crime au monde ».

Ainsi, les défis ne se limitent pas au combat naval et à la projection de puissance ; c'est l'ensemble de la chaîne logistique et des infrastructures maritimes qui sont menacées et l'ordre maritime global qui est contesté.

La chaîne d'approvisionnement maritime mondiale

La chaîne logistique mondiale, qui est l'épine dorsale de la prospérité économique de l'Occident mais aussi de la Chine ainsi que d'autres Puissances non-alignées comme l'Inde ou l'Indonésie, est principalement maritime : le transport maritime représente environ 90 % du commerce mondial en volume. Pourtant, les chaînes d'approvisionnement maritimes sont très vulnérables aux perturbations, qu'elles soient accidentelles ou intentionnelles.

Les accidents et les perturbations involontaires se sont avérés dommageables pour l'économie mondiale. Par exemple, un accident dans le canal de Suez en 2021 qui a bloqué le trafic pendant six jours et la pénurie de main-d'œuvre dans les ports chinois résultant de la pandémie de Covid-19 ont eu des effets directs sur les chaînes d'approvisionnement. Cela démontre que des perturbations, même limitées dans le temps et involontaires, peuvent avoir de profondes répercussions sur les économies nationales.

Les perturbations intentionnelles ont des effets potentiellement plus aigus ou durables. En effet, non seulement elles empêchent ou limitent la libre circulation des marchandises, mais elles ont également un impact sur les primes d'assurance maritime et les coûts d'exploitation pour les

¹ Basil Germond, *Seapower in the Post-Modern World*, McGill-Queens University Press, Montréal et Londres.

compagnies de transport maritime (par exemple, le déroutement des navires) avec des effets multiplicatifs sur le secteur du transport maritime, l'économie mondiale en général et finalement sur le consommateur. Parmi les exemples récents, citons la tentative de blocus de l'Ukraine par la Russie, qui a perturbé l'approvisionnement alimentaire mondial, et les attaques des Houthis yéménites contre la navigation commerciale en mer Rouge. Dans le contexte géopolitique actuel, les risques de ruptures de la chaîne d'approvisionnement maritime mondiale suivent une tendance à la hausse.

Les perturbations intentionnelles peuvent être le résultat d'activités illégales à but lucratif (comme la piraterie) ou de crimes à motivation politique (comme les attaques terroristes). Les perturbateurs motivés par le profit essaieront d'éviter les combats, tandis que les acteurs politiquement motivés sont susceptibles d'être plus conflictuels car leur objectif est soit d'être plus « visible » sur l'échiquier géopolitique, soit d'augmenter la perception du risque dans le but de perturber l'économie mondiale. Dans les deux cas, bien que les motivations ne soient pas les mêmes, il en résulte une perturbation des chaînes d'approvisionnement et une augmentation des primes d'assurance. Même des perturbations intentionnelles limitées dans le temps et/ou géographiquement limitées augmentent le risque (ou la perception du risque) et ont donc un impact sur le transport et l'économie mondiale (par exemple, l'augmentation des prix du pétrole).

Pour parer à ces vulnérabilités, il est nécessaire de protéger et défendre la chaîne logistique mondiale mais aussi, à un niveau structurel, de diversifier nos sources d'approvisionnement ainsi que de multiplier les routes d'approvisionnement.

Infrastructures sous-marines critiques

Notre sécurité économique dépend du bon fonctionnement et de la sûreté des infrastructures sous-marines, qui sont cruciales pour le trafic Internet et la sécurité énergétique (importation de

La « zone grise » n'est pas une zone géographiquement définie, mais plutôt un domaine politique et juridique où la frontière entre acteurs étatiques et non étatiques, entre guerre et paix, et entre activités légales et illégales sont floues. En termes d'attribution, la traçabilité de l'agresseur est plus ardue, et la responsabilité est moins évidente tant sur le plan juridique que politique. Les moyens utilisés sont souvent non conventionnels et tirent le meilleur parti des capacités civiles. Cela va des cyberattaques aux campagnes juridiques en passant par la désinformation. La mer est particulièrement sujette en raison de ses caractéristiques géographiques et de son flou juridictionnel (comme les pavillons de complaisance). Cela crée des opportunités pour les perturbateurs, permet le déni et rend plus difficile la surveillance des auteurs potentiels, l'application de l'état de droit et la recherche des responsabilités. Parmi les exemples récents, citons l'espionnage de la Russie en mer du Nord, l'utilisation par la Chine d'acteurs civils (tels que pêcheurs) pour justifier une présence des garde-côtes ou de la marine dans les zones maritimes d'importance économique et géopolitique revendiquées en mer de Chine méridionale, ainsi que la perturbation du commerce maritime en mer Rouge par les Houthis yéménites.

pétrole et de gaz, connecteurs énergétiques, plates-formes pétrolières, parcs éoliens offshore). L'intérêt porté par la Russie à la cartographie de telles infrastructures en mer du Nord démontre le lien direct entre la sécurité économique, les infrastructures maritimes et la géopolitique.

La sécurité énergétique est une arme importante en temps de paix, comme le démontre la crise énergétique actuelle. Les attaques contre les infrastructures sous-marines critiques ont principalement lieu dans la « zone grise » (voire définition ci-contre). Le récent sabotage des gazoducs Nord Stream dans la mer Baltique a démontré la difficulté de remonter jusqu'aux auteurs. Répondre au sabotage sans aggraver les tensions est ardu et les États peuvent être réticents à revendiquer leur compétence.

Mais la sécurité de notre réseau de communication (qui repose principalement sur des câbles sous-marins) est également cruciale, tant à des

fins économiques que de défense. Les câbles de communication appartiennent pour la plupart à des entreprises privées et se trouvent dans les eaux internationales. Ainsi, le contrôle de l'État est réparti et/ou limité sur le plan juridictionnel et pratique. En conséquence, les infrastructures sous-marines sont complexes à réguler et sujettes à la guerre hybride car les responsabilités sont plus difficiles à établir. En d'autres termes, les infrastructures sous-marines critiques sont essentielles à notre défense et sécurité nationale, mais leurs caractéristiques transnationales les rendent difficiles à contrôler.

Ports

Les ports sont des nœuds clés du réseau commercial international. Leur contribution à la sécurité économique est multiforme. Ils constituent une porte d'entrée et de sortie, parfois discrète, pour le commerce international, mais aussi pour les biens et articles interdits et contrefaits, les drogues, les poissons pêchés illégalement, ainsi que pour les criminels et les terroristes eux-mêmes.

Pour lutter contre la criminalité maritime, il est nécessaire d'intervenir à différents niveaux de gouvernance et à différentes échelles : réglementations et établissement de normes, contrôles et surveillance, application de la loi, partenariats publics-privés, collaboration État-État ou au sein d'organisations internationales. Il est souvent plus facile de lutter contre la criminalité

maritime à terre, dans les ports, plutôt qu'en mer, parce que l'espace maritime est plus difficile à surveiller et sujet à un flou juridictionnel. La fonction sécuritaire des ports est donc capitale.

Avec la montée des tensions géopolitiques, les ports sont également des sites clés pour la sécurité intérieure qui peuvent être ciblés par des États hostiles engagés dans la répression transnationale, la collecte de renseignements et d'autres activités perturbatrices. Cela inclut des activités dans la « zone grise » ciblant les infrastructures portuaires européennes afin de déstabiliser notre économie et notre système politique tout en limitant le risque d'une guerre ouverte. En cas de conflit, les infrastructures portuaires sont vulnérables aux attaques par missiles ou drones comme démontré en Ukraine tant par les frappes russes destinées à prévenir le chargement de céréales à Odessa que les attaques ukrainiennes contre les navires de guerre russes à Sébastopol. Les attaques cinétiques ou cybernétiques contre les ports sont susceptibles de perturber le commerce maritime pendant de longues périodes et de générer des coûts qui se répercuteront sur les parties prenantes et les consommateurs au-delà du secteur maritime.

Technologie, asymétrie et secteur privé

Les rapides innovations dans le domaine de l'intelligence artificielle, l'automatisation, le cyberspace et les technologies spatiales sont en train de perturber le secteur de la défense. Ces technologies nouvelles et émergentes peuvent être relativement bon marché et faciles à se procurer et se combinent facilement à l'utilisation de technologies traditionnelles telles que les missiles et les drones. Cela procure donc à nos adversaires des options asymétriques pour perturber la liberté de navigation, l'économie mondiale et les systèmes politiques occidentaux et pour contester la capacité occidentale à opérer proche de leurs côtes en cas de conflit ouvert. Par exemple, les succès de l'Ukraine contre la flotte russe de la mer Noire ont démontré le défi aigu posé aux navires de guerre de surface par les armes asymétriques.

À l'inverse, ces technologies nous sont aussi favorables, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la surveillance du domaine maritime, la collecte de renseignements, l'alerte précoce et les capacités d'intervention maritime. Par conséquent, cela pourrait aider à renforcer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement maritime mondiale. Cependant, les technologies et le matériel de pointe sont souvent développés, détenus ou exploités par le secteur privé (par exemple, les lanceurs spatiaux, les logiciels et algorithmes d'intelligence artificielle, les câbles sous-marins, les communications par satellite). Il faut aussi comprendre que la navigation maritime dépend des services PNT (positioning, navigation and timing) comme le GPS américain et qu'un brouillage ou la destruction de satellites peut gripper tout le système.

La sécurité maritime dépend donc de plus en plus du secteur commercial et il est donc opportun de créer un cadre légal, commercial et politique solide pour renforcer les liens organiques entre nos intérêts de défense (intérêts publics) et ceux du secteur commercial, liens qui reposent sur les avantages mutuels, la confiance et l'innovation responsable. A l'inverse, nos adversaires bénéficient de la liberté relative du secteur privé en mer. Le récent exemple de la « flotte fantôme » russe démontre la difficulté de réguler le secteur maritime et de contrôler les activités en mer en raison du régime d'immatriculation libre entraînant un contournement des sanctions sans oublier les risques environnementaux.

Le futur de la puissance maritime

Depuis sa popularisation par le capitaine américain A.T. Mahan à la fin du 19e siècle, le concept de puissance maritime a été utilisé pour rendre compte de la relation mutuellement bénéfique

entre la culture maritime, la puissance navale, la croissance économique et la domination mondiale. La puissance maritime procède d'une corrélation positive entre la maîtrise de la mer et la dominance, qui transcende la puissance navale pour inclure la puissance économique, civile et culturelle et dont les impacts se font sentir à plus long terme.

Alors que la prépondérance maritime de l'Occident est de plus en plus contestée, la puissance maritime au XXI^e siècle se caractérise ainsi :

1) La puissance maritime collective (ou solidaire), par laquelle des nations partageant les mêmes valeurs coopèrent pour maintenir la stabilité de l'ordre maritime mondial et défendre les valeurs libérales. En d'autres termes, le manque de moyens au niveau national se compense par le partage du fardeau du maintien de la liberté de navigation et de la défense des chaînes d'approvisionnement maritimes mondiales en générant collectivement une masse critique et abordable. À cette fin, il est essentiel de coopérer avec alliés et partenaires partageant les mêmes idées et objectifs afin de protéger l'océan mondial et les intérêts collectifs de l'Occident. Cela dit, il est aussi nécessaire d'élargir ce partenariat maritime pour coopter les « États pivots », c'est-à-dire les États dont la politique étrangère ne s'aligne ni avec les Puissances autoritaires ni avec l'Occident, mais dont les intérêts sont également liés à la liberté de la mer et le maintien d'un ordre maritime stable tels que l'Inde ou l'Indonésie.

2) La puissance maritime civile, par laquelle les acteurs non étatiques participent à la défense et à la stabilité de la chaîne d'approvisionnement mondiale tout en bénéficiant de l'ordre maritime qui est au cœur de la chaîne de valeur mondiale et donc au profit économique. C'est pourquoi la puissance maritime occidentale dépend également d'une coopération efficace avec le secteur privé : des assureurs aux compagnies maritimes en passant par les grandes entreprises technologiques qui possèdent et exploitent les infrastructures maritimes critiques. Dans ce cadre, les états se doivent de contrôler le secteur privé afin de s'assurer qu'il travaille dans notre intérêt national, mais pour que cela fonctionne, il est également important de s'assurer que le gouvernement aide le secteur privé à prospérer en facilitant l'innovation. Ce n'est que si la relation est vraiment réciproque que le secteur privé acceptera qu'il a, dans le contexte actuel, le devoir moral, et non pas que commercial, d'aider à œuvrer à un ordre mondial stable et libre.

Le défi systémique de la Chine a une forte dimension maritime. Beijing ne développe pas seulement sa puissance navale, mais, et cela s'avèrera peut-être plus important encore, sa puissance maritime civile, y compris une solide industrie maritime et des investissements directs étrangers dans les infrastructures critiques occidentales, telles que les ports.

Pourtant, l'intérêt chinois est étroitement lié à la liberté de navigation parce que la base du pouvoir du PCC est la croissance économique en Chine, et la vitalité de l'économie chinoise dépend du commerce, et le commerce dépend des voies de communication maritimes mondiales. En d'autres termes, il n'est pas dans l'intérêt de la Chine de perturber l'ordre maritime mondial, mais de le diriger.

L'Occident reste bien placé pour relever ces défis et continuer à exercer sa puissance maritime. Pourtant, les ressources sont limitées alors que nos marines de guerres sont de plus en plus sollicitées. C'est aujourd'hui que doivent être prises des décisions concernant les investissements qui détermineront nos capacités dans les décennies (si ce n'est le demi-siècle) à venir : la lutte pour le leadership mondial, qu'elle soit pacifique ou finisse par évoluer en guerre mondiale, sera déterminée par la capacité de chaque camp à exercer sa puissance maritime et contrôler l'ordre maritime mondial.