

Organisée par l'Ifri

Conférence navale de Paris 2025



04 Février 2025

SOMMAIRE

01. Avant-propos du Chef d'État-Major de la marine française, l'amiral Nicolas Vaujour
02. Programme
03. Intervenants et modérateurs
04. Matière à réflexion, par Guillaume Furgolle



Avant-propos

Mesdames et messieurs,



Cette troisième édition de la Conférence navale de Paris est une opportunité idéale pour échanger entre tous les acteurs des mondes maritime, économique et naval.

Saisissons cette occasion, car l'environnement stratégique est exigeant. Il est marqué par une profonde instabilité, mais aussi par une tentation au repli et une contestation grandissante de l'ordre international. Le contexte mondial, entre mutations et ruptures, ouvre aussi de nouvelles opportunités.

Cette tension se reflète dans le domaine maritime par une compétition plus exacerbée, voire une confrontation. Les conflits terrestres débordent en mer. Ils ont un impact considérable sur les flux maritimes, comme c'est le cas depuis plus d'un an en mer Rouge, ou depuis février 2022 en mer Noire. Ils ont aussi des effets sur nos infrastructures sous-marines, énergétiques ou de télécommunication, qui sont la cible répétée d'incidents ou d'opérations hybrides aux lourdes conséquences.

Nos sociétés en font une nouvelle fois l'expérience : notre prospérité économique commune dépend de la sécurité de nos flux commerciaux, dont la mer reste le principal vecteur. Dans ces moments de tension géopolitique, tous les acteurs pèsent leurs risques et leurs avantages. L'écosystème maritime se réorganise en adaptant les trafics, mais aussi les infrastructures, les ports, et les circuits logistiques et d'approvisionnement.

C'est ici qu'est révélé le rôle majeur de la puissance navale. Par le contrôle des mers, la puissance en mer vient en appui de l'économie. Comme elles le font depuis plusieurs siècles, nos marines garantissent cette sécurité et cette stabilité indispensables pour innover et investir dans l'avenir. Au quotidien, pour les marins, c'est une exigence forte de préparation, de réactivité pour protéger le transport maritime, réguler les usages, et faire respecter le droit international en mer. Nos marines anticipent aussi toutes les évolutions naissantes de l'économie maritime, liées au changement climatique ou aux révolutions technologiques et énergétiques.

Au milieu de cet environnement complexe, nous pouvons nous appuyer sur un réseau de partenaires. Etrangers d'abord, à travers des alliances et des coalitions pour peser davantage, opérer ensemble et conforter l'accès aux zones d'opérations. Des partenaires économiques, éducatifs, financiers, industriels, ensuite : c'est tout un écosystème, large et diversifié, qui doit faire bloc et se mobiliser.

En cette année de la Mer, la conférence navale de Paris a donc pour but de nous réunir et de réfléchir ensemble aux enjeux stratégiques qui lient puissance navale et économie. Je forme le vœu que cette conférence soit un grand succès et j'aurai le plaisir d'échanger avec vous dans les coursives de l'Institut français des relations internationales (IFRI).

Amiral Nicolas Vaujour
Chef d'état-major de la Marine nationale

Programme

FUSEAU HORAIRE UTC+1

- 10h00 - 10h30** Arrivée et enregistrement à l'Ifri
(27 rue de la Procession, 75015 Paris)
- 10h30 - 10h35** Discours de bienvenue par
Dr. Thomas Gomart, *directeur de l'Ifri*
- 10h35 - 10h50** Discours d'ouverture par
M. Rodolphe Saadé, *PDG de CMA-CGM*
- 10h50 - 12h00** **TABLE-RONDE N°1**
Défis et perspectives de la sécurisation des flux maritimes pour les marines.
PRÉSIDENCE : Dr. Elie Tenenbaum, *Directeur du Centre des études de sécurité de l'Ifri*
INTERVENANTS : Amiral Nicolas Vaujour, *Chef d'état-major, Marine nationale*
Amiral Sir Ben Key, *First Sea Lord, Royal Navy*
Amiral James W. Kilby, *Vice-Chief of Naval Operations, US Navy*
Contre-amiral Oliver Berdal, *Chief of the Norwegian Royal Navy*
Contre-amiral Søren Kjeldsen, *Admiral Danish Fleet*
- 12h00 - 12h30** Conférence de presse
- 12h30 - 13h45** Pause déjeuner
- 13h45 - 14h00** Remise du prix « Amiral Castex 2025 »
- 14h00 - 15h15** **TABLE-RONDE N°2**
La sécurité pour la prospérité : protéger les flux critiques pour permettre un développement pérenne.
PRÉSIDENCE : Héloïse Fayet, *Chercheuse au Centre des études de sécurité, Ifri*
INTERVENANTS : Simon Bergulf, *Chargé d'affaires Europe, A.P. Møller - Maersk*
Edouard Louis-Dreyfus, *Président d'Armateurs de France*
Dr. Emily Holland, *Conseillère politique adjointe pour les infrastructures sous-marines critiques, NATO Maritime Command*
- 15h15 - 15h45** Pause-café
- 15h45 - 17h00** **TABLE-RONDE N°3**
L'influence de l'économie maritime sur la puissance navale : repenser Mahan au 21^e siècle.
PRÉSIDENCE : Maxence Brischoux, *Enseignant et chercheur associé en relations internationales au Centre Thucydide de Paris Panthéon Assas*
INTERVENANTS : Elisabeth Braw, *Senior Fellow au Scowcroft Center for Strategy & Security, Atlantic Council*
Dr. Elizabeth Buchanan, *Senior Fellow, Australian Strategic Policy Institute*
Dr. Nicolas Mazzucchi, *Chef du pôle Stratégie navale & Wargaming, Centre d'études stratégiques de la Marine*
- 17h00 - 17h30** Allocution de clôture par Mme Agnès Pannier-Runacher, *ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche*

OUVERTURE



Dr. Thomas Gomart

est directeur de l'Institut français des relations internationales (Ifri) depuis 2015. Il a été membre du comité de rédaction de la Revue stratégique de défense et de sécurité nationale 2017, placée sous l'autorité de la ministre des Armées. Thomas Gomart est membre du conseil scientifique de l'IHEDN et du comité de rédaction des revues Politique étrangère, Revue des deux mondes et Etudes. Ses travaux actuels portent sur la Russie, la gouvernance numérique, la politique étrangère française, le risque géopolitique et les think tanks. Il a récemment publié *L'effolement du monde* (Tallandier, 2019), *Guerres invisibles* (Tallandier, 2021), et *Les ambitions inavouées* (Tallandier, 2023). Son dernier livre, *L'accélération de l'histoire - Les nœuds géostratégiques d'un monde hors de contrôle*, Éditions Tallandier, est paru en janvier 2024. Thomas Gomart est docteur en histoire des relations internationales (Paris I Panthéon-Sorbonne) et diplômé EMBA (HEC). Il est chevalier de l'ordre national du mérite.



Rodolphe Saadé

est le Président-directeur général du Groupe CMA CGM. Après un diplôme en Commerce et Marketing de l'Université Concordia de Montréal, il a fondé une entreprise de fontaines à eau avant de rejoindre le Groupe CMA CGM mené par son père, Jacques Saadé, en 1994. De 1997 à 2000, il a dirigé avec succès différentes lignes de transport maritime avant de devenir responsable des lignes transatlantiques et transpacifiques. Ayant été nommé Vice-Président et membre du Conseil d'Administration de CMA CGM en 2010, il supervise la restructuration financière du Groupe en 2010. En 2015, Rodolphe Saadé conduit l'offre publique d'achat volontaire conditionnelle en numéraire sur l'ensemble des titres de Neptune Orient Lines (NOL), une entreprise de transport maritime basée à Singapour, et devient Président du Conseil d'Administration de NOL en 2016. La même année, il mène les discussions qui permettront la signature d'OCEAN ALLIANCE, un accord opérationnel stratégique avec Cosco Shipping, Evergreen Line et OOCL.

01. Dr. Élie Tenenbaum est le directeur du Centre d'études sur la sécurité de l'Ifri. Docteur en histoire (2015) et diplômé de Sciences Po (2010), il a été chercheur invité à l'Université Columbia. Il a enseigné la sécurité internationale à Sciences Po et l'histoire des relations internationales à l'Université de Lorraine. Il travaille notamment sur les questions de guerre irrégulière, de lutte contre le terrorisme et de menaces hybrides, ainsi que sur la politique de défense française et les opérations militaires. Il est l'auteur de nombreux articles et livres sur l'histoire et la stratégie, dont son dernier ouvrage, coécrit avec Marc Hecker, «La guerre de vingt ans : djihadisme et contre-terrorisme au XXI^e siècle», publié par Robert Laffont en 2021.

02. Amiral Nicolas Vaujour est nommé Chef d'État-Major de la Marine en septembre 2023. Entré à l'école Navale en 1989, il a commandé 3 bâtiments à la mer, dont la frégate de défense aérienne Chevalier Paul (mettre en italique les noms de bâtiments). En juillet 2015, il rejoint l'État-major des Armées en tant qu'officier responsable de la cohérence opérationnelle et du développement des capacités dans les opérations de combat. En août 2017, il est nommé commandant en second de la Force d'action navale française (DCOM FRMARFOR). Promu contre-amiral en avril 2018, il assume les responsabilités de chef adjoint d'état-major des opérations aériennes navales à l'état-major de la Marine. Il est nommé amiral chargé des relations internationales pour la marine française en 2020 et Sous-Chef Opérations (SCOPS) de l'État-major des Armées en 2021, supervisant les opérations menées par les forces françaises, tant sur le territoire national qu'à l'étranger.

03. Amiral Sir Ben Key KCB CBE est First Sea Lord et chef d'état-major de la marine depuis novembre 2021. Il rejoint la Royal Navy en 1984, se qualifiant à la fois comme équipier d'hélicoptère embarqué et de chef de domaine de lutte. Il a commandé à la mer quatre bâtiments de combat : le chasseur de mines HMS *Sandown*, les frégates HMS *Iron Duke* et HMS *Lancaster*, ainsi que le porte-avions HMS *Illustrious*. Parmi ses affectations en état-major, on compte celle au sein des Plans et Programmes de l'État-major des Armées et de conseiller auprès du chef d'état-major interarmées irakien à Bagdad. Il a par la suite travaillé au sein de l'état-major opérationnel interarmées britannique, avant de prendre la fonction de chef de cabinet du chef d'état-major des Armées. En tant que contre-amiral, il a assumé la responsabilité du recrutement et de la formation pour l'ensemble de la Royal Navy. Promu vice-amiral en février 2016, il a occupé le poste de Commandant de la flotte de la Royal Navy jusqu'en mars 2019, avant d'être nommé Commandant pour les opérations interarmées jusqu'en novembre 2021.

04. Amiral James W. Kilby est chef Vice-Chef des Opérations navales (Vice-CNO) depuis janvier 2024. Il sort diplômé de l'United States Naval Academy en 1986. Il a occupé plusieurs postes embarqués, à bord de la frégate USS *Sampson* et des croiseurs USS *Philippine Sea* et USS *San Jacinto*. Il a commandé deux fois à la mer, la frégate USS *Russel* puis le croiseur USS *Monterrey*. En état-major, il a occupé divers postes, notamment au sein de la Direction du Combat au-dessus de la surface du CNO, de la Division Combat au-dessus de la surface de la Direction du Personnel de la Marine, et du bureau programme Aegis BMD de l'Agence de défense anti-missiles. Il a commandé le Centre de développement du combat naval de surface et de la guerre des mines, le Carrier Strike Group 1 et la Task Force EIGHT ZERO. Il a également servi comme adjoint au CNO en charge des Besoins et capacités de combat, ainsi que comme commandant en second au Commandement de la flotte américaine.

05. Contre-amiral Oliver Berdal est chef de la marine royale norvégienne depuis octobre 2023. Il a intégré la marine royale norvégienne en 1993 au sein de la Norwegian Royal Naval Academy. Issu des forces sous-marines, il a en particulier commandé le HNoMS *Utsira* et le HNoMS *Ula* et étudié en parallèle la psychologie à l'Université de Bergen. Après un passage dans le secteur privé et une période en tant que professeur du cours de commandement de sous-marins norvégien, il suit une scolarité au US Naval War College en 2011-2012. Il a ensuite occupé des postes d'état-major au sein du ministère de la Défense norvégien avant d'être nommé commandant de la force sous-marine en 2019. Dans le cadre de ses fonctions au sein du ministère, le contre-amiral Berdal a été chargé de piloter les travaux sur la stratégie industrielle de défense de la Norvège. En 2020, il a été promu Commodore et nommé Commandant de la garde-côte norvégienne jusqu'en octobre 2023.

06. Contre-amiral Søren Kjeldsen a été promu contre-amiral et nommé amiral de la flotte danoise en décembre 2024. Il a intégré la Royal Danish Naval Academy en 1991. Durant la première partie de sa carrière, il a servi sur divers bâtiments, principalement dans l'Arctique, ainsi qu'à l'état-major du Danish Task Group en 2005-2006. Il a commandé les patrouilleurs de surveillance HDMS *Vædderen* and HDMS *Thetis* entre 2016 et 2019. Il a suivi le cours de commandement à la mer du US Naval War College en 2019. Il a servi à plusieurs reprises en état-major, dans les domaines de la planification, des capacités et du développement, mais également des affaires juridiques, de la gouvernance, de l'information et des communications. Ces dernières années, il a occupé les fonctions de chef de la division Capacités au Naval Command, puis chef du département Gouvernance et chef de la division Mise en Œuvre au Defense Command du Danemark.

TABLE-RONDE N°1

Défis et perspectives de la sécurisation des flux maritimes pour les marines

PRÉSIDENCE :

Dr. Elie Tenenbaum

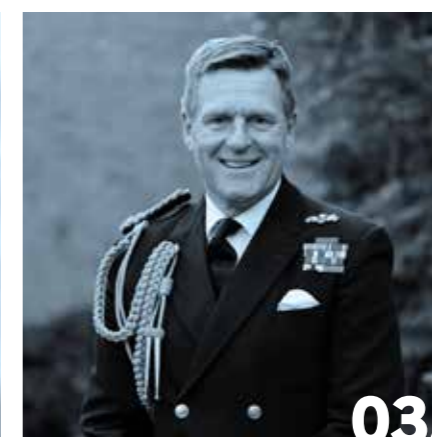
Directeur du Centre des études de sécurité de l'Ifri



01.



02.



03.



04.



05.



06.

01. Héloïse Fayet est Chercheuse au Centre des études de sécurité de l'Ifri et Responsable du programme de recherche sur la dissuasion nucléaire et la prolifération. A ce titre, ses travaux portent particulièrement sur les doctrines nucléaires, la réduction des risques stratégiques et l'articulation entre les forces conventionnelles et nucléaires. Elle travaille également sur les nouvelles méthodes de prospective et les rapports de force au Moyen-Orient, en Méditerranée et en mer Rouge. Membre du réseau La Pérouse du CESM, elle intervient régulièrement à l'IHEDN, à l'ENS et à Sciences Po Paris. Avant de rejoindre l'Ifri, elle a passé plusieurs années au ministère des Armées en tant qu'analyste spécialiste du Moyen-Orient. Elle est diplômée de Sciences Po Paris.

02. Édouard Louis-Dreyfus est Président d'Armateurs de France depuis avril 2023. Il est diplômé de l'Université de Paris X-Nanterre en droit et en anglais ainsi que de l'ESC de Rouen. Il débute sa carrière chez Texaco à Londres en tant que trader de gaz liquide et de produits pétroliers raffinés. Il rejoint le Groupe Louis Dreyfus en 2002 au desk londonien de trading de sucre et de café, et intègre l'activité shipping à Paris en 2004. En 2006, il prend en charge l'activité d'une des filiales du Groupe. Sa famille rachète la société Louis Dreyfus Armateurs en 2007 ; il devient alors membre du Comité Exécutif et vice-Président en 2009. En 2010, il devient Directeur Général en charge des activités commerciales. Il prend la présidence du Groupe en juillet 2015 et préside depuis également le Directoire de la société Pacemar, la holding familiale du Groupe. Édouard Louis-Dreyfus est également membre des comités d'administration du UK P&I Club et du Shipowners Insurance & Guaranty Company (SIGCo). Il est Young Leader de la France-Asia Foundation depuis 2020 et auditeur de l'IHEDN.

03. Simon C. Bergulf a rejoint A.P. Møller – Maersk en tant que Directeur de la réglementation en 2017. Il est aujourd'hui représentant du groupe pour l'Europe et responsable du positionnement et de la sensibilisation de Maersk sur les enjeux réglementaire majeurs, tels que changement climatique, sécurité et géopolitique. Simon est également membre du Conseil Climat et environnement au sein du World Shipping Council, et membre du board de la section Transport de la Confédération danoise des industries. Avant d'intégrer Maersk, Simon a dirigé la représentation à Bruxelles de l'association des Armateurs danois entre 2009 et 2017. Il est titulaire d'un BA de l'Université Libre de Bruxelles et de l'Universidad de Granada en sciences politiques, ainsi qu'un MA en management de l'Institut Supérieur de Management Publique et Politique Européen.

04. Dr. Emily Holland occupe le poste de conseiller politique pour les infrastructures sous-marines critiques au sein du NATO Maritime Command (Northwood, Grande-Bretagne) et celui de maître de conférences au sein de l'Institut de recherches maritimes sur la Russie du United States Naval War College. Précédemment, elle était chercheuse au Centre Davis d'études sur la Russie et l'Eurasie à l'université de Harvard, et chercheuse invitée au centre Jordan d'études avancées sur la Russie de l'université de New York, au European Council of Foreign Relations (Berlin), et au German Institute for Economic Research (Berlin). Elle est actuellement chercheuse en sécurité internationale à la Hertie School. Emily Holland est docteure en sciences politiques de l'université de Columbia. Ses recherches portent sur la géopolitique de l'énergie, la politique étrangère russe, et la sécurité énergétique européenne.

TABLE-RONDE N°2

La sécurité pour la prospérité : protéger les flux critiques pour permettre un développement pérenne

PRÉSIDENCE :

Héloïse Fayet

Chercheuse au Centre des études de sécurité, Ifri



01. Maxence Brischoux est un ancien élève de l'ENA, diplômé en relations internationales de l'université de Saint-Gall (Suisse). Il est actuellement enseignant et chercheur associé en relations internationales au Centre Thucydide de Paris Panthéon Assas. Il a débuté sa carrière à la DG Trésor, avant de devenir conseiller du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères Jean-Yves Le Drian pour la politique commerciale en 2017-2018. Il a brièvement rejoint le secteur privé chez Naval Group où il a travaillé sur la coopération européenne en lien avec le Fonds européen de défense. Il a publié *Le Commerce et la Force* en 2021 et une *Géopolitique des Mers* en 2023. Il est membre du comité de rédaction de la revue *Commentaire*.

02. Elisabeth Braw est chercheuse au sein du Conseil Atlantique de l'Initiative sur la Sécurité Transatlantique, du Scowcroft Center for Strategy and Security. Elle y dirige le projet « Menaces à l'ordre maritime mondial ». Ses travaux portent sur la défense contre les menaces de zone grise et hybrides, et sur l'intersection entre la géopolitique et l'économie mondialisée. Elisabeth Braw est auparavant chercheuse à l'American Enterprise Institute et au Royal United Services Institute. Avant de rejoindre le monde universitaire, elle travaille dans le secteur privé après une carrière de journaliste. Elle siège aux comités consultatifs de M&C Saatchi World Services, GALLOS Technologies et Disruptive Industries. Elle est également conseillère pour la branche de recherche de Willis Towers Watson, membre de la Commission britannique pour la Préparation Nationale, et du conseil consultatif du Krach Institute for Tech Diplomacy. Elle a publié de nombreux ouvrages, dont le primé *Goodbye, Globalization: The Return of a Divided World* (2024). Elle est l'auteure du livre à paraître *The Undersea War*.

03. Dr. Elizabeth Buchanan est chercheuse senior au Australian Strategic Policy Institute et chercheuse associée à l'IRSEM. Elle est également la première U.S.-Australia Fellow au Center for the National Interest, basé à Washington DC et a occupé les fonctions de directrice de la recherche pour la Royal Australian Navy. La Dr. Buchanan est également la co-fondatrice du programme sur la guerre polaire au Modern War Institute de l'académie militaire de West Point. Avant de rejoindre le ministère australien de la défense, Elizabeth Buchanan était professeure d'études stratégiques pour le cours de défense et de stratégie au Australian War College. Elle est titulaire d'un doctorat sur la stratégie russe en Arctique et a effectué un post-doctorat comme Maritime Fellow au Collège de défense de l'Otan.

04. Dr. Nicolas Mazzucchi est le directeur pour la stratégie navale et le wargaming au Centre des études stratégiques de la Marine (CESM). Il est en charge des questions navales, énergétiques et cyber, ainsi que du développement du wargaming et de sa mise en œuvre au sein de la Marine nationale. Nicolas Mazzucchi est docteur en géographie de l'université Paris-1 Panthéon Sorbonne. Avant de rejoindre le CESM en 2022, il était chargé de recherche à la Fondation pour la recherche stratégique. Il a passé plusieurs années au ministère des Armées. Il est auditeur de la 25^e session de l'Ecole de guerre et enseigne au Centre des hautes études militaires. Nicolas Mazzucchi est également conseiller pour les questions stratégiques et prospectives auprès de l'adjoint du CEMM et chez Futuribles International. Son dernier ouvrage, *La confrontation en mer : l'avenir de la stratégie navale*, a été publié à l'automne 2024.

TABLE-RONDE N°3

L'influence de l'économie maritime sur la puissance navale : repenser Mahan au 21^e siècle

PRÉSIDENCE :

Maxence Brischoux

Enseignant et chercheur associé en relations internationales au Centre Thucydide de Paris Panthéon Assas.



MOT DE CLÔTURE



Agnès Pannier-Runacher a été nommée ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche le 23 décembre 2024.

Elle était préalablement ministre de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques (de septembre à décembre 2024) ; ministre déléguée à l'Agriculture (de février à septembre 2024) ; ministre de la Transition énergétique (mai 2022 à janvier 2024) ; ministre déléguée chargée de l'Industrie (de juillet 2020 à mai 2022) ; secrétaire d'État à partir d'octobre 2018.

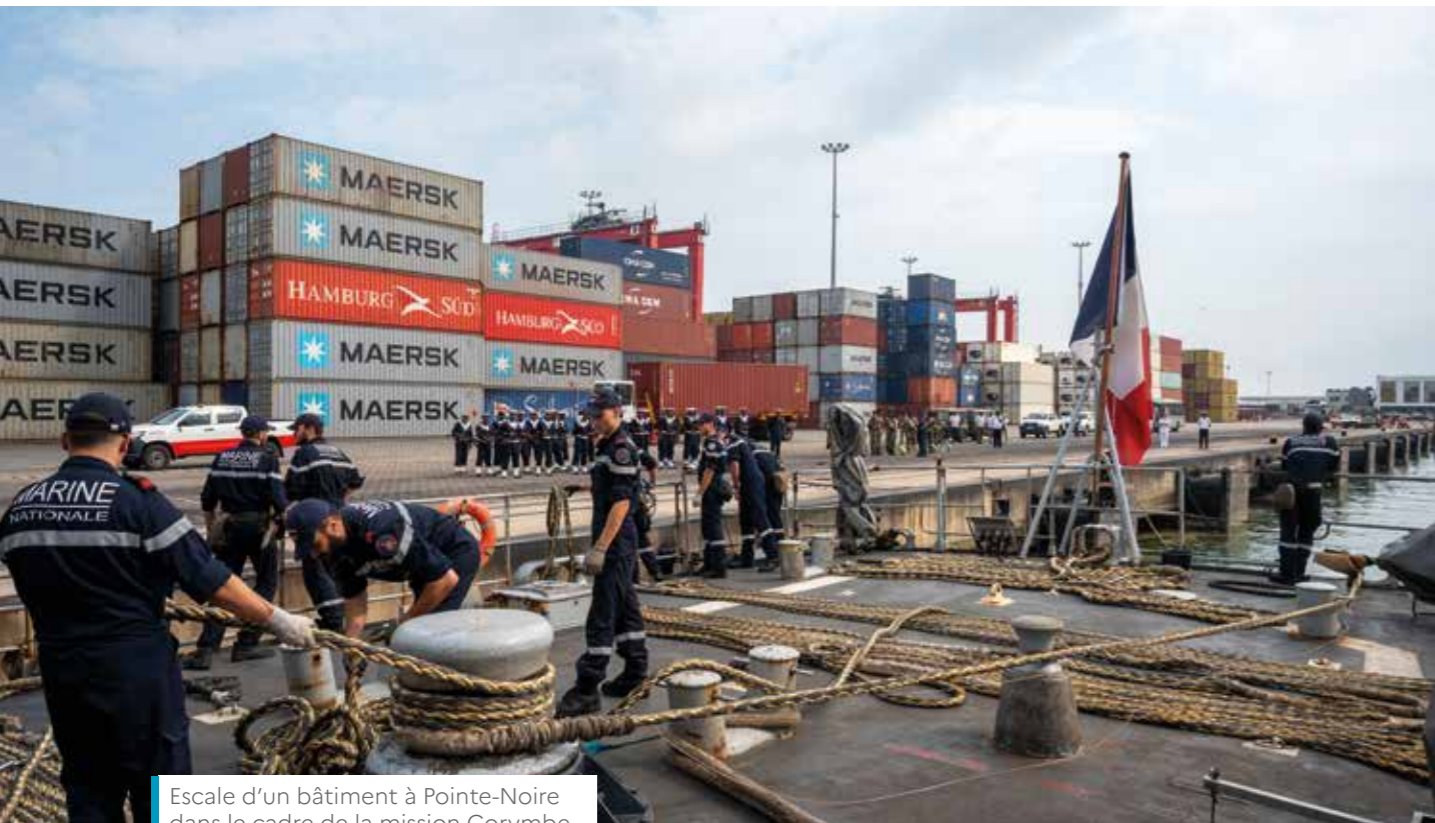
Diplômée du programme CEMS de HEC et ancienne élève de l'École nationale d'administration (ENA), elle a débuté sa carrière comme inspectrice des finances. Elle a ensuite dirigé le cabinet de la directrice générale de l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris (2003-2006), avant d'occuper des postes de direction à la Caisse des dépôts et consignations et au Fonds stratégique d'investissement (devenu Bpifrance).

En 2011, elle a intégré Faurecia Interior Systems avant de devenir directrice générale déléguée de la Compagnie des Alpes de 2013 à 2018.

Par ailleurs, elle est « Rising Talent » du Women's Forum 2007 et chevalier de l'ordre national du mérite en 2016. Elle a reçu le prix de la femme d'influence en politique en 2020 et fait partie des 40 femmes Forbes 2020.

Éclairage

LA PUISSANCE NAVALE EN APPUI DE L'ÉCONOMIE MARITIME



© J.CORBEL/MN

Escale d'un bâtiment à Pointe-Noire dans le cadre de la mission Corymbe de présence dans la Golfe de Guinée.

Le concept de puissance maritime (sea power), s'est historiquement forgé autour du besoin de sécuriser les flux maritimes, courroies essentielles, dans une conception libérale de l'économie, de la richesse des nations.

Pour Alfred T. Mahan, stratège américain du 19^e siècle, le contrôle des mers, par le commerce maritime et la suprématie navale, était la clef de l'influence d'une grande puissance.

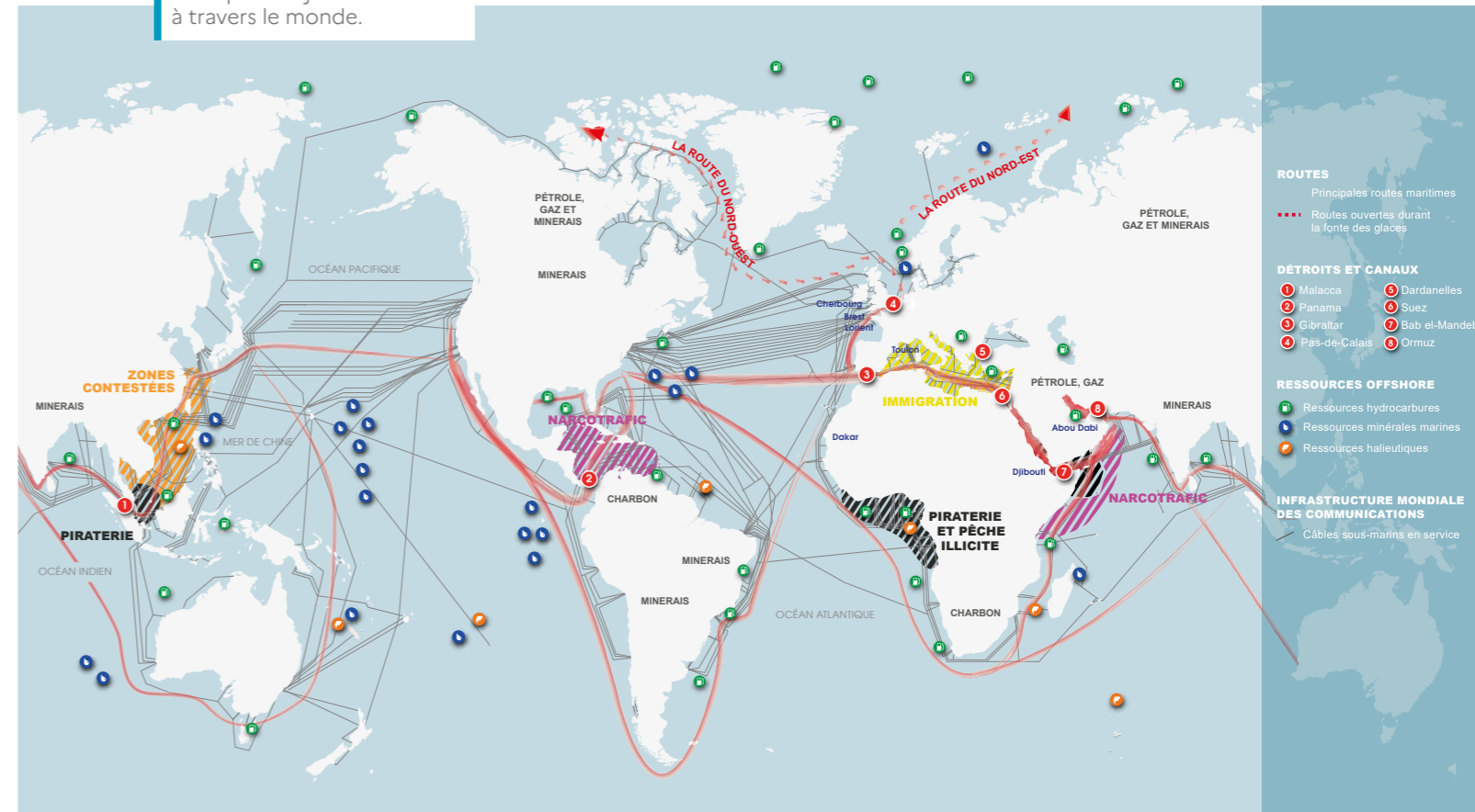
Cibler le commerce par voie maritime, c'était donc s'attaquer à la prospérité économique d'un compétiteur et par là-même au fondement de sa puissance. Pratiquée abondamment pendant des siècles par les acteurs en situation d'infériorité navale, la guerre de course a été mise hors la loi par les nations européennes en 1856 lors du traité de Paris mettant un terme à la guerre de Crimée.

L'attaque des navires de commerce a connu un regain durant les guerres mondiales du XX^e siècle, notamment lors des batailles de l'Atlantique et du Pacifique, où il s'agissait pour chaque camp de miner l'effort de guerre adverse en s'en prenant à l'acheminement du matériel et des renforts et à aux approvisionnements nécessaires à son économie de guerre.

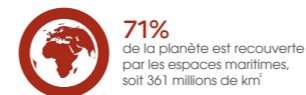
Les grandes marines de guerre ont depuis lors pris soin de préserver les navires civils dans le cadre des confrontations de toute nature en mer. C'est d'autant plus vrai après la mondialisation de l'économie dans les années 1980, lorsque les flux maritimes commerciaux, clef de cette mondialisation, ont pris l'aspect d'un « bien commun global ».

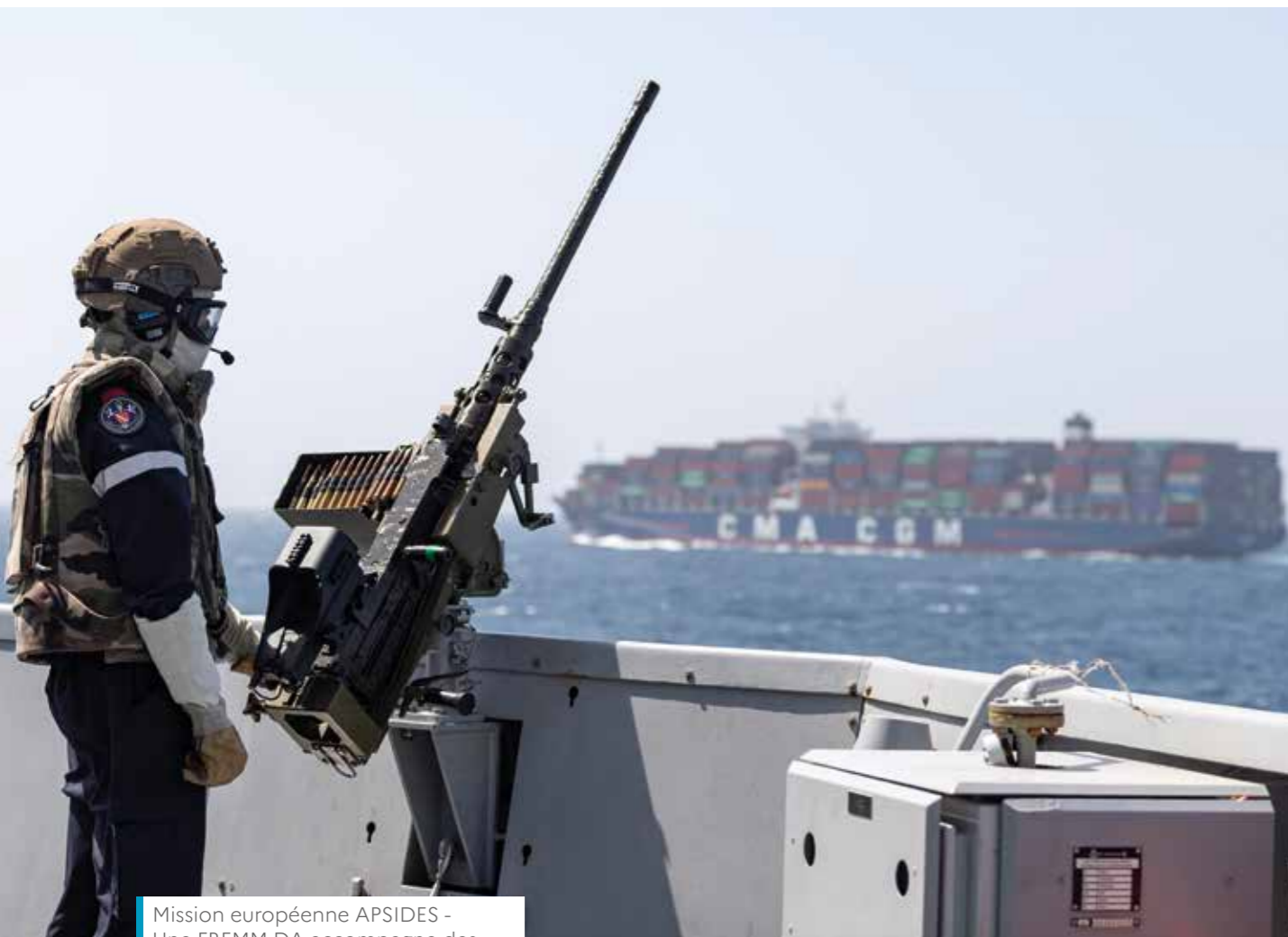
L'économie maritime a pleinement profité de cette relative sécurité de la navigation pendant des décennies. Le transport maritime représente aujourd'hui environ 90 % des échanges mondiaux de marchandises. La diminution progressive du format des marines occidentales depuis la fin de la guerre froide a néanmoins permis à une forme moderne de piraterie ou de brigandage de resurgir au début des années 2000 dans le Golfe de Guinée, le Nord de l'Océan Indien et en Asie du Sud-Est, sur le terreau de situations économiques difficiles pour les populations riveraines. En outre, des navires de commerce ont pu ponctuellement être ciblés et saisis à des fins politiques durant cette période.

Principaux enjeux maritimes à travers le monde.



CHIFFRES clés





Mission européenne APSIDES - Une FREMM DA accompagne des navires de commerce en mer Rouge.

©M.BAILLY/MN

Ce n'est toutefois que depuis le début des années 2020 qu'on assiste à un véritable ciblage en règle des navires de commerce en tant que vecteurs de l'économie maritime, et donc de la richesse d'un Etat. Les navires saisis par les gardiens de la révolution iraniens dans le golfe d'Ormuz ou dans le Golfe arabo-persique, les menaces russes contre les navires desservant les ports ukrainiens dans le cadre de la guerre menée par la Russie en Ukraine, ou encore la centaine d'attaques menées depuis octobre 2023 par les forces houthites yéménites contre les navires de commerce en mer Rouge et dans le golfe d'Aden, en sont des manifestations diverses. Ces attaques ont significativement perturbé l'économie maritime mondiale et ont forcé les marines mondiales à s'organiser pour assurer des escortes de navires, notamment au travers de l'opération européenne *Aspides*.

Cependant, l'économie maritime ne se limite pas au transport maritime. Elle inclut également la pêche, l'extraction de ressources sous-marines, le tourisme en mer, les énergies renouvelables marines, et les infrastructures marines et sous-marines, telles que les oléoducs et gazoducs énergétiques ou encore les câbles de communication à travers desquels circulent 99% des échanges de données intercontinentaux.

En l'espace de quelques années, diverses actions, clandestines ou hybrides, ont mis en lumière la vulnérabilité des Etats face aux menaces sur de telles infrastructures, à l'instar du sabotage des gazoducs Nord Stream en 2022, ou encore les dégradations répétées de câbles Internet transocéaniques. Là encore, la mer se renforce comme l'un des lieux de confrontation.

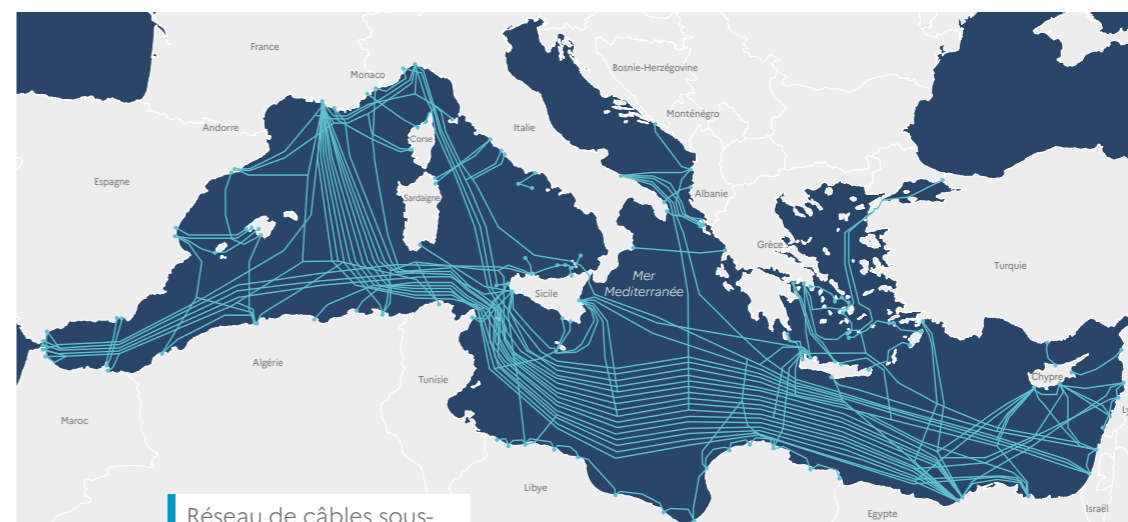


Le patrouilleur polaire *L'Astrolabe* en mission en zone polaire.

©MN/DEFENSE

La zone Arctique est l'un des exemples les plus actuels de l'intrication des enjeux militaires et maritimes : alors que les perspectives économiques semblent s'ouvrir grâce à la fonte progressive des glaces liée au réchauffement climatique, la Russie revendique une grande partie de l'Arctique comme extension de son plateau continental, prétend pouvoir contrôler les flux maritimes transitant par le passage du Nord-Est au titre du passage dans des eaux revendiquées comme intérieures, et se livre depuis plusieurs années à un réinvestissement militaire massif dans l'Arctique sous couvert de la défense de son bastion national en mer de Barents.

Pour répondre à ces menaces, certaines des marines de premier plan ont développé leurs capacités de surveillance et d'intervention, de l'espace exo-atmosphérique à la surface et jusqu'en grande profondeur, à des fins défensives ou offensives. De même, dans un contexte de résurgence de la conflictualité et de menace sur les flux et les infrastructures critiques, les nations de l'OTAN ont redécouvert l'importance cruciale de l'océan Atlantique pour la sécurité de l'alliance et l'ont actée par la création en 2019 d'un commandement opératif interarmées pour l'Atlantique, le Joint Forces Command Norfolk.



Réseau de câbles sous-marins en Méditerranée.

© JACQUES BERNARD



Plateforme pétrolière vue depuis le PHA *Dixmude* en patrouille dans le Golfe de Guinée.

©C.LUU/MN

Pour autant, les opérations de protection ou de surveillance de navires civils ou d'infrastructures marines sont très consommatrices en moyens navals, alors même que le fondement même de l'emploi de ces moyens en cas de conflit est la mobilité et la manœuvrabilité.

Par ailleurs, les enjeux liés à l'économie maritime ne semblent pas près de décroître, alors que de nouveaux usages se développent ou semblent appelés à se développer : énergies marines renouvelables, exploitation minière des fonds marins, collecte de bioressources marines... Cet accroissement de l'activité va encore complexifier la maîtrise de l'environnement aéromaritime par les marines de guerre, maîtrise pourtant indispensable à l'efficacité opérationnelle et à la supériorité sur le champ de bataille dans le cadre du combat naval.

Ces enjeux de surveillance, de protection ou d'intervention représentent un défi pour des

marines taillées au plus juste et soumises à de fortes contraintes tant humaines que matérielles. Dans un contexte global de résurgence de la conflictualité, la combinaison de la préparation aux conflits de haute intensité et du renouveau des enjeux de sécurité maritime, avec notamment des missions type HADR plus nombreuses dans le contexte du réchauffement climatique, impose ainsi un équilibre délicat. Or l'accroissement des menaces sur l'économie maritime, destinée à se développer sous de nouvelles formes, va exiger davantage des Marines de guerre.

A l'inverse, et pour reprendre les préceptes de Mahan, une marine de guerre puissante doit pouvoir s'adosser sur une base industrielle solide, tout d'abord pour appuyer la construction navale et les capacités de maintien en condition opérationnelle des forces, sur le territoire national ou au plus près des zones de déploiement, mais aussi pour compléter ses capacités propres de projection ou



© ARMÉE DE TERRE

Le PHA *Dixmude* navigue dans le détroit de Malacca dans le cadre de la mission *Jeanne d'Arc*.



© MN/DÉFENSE

Unités de l'OTAN durant l'exercice SPANISH MINEX.



© V. ORSINI/MN

Le porte-avions *Charles de Gaulle* sort du bassin à Toulon.

d'acheminement de matériel par voie maritime. Si l'économie maritime est aujourd'hui très largement globalisée, la nécessité de maîtriser les chaînes de valeur commande de renforcer les moyens patrimoniaux ou de consolider des partenariats de confiance dans un contexte de compétition internationale exacerbée.

Ainsi, au regard de leur interdépendance relative, l'accélération du désordre en mer semble appeler un renforcement des synergies entre le monde naval et le monde maritime, mais sous quelles formes ?

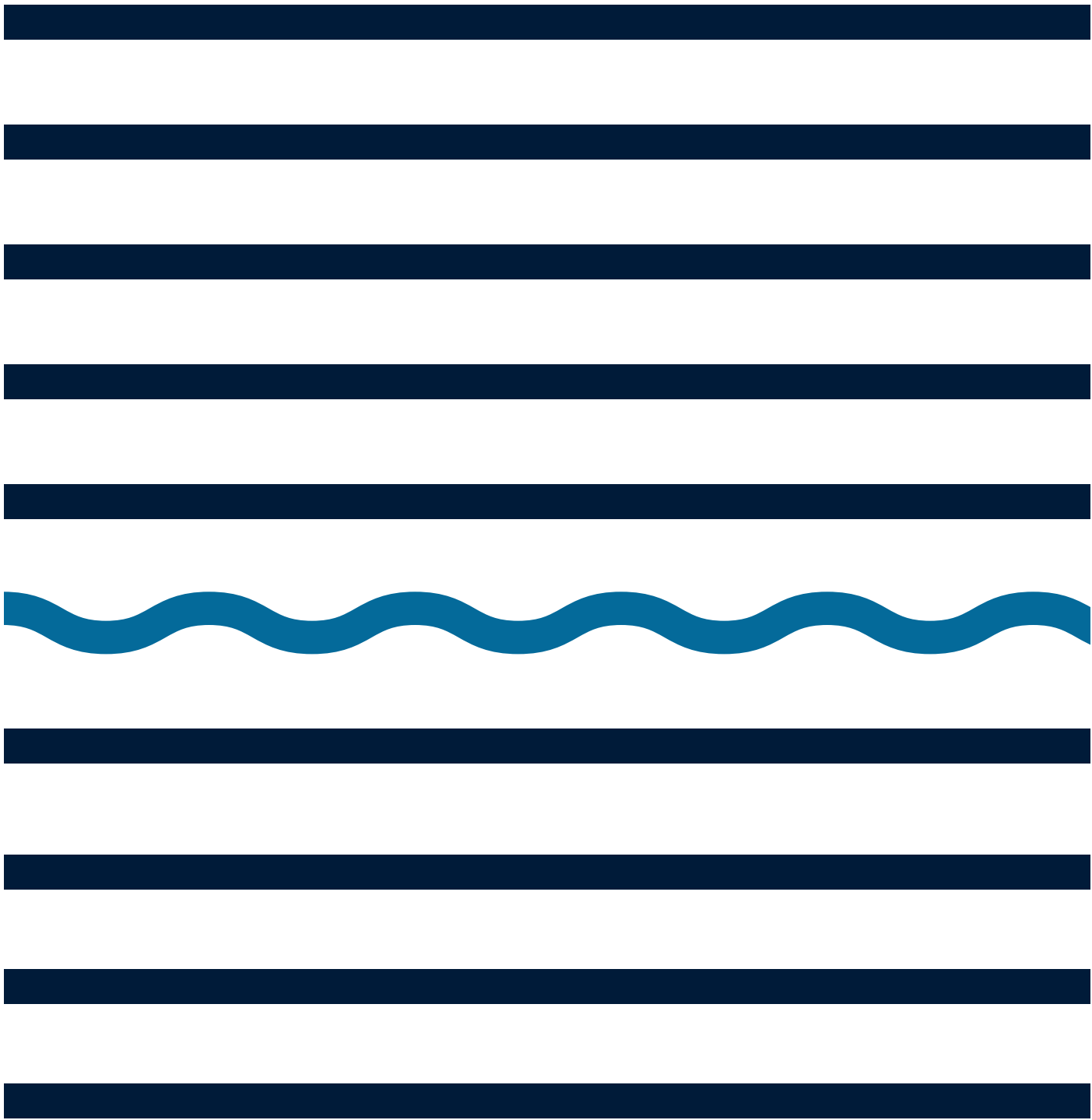
Les Etats maritimes devront a minima explorer les convergences d'intérêt et les coopérations entre leur économie maritime et leur marine de guerre. En effet, là où les marines de guerre au format restreint peinent à occuper en profondeur l'espace maritime, les vingt premières marines de commerce du monde affichent un total cumulé de près de 60 000 navires hauturiers. Il y a là par exemple une nette différence d'échelle avec les quelques 900 patrouilleurs et navires combattants des marines de l'OTAN.

Au-delà, le sujet interroge sur la nature du lien et la vision partagée que les acteurs de l'économie maritime et les marines de guerre doivent développer dans les domaines de la politique, de la stratégie ou encore de la connectivité, et sur les éventuelles limites d'une telle convergence au XXI^e siècle entre deux mondes mus par des logiques différentes. Comment les nations maritimes de l'OTAN, mais aussi les compétiteurs russes et chinois, voient-ils les constituants nécessaires d'une stratégie maritime intégrée ? Se pose également la question du juste format pour les marines de guerre pour répondre à cette problématique dans les décennies à venir, ou encore quel cadre normatif fixer aux acteurs de l'économie maritime pour assurer leur soutien efficace à la résilience stratégique.

Ce sont là les grands enjeux que la Conférence Navale de Paris se propose d'explorer en 2025.

POUR EN SAVOIR PLUS
RDV sur le site de L'Ifri





27 rue de la Procession
75740 Paris cedex 15 - France
ifri.org

@IFRI_
@MarineNationale

