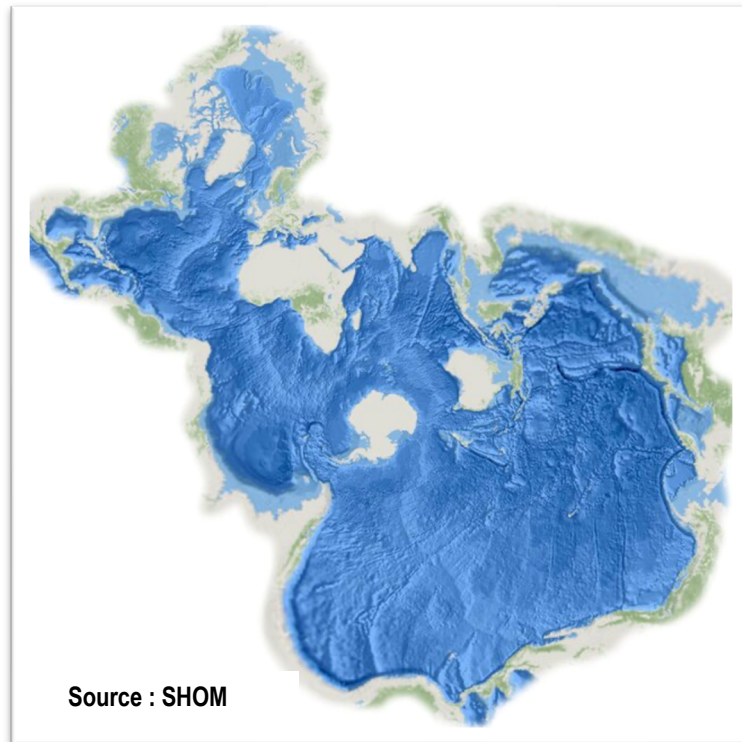




ASSOCIATION RÉGIONALE POITOU-CHARENTES DES AUDITEURS DE
L'INSTITUT DES HAUTES ÉTUDES DE DÉFENSE NATIONALE [AR-18]
[AR-18 - IHEDN Poitou-Charentes] - RNA : W863004988 - Sirene : 448 263 913

Rochefort, le mercredi 20 mai 2026

LA FRANCE : PUISSANCE MARITIME



Contribution pour le Forum des Études de l'Union-IHEDN 2026

Puissance maritime : Quel cap pour la France dans un monde instable ?

Comité de rédaction de l'AR-18
Henri MASSE - Christian-Marcel CHAUVET
Jean-Marc BRAULT DE BOURNONVILLE
sous la direction de Philippe MOUNIER

AVERTISSEMENT

« Le présent rapport rédigé par des membres d'une association de l'Union-IHEDN n'engage en aucune façon la responsabilité de l'Union-IHEDN. L'association Union-IHEDN n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans le présent rapport : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs ». Document validé par le Comité Aunis-Saintonge le 27 avril 2026.



Note de position

Rochefort, 16 mai 2026

LA FRANCE : PUISSANCE MARITIME

« Puissance maritime : quel cap pour la France dans un monde instable ? »

Ce document propose une réflexion stratégique d'ensemble sur la place maritime de la France dans un environnement international profondément instable.

Son idée maîtresse est que la France dispose d'atouts maritimes exceptionnels, d'une vaste ZEE, de territoires ultramarins répartis sur tous les océans, une tradition juridique influente et des capacités navales significatives, mais que cette puissance reste incomplète tant qu'elle n'est pas pensée comme un projet collectif, européen et durable, portée par une volonté politique de la faire vivre dans la durée.

Le rapport insiste en effet sur un paradoxe central : la France est objectivement une grande puissance maritime, mais elle demeure marquée par une culture stratégique encore trop continentale, ce qui limite sa capacité à convertir ses droits et ses espaces en puissance effective.

L'introduction du rapport s'inscrit dans une logique analytique et prospective.

Elle part de l'idée que les mers et les océans sont devenus des espaces décisifs de la mondialisation, non seulement parce qu'ils portent l'essentiel des échanges commerciaux, mais aussi parce qu'ils concentrent désormais les flux numériques, les rivalités de puissance, les vulnérabilités logistiques et les menaces hybrides.

Dans ce cadre, la France occupe une position singulière : elle est à la fois puissance nucléaire, puissance européenne et puissance océanique. Pourtant, cette position demeure fragilisée par l'augmentation des tensions maritimes, par la contestation du droit international de la mer et par une perception insuffisante de ses enjeux majeurs. La problématique du rapport consiste donc à se demander comment la France peut raffermir sa vocation maritime dans un monde instable, et à quelles transformations stratégiques elle doit procéder pour y parvenir.

La première partie établit que la France est bien une puissance maritime reconnue, mais qu'elle porte en elle un paradoxe profond. D'un côté, son héritage maritime est multidimensionnel. Géographiquement, la France possède depuis 1982 le deuxième espace maritime mondial grâce à ses territoires métropolitains et ultramarins, présents dans tous les bassins océaniques. Juridiquement, elle a joué un rôle pilote dans la construction du droit international de la mer, notamment dans la définition des zones économiques exclusives et du patrimoine commun de l'humanité.

Du point de vue des moyens enfin, elle dispose d'outils et de compétences militaires et civils réels : la Marine nationale, moderne et diversifiée, une force de dissuasion océanique, une expertise dans la guerre des mines et un tissu industriel maritime spatial et aéronaval puissant.

Mais, d'un autre côté, le rapport souligne que cette réalité objective se heurte à une réalité subjective : la France reste une nation qui pense insuffisamment de la terre vers la mer.

Ses représentations politiques et sa culture collective demeurent davantage continentales que maritimes. Cette tension entre un héritage considérable et une appropriation incomplète de cet héritage constitue l'un des ressorts fondamentaux du diagnostic.

La deuxième partie analyse ensuite l'instabilité croissante des mondes maritimes. Elle montre que la mer n'est plus un simple espace de circulation ou d'échange, mais qu'elle est devenue un théâtre de confrontation, de contestation et de vulnérabilité des échanges. Les menaces hybrides se multiplient, notamment contre les câbles sous-marins, qui assurent l'essentiel des communications numériques mondiales.

Les flux maritimes, les infrastructures portuaires et les points de passage stratégiques sont désormais exposés à des formes de pression indirecte qui brouillent la frontière entre guerre, coercition et sabotage. Le rapport insiste également sur la fragilité de l'Europe maritime, globalement composée d'atouts majeurs trop fragmentée pour répondre de manière pleinement coordonnée à ces enjeux. Les crises régionales, notamment en mer Rouge, révèlent la montée d'une nouvelle belligérance maritime, où des acteurs asymétriques sont capables de perturber durablement des chaînes logistiques mondiales.

Cette partie montre ainsi que la mer est devenue un milieu stratégique plus instable, plus technique et plus conflictuel qu'auparavant, ce qui accroît la nécessité d'une adaptation doctrinale et capacitaire.

La troisième partie ouvre des pistes d'action vers un horizon commun. Le rapport affirme que la réponse française ne peut pas être solitaire ; elle doit être collective, et plus précisément sur un socle européen. Il propose d'abord une gouvernance renforcée des biens communs maritimes, afin de mieux réguler les espaces océaniques face aux tensions croissantes.

Il insiste ensuite sur la résilience des zones littorales face au dérèglement climatique, en soulignant que la vulnérabilité des côtes et des territoires métropolitains et ultramarins est désormais un enjeu de souveraineté autant qu'un enjeu environnemental.

Il met également l'accent sur la formation et la valorisation du capital humain maritime, considérés comme des conditions essentielles d'une puissance durable. À ces éléments s'ajoutent une amélioration nécessaire de la compétitivité portuaire et la souveraineté numérique sur les flux maritimes, qui doivent permettre à la France de reconnecter son économie à ses propres mers et de mieux maîtriser les retombées générées par les activités maritimes.

L'ensemble de ces propositions converge vers une idée forte : la France doit rassembler au sein d'une coalition de nations maritimes européennes, seule capable de défendre plus efficacement la liberté de navigation, la stabilité des flux et la protection des biens communs.

En conclusion, le document défend une vision ambitieuse mais lucide de la puissance maritime française. Il montre que la France possède bien les attributs d'une grande puissance maritime, mais que cette position demeure fragile tant qu'elle n'est pas soutenue par une culture stratégique mieux diffusée, des infrastructures confortées et une action collective à partir de l'Europe. La mer n'y apparaît pas seulement comme un espace géographique ou économique, mais comme un espace de souveraineté, de vulnérabilité et d'avenir.

L'enseignement principal du rapport est donc clair : la France ne pourra préserver et approfondir son rang maritime qu'en transformant son héritage océanique en projet politique partagé, fondé sur la maîtrise des flux, la protection des infrastructures critiques et la formation de nouveaux décideurs véritablement maritimes.

Comité de rédaction de l'AR-18

Philippe MOUNIER [SR 115] – Comité Charente-Maritime

Directeur des études du comité Aunis-Saintonge

Officier d'Infanterie et logisticien opérationnel. Général de l'armée de Terre (2S).

Henri MASSE [SN (IHEDN) 42] – Comité Charente-Maritime

Directeur du projet de rédaction

Président Charente-Maritime de l'Institut Français de la Mer (IFM). Préfet honoraire.

Christian-Marcel CHAUVET [SR 132] – Comité Charente-Maritime

Assistant du directeur du projet de rédaction

Trésorier de l'AR-18. Logisticien opérationnel. Ingénieur général des Essences (2S).

BRAULT DE BOURNONVILLE Jean-Marc [IES 80] – Comité Charente-Maritime

Conseiller du Commerce Extérieur. Président (H) de la commission Afrique Océan Indien.

Avec la participation de :

AMAT Alain [SR 59] – Comité Charente-Maritime

Directeur honoraire du Centre hospitalier de La Rochelle.

BOUDESSEUL Claude [SR 117] – Comité Charente-Maritime

Proviseur honoraire du lycée professionnel de Rompsay. Professeur de Lettres-Histoire.

BOURGUIGNON Marc [SR 233] – Comité Charente-Maritime

Professeur des Écoles. Lieutenant de vaisseau de la réserve opérationnelle Marine.

DRAHÉ Charlotte [Membre associé] – Comité Charente-Maritime

Administratrice du Musée national de la Marine de Rochefort

JAGER Pierre [Membre associé] – Comité Charente-Maritime

Ancien Directeur développement Customer Support & Service de Thales Systèmes

Aéroportés. Colonel de réserve honoraire Air - Officier mécanicien de l'air.

KESZLER Jacques-Louis [Membre associé] – Comité Charente-Maritime

Ancien Directeur Sup de Co La Rochelle. Consultant associé. Lieutenant-Colonel de

réserve honoraire Terre (CTA).

LABROUSSE Yasmine [SR 241] – Comité Charente-Maritime

Formatrice Tourisme et Territoires en BTS. Professeur d'Histoire-Géographie.

LASSERRE Thierry [SN (ESM) 6] – Comité Deux-Sèvres

CDASEN - Chef du service jeunesse et sports des Deux-Sèvres.

QUENTIN Didier [SN (PoIDef) 73] – Comité Charente-Maritime

Ancien Secrétaire général de la mer auprès du Premier ministre. Ancien Maire de Royan.

Ancien Député de la Charente-Maritime. Ministre plénipotentiaire honoraire.

SELLIER Jean-Frédéric [SR 165] – Comité Charente-Maritime

Général de brigade de Gendarmerie (2S).

SOULLIÉ Patrice [SR 172] – Comité Charente-Maritime

Ancien Délégué régional du CNRS de la circonscription Alsace.

LA FRANCE : PUISSANCE MARITIME

Puissance maritime : Quel cap pour la France dans un monde instable ?

Table des matières.

Comité de rédaction de l'AR-18.....	iii
Table des matières.....	v
Résumé et mots clés.....	vii
Introduction	- 1 -
1 La France, puissance maritime reconnue face à la recomposition des équilibres mondiaux...	- 2 -
1.1 Un héritage maritime multidimensionnel, fondement d'une légitimité internationale	- 2 -
1.2 L'émergence de nouvelles puissances et la pression chinoise sur les équilibres maritimes	- 5 -
1.3 Les mers, enjeu croissant des relations internationales	- 6 -
1.4 Conclusion partielle et ouverture.....	- 7 -
2 Une instabilité croissante des mondes maritimes	- 8 -
2.1 L'intensification des confrontations navales et la concrétisation des menaces hybrides.....	- 8 -
2.2 L'Europe maritime face à ses divisions et à ses vulnérabilités stratégiques	- 10 -
2.3 Les zones de conflits comme révélateurs des nouvelles formes de belligérance maritime.....	- 12 -
2.4 Conclusion partielle et ouverture.....	- 14 -
3 Vers un horizon commun : la France, acteur d'une gouvernance maritime renouvelée.....	- 14 -
3.1 La gestion renforcée des biens communs maritimes : un impératif de civilisation.....	- 14 -
3.2 La résilience des zones littorales face au dérèglement climatique : un engagement urgent et structurant	- 15 -
3.3 Valorisation de la ressource humaine maritime : projet d'une université maritime européenne ..	- 17 -
3.4 La compétitivité portuaire : reconnecter la France à ses propres mers.....	- 19 -
3.5 La souveraineté numérique sur les flux maritimes : maîtriser la donnée comme instrument de puissance.....	- 20 -
3.6 Conclusion partielle et ouverture.....	- 20 -
Conclusion générale	- 21 -

Bibliographie	- 22 -
Annexe 1. Hunter et Matthew	- 26 -
Annexe 2. Pourquoi l'Arctique devient-il stratégique ?	- 28 -
Annexe 3. Vulnérabilité des câbles sous-marins	- 32 -
Annexe 4. Entretien avec l'amiral Nicolas Vaujour	- 34 -
Annexe 5. Marine nationale et économie maritime	- 38 -
Annexe 6. Crise houthie en mer Rouge (2023-2024)	- 40 -
Annexe 7. Vers une gouvernance des fonds marins	- 42 -
Annexe 8. Vulnérabilités climatiques littorales	- 43 -
Annexe 9. Institut Français de la Mer (IFM)	- 45 -
Annexe 10. Diplomatie maritime multiséculaire	- 47 -
Annexe 11. Troisième dimension de la puissance maritime : maîtrise des profondeurs	- 49 -

Résumé et mots clés

Résumé

Deuxième espace maritime mondial avec 10,2 millions de km² de zone économique exclusive, puissance nucléaire à vocation océanique, nation dotée d'une tradition juridique internationaliste de premier rang, la France occupe une position maritime reconnue que peu d'États peuvent lui disputer.

Pourtant, cette puissance objective se heurte à un paradoxe fondateur : celui d'une nation structurellement terrienne, dont les élites dirigeantes, les infrastructures portuaires et la culture stratégique demeurent prioritairement continentales.

Face à l'instabilité croissante des espaces maritimes, menaces hybrides, vulnérabilité des câbles sous-marins, instrumentalisation des détroits, divisions intra-européennes, la réponse française ne peut être que collective.

Elle passe par cinq chantiers indissociables : gouvernance renforcée des biens communs océaniques, résilience des zones littorales face au dérèglement climatique, capital humain maritime européen, souveraineté numérique sur les flux maritimes.

Le cadre politique de cette ambition est celui d'une coalition des « nations-archipels » de l'Union Européennes, dont la France, seule à cumuler siège permanent au Conseil de sécurité, ZEE sur tous les océans, et industrie navale militaire complète, a une légitimité naturelle d'assumer un leadership, à condition de consentir d'abord à former différemment ses élites : tel est le préalable sans lequel la puissance maritime française restera un héritage géographique plutôt qu'une conviction stratégique partagée.

Dix mots clés.

Puissance maritime. Souveraineté océanique. Réarmement naval. Droit international de la mer. Nations-archipels. Menaces hybrides. Inculture maritime. Compétitivité portuaire. Partenariats capacitaires. Souveraineté numérique.

Introduction

L'étude qui suit développe une réflexion stratégique sur la place maritime de la France dans un contexte mondial profondément bouleversé.

Elle part de l'intuition de Jules Michelet « **La mer commande à l'histoire** » pour montrer que, plus que jamais, les océans concentrent les flux essentiels de l'économie mondiale, les rivalités de puissance les plus intenses et les fragilités structurelles du système international.

Avec plus de 90 %, en volume des échanges commerciaux transités par voie maritime et quelque 400 câbles sous-marins transportant plus de 95 % des données numériques planétaires, la mer n'est plus seulement le théâtre des ambitions navales : elle est l'infrastructure névralgique de la civilisation contemporaine.

La France, puissance maritime par tradition et par géographie, dispose d'atouts considérables. Cependant, cette position est fragilement exposée, non seulement par la montée en puissance de la Chine, l'intensification des menaces hybrides et la fragilisation du droit international de la mer, mais également par un mal plus profond et plus ancien : la France est une nation maritime qui s'ignore.

Son immense domaine océanique ne génère pas suffisamment de culture populaire de la mer, d'élites formées aux réalités maritimes, de politique portuaire à la hauteur de sa géographie. Ce décalage entre le statut objectif de puissance maritime et la réalité subjective d'une nation profondément terrienne est l'un des angles morts stratégiques les plus coûteux de la République.

Face à cet environnement instable, la France doit éviter l'isolement et retrouver un cap stratégique collectif.

Idée maîtresse : Face à la recomposition profonde des rapports de force maritimes mondiaux et à la fragilisation du droit international de la mer, la France doit réaffirmer sa vocation maritime pluriséculaire en rassemblant, autour d'une coalition européenne resserrée, une stratégie collective capable de réguler les espaces océaniques, de préserver les biens communs de l'humanité et de garantir la liberté de navigation.

L'étude s'articule en trois étapes :

- **un diagnostic de la position française**, entre héritage solide, inculture maritime persistante et nécessité d'un renouveau stratégique ;
- **une analyse des menaces maritimes** contemporaines, incluant les vulnérabilités portuaires et européennes ;
- **des orientations d'action** pour une stratégie commune européenne.

En conclusion, pour préserver la liberté de navigation et la stabilité mondiale, la France doit réaffirmer sa vocation maritime au sein d'une coalition européenne resserrée et ambitieuse.

1 La France, puissance maritime reconnue face à la recomposition des équilibres mondiaux

La mer n'a jamais été un espace neutre. Elle est, depuis les grandes découvertes, le théâtre principal des ambitions nationales, des explorations maritimes, des rivalités commerciales et des projections de puissance. La France y occupe une place singulière, construite sur quatre siècles de présence navale, de rayonnement juridique et d'implantation ultramarine. Mais cette position ne saurait être tenue pour acquise dans un environnement maritime qui se reconfigure à une vitesse inédite.

Le diagnostic lucide s'impose : Comment la France peut-elle réaffirmer sa place sur les mers du XXI^e siècle, en bâtissant sur les intérêts partagés par l'ensemble des nations maritimes, et quelles transformations doit-elle défendre pour y parvenir ?

La France est une puissance maritime d'envergure mondiale, dotée d'atouts que peu d'États peuvent lui disputer, mais minée par un paradoxe fondateur : celui d'une nation terrienne qui possède les océans sans vraiment les habiter.

1.1 Un héritage maritime multidimensionnel, fondement d'une légitimité internationale

La puissance maritime de la France repose sur une stratification de capacités historiquement constituées, articulant trois dimensions, géographique, juridique et capacitaire, auxquelles s'ajoute, en contrepoint critique, un paradoxe culturel durable.

a) Une assise géographique sans équivalent en Europe

Sur le plan géographique, la France est souveraine sur le deuxième espace maritime mondial par ses territoires métropolitains et ultramarins, présents dans tous les bassins océaniques : Atlantique Nord et Sud, océan Indien, Pacifique, et même les approches antarctiques avec les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF).

Sa Zone Économique Exclusive (ZEE) couvre environ 10,2 millions de km², répartis sur onze fuseaux horaires, conférant à la France une présence permanente dans la quasi-totalité des zones maritimes stratégiques du globe.

Cette présence océanique intègre une façade méditerranéenne substantielle qui, bien que relevant d'une mer semi-fermée et non d'un bassin océanique au sens strict, constitue un espace stratégique de premier rang. Avec plus de 1 700 kilomètres de côtes entre le golfe du Lion et la Provence, et la présence de Marseille-Fos comme hub euro-méditerranéen, la France est une puissance continentale riveraine de cette mer intérieure.

Un avantage positionnel de cette ampleur est sans équivalent parmi les puissances européennes. Il est toutefois fragile, comme l'illustre la controverse autour des certains îlots éloignés comme Hunter et Matthew, revendiqués par Vanuatu alors qu'ils sont dans la ZEE de la Nouvelle-Calédonie : toute concession territoriale ultramarine nourrit la suivante et représente une rétraction du domaine souverain et un précédent dangereux. Comme l'exposait l'amiral Prazuck, alors chef d'état-major de la marine : « Ce qui n'est pas surveillé est visité, ce qui est visité est pillé et ce qui est pillé finit toujours par être contesté ».

b) Une tradition juridique internationaliste de premier rang

La délégation française a joué un rôle moteur lors des négociations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS III, 1973-1982), contribuant de façon décisive à la définition du régime des zones économiques exclusives et à la notion de patrimoine commun de l'humanité.

La France continue de porter des savoir-faire reconnus en matière d'exploration des fonds marins et de protection des écosystèmes, notamment via l'IFREMER et le Laboratoire Ressources Halieutiques de La Rochelle.

Cette crédibilité normative est un actif diplomatique irremplaçable, à une époque où le droit de la mer est ouvertement contesté par plusieurs grandes puissances.

c) Des capacités civiles et militaires effectives

La Marine nationale constitue l'instrument visible de cette présence mondiale : une force océanique stratégique assurant la permanence de la dissuasion nucléaire, une force d'action navale comprenant : un groupe aéronaval articulé autour du porte-avions à propulsion nucléaire *Charles De Gaulle*, quinze frégates de premier rang, des sous-marins nucléaires d'attaque de classe Barracuda, une flotte de projection amphibie et logistique, et une aéronautique navale diversifiée, dont l'élongation est renforcée par l'arrivée d'avions biréacteurs de patrouille maritime *Albatros* (d'une autonomie de 7 500 km).

La France se distingue également par une expertise en guerre des mines reconnue comme l'une des meilleures au monde. Les chasseurs de mines de la classe Éridan, issus du programme tripartite conduit en coopération avec la Belgique et les Pays-Bas dès les années 1980, ont constitué pendant quatre décennies l'épine dorsale de cette capacité collective. Leur relève s'inscrit désormais dans le programme SLAM-F, centré sur les systèmes de drones sous-marins et de surface autonomes, au sein duquel Thales et Exail se livrent une concurrence technologique féconde. Cette maîtrise de la guerre des mines, engagée antérieurement en mer Rouge comme dans le golfe Arabo-Persique, demeure un savoir-faire que peu de marines occidentales sont en mesure d'égaliser, et qui confère à la France un rôle structurant au sein des architectures de sécurité maritime collective.

Sur le plan commercial, le groupe CMA-CGM, troisième armateur mondial, dont le siège est à Marseille et qui dispose d'environ 680 navires hauturiers, constitue à la fois un instrument de rayonnement économique mondial et un réseau de capteurs d'opportunité au service de la connaissance du milieu maritime. À ce titre, il s'inscrit pleinement aux côtés de notre flotte de recherche océanographique et de nos navires poseurs de câbles, qui contribuent eux aussi, chacun dans leur domaine, à l'approfondissement de cette connaissance. Cet héritage est un capital stratégique actif sur lequel toute stratégie maritime rénovée doit prendre appui.

d) La Force océanique stratégique : fondement irremplaçable du statut de puissance mondiale

La composante sous-marine de la dissuasion nucléaire constitue peut-être l'atout le plus singulier et le plus irremplaçable de la puissance maritime française.

Quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), aujourd'hui de la classe « Le Triomphant », assurent en permanence, depuis le 28 janvier 1972 sans interruption, la présence d'au moins un bâtiment en patrouille opérationnelle : c'est la permanence à la mer, garantie ultime de la crédibilité de la dissuasion.

Cette Force océanique stratégique (FOST) assoit le statut de la France comme puissance nucléaire à vocation mondiale et lui confère, dans les négociations internationales sur la gouvernance des espaces maritimes, une autorité que nulle autre nation européenne ne peut revendiquer. Elle impose en retour des exigences de souveraineté strictes, liberté de navigation, maîtrise des approches, confidentialité des routes, qui éclairent d'une lumière particulière l'ensemble des engagements maritimes français : la France ne défend pas seulement des intérêts commerciaux ou juridiques sur les mers, elle défend les conditions d'existence de sa dissuasion.

e) Le paradoxe fondamental : une nation terrienne assise sur les océans

C'est ici que le diagnostic doit être sans complaisance. La France est souvent décrite, dans les cercles stratégiques, comme « une puissance maritime aux atouts sous-exploités ». Un immense domaine océanique, mais une culture populaire de la mer insuffisamment présente, des ports façades sur deux mers et un océan, mais hinterland industriel connecté davantage aux infrastructures belges et néerlandaises qu'aux quais du Havre ou de Marseille-Fos.

Le paradoxe maritime français en chiffres :

- 2^e ZEE mondiale (10,2 M km²) — mais seulement ~5 % du trafic conteneurisé européen
- Le Havre : 2,9 M TEUs/an — Rotterdam : 14 M TEUs — Anvers : 12 M TEUs — Hambourg : 7,5 M TEUs
- Le Rhin transporte 3 fois plus de fret que l'ensemble des voies navigables françaises réunies
- Part du fret ferroviaire : 9 % en France — 18 % en Allemagne — 12 % aux Pays-Bas
- Le terme « maritime » apparaît en moyenne moins de deux fois dans les programmes présidentiels français

Ce paradoxe n'est pas anecdotique : il est structurel. La France est une civilisation qui s'est d'abord développée à l'intérieur des terres. Ses élites dirigeantes, administratives et économiques sont en majorité encore issues d'une culture continentale, pour qui la mer reste davantage un horizon de vacances qu'un espace de souveraineté et de stratégie. Les orientations d'infrastructure portuaire, de connexion logistique ou de politique maritime sont décidées par des acteurs qui mesurent mal ce qu'un quai d'Anvers capturé sur un quai havrais représente concrètement pour la souveraineté économique nationale.

L'épisode de la crise COVID a été, à cet égard, un révélateur brutal.

Une part significative des principes actifs et des intrants pharmaceutiques est importée par voie maritime. La grande majorité des médicaments consommés en France transite ainsi par des conteneurs acheminés, pour l'essentiel via des ports étrangers, révélant une dépendance logistique dont la criticité est souvent sous-estimée.

[Annexe 1 - Hunter et Matthew]

L'article du sénateur Folliot illustre concrètement et de façon engagée le paradoxe géographique central de la sous-partie : la France détient le deuxième domaine maritime mondial, mais sa capacité à le défendre dans la durée est fragilisée par une culture politique continentale.

Hunter et Matthew incarnent de façon exemplaire la tension entre héritage souverain et risque de rétraction silencieuse, précisément ce que désigne l'expression « nation maritime qui s'ignore ».

1.2 L'émergence de nouvelles puissances et la pression chinoise sur les équilibres maritimes

Si la France peut se prévaloir de cette légitimité historique, elle évolue dans un environnement radicalement transformé par l'irruption de nouvelles puissances maritimes, au premier rang desquelles la Chine, et par un réarmement naval global qui redessine les rapports de force dans chaque bassin océanique.

a) L'expansion navale chinoise : une stratégie de long terme

Depuis deux décennies, la Chine, sortie de son empire du milieu, devenue leader de la construction navale mondiale, mène une politique maritime résolument expansionniste. Ses forces navales et ses garde-côtes constituent désormais, en nombre de coques, la première flotte de combat au monde avec près de 370 unités (US DoD, 2023), dont deux porte-avions opérationnels et un troisième en cours d'admission au service actif. En termes de tonnage militaire produit annuellement, Pékin devance l'ensemble des marines européennes cumulées, tout en demeurant en deçà des États-Unis pour le tonnage global et les capacités de projection.

Cette expansion excède les seuls espaces asiatiques. La présence massive de ses flottes de pêche industrielle dans les zones économiques exclusives mondiales, côtes africaines et Pacifique Sud, n'est pas qu'une réalité économique. Elle fonctionne comme un pré-positionnement stratégique, annonciateur d'une emprise plus structurée combinant acquisitions portuaires dans les pays de la nouvelle route de la soie et obtention de bases navales concédées.

Le développement d'une route maritime polaire arctique, en partenariat avec la Russie, illustrent cette vision de long terme.

b) Un réarmement naval généralisé

La pression chinoise s'inscrit dans un phénomène plus large de réarmement naval accéléré désormais engagé à l'échelle mondiale. Ces dynamiques dessinent un spectre de rivalités superposées qui fragilisent chacune un théâtre d'intérêt français distinct.

En Atlantique Nord et en Méditerranée orientale, la Russie, limitée dans ses sorties par la mer Baltique et la mer noire, projette ses sous-marins, de plus en plus performants, depuis ses bases arctiques, cherchant à contrôler le passage stratégique du détroit GIUK (Groenland-Islande-Royaume-Uni).

En Méditerranée, la Turquie conteste la délimitation des ZEE au détriment de la Grèce et de Chypre. En mer Rouge et dans le golfe arabo-persique, l'Iran arme des acteurs non étatiques capables de menacer les corridors maritimes mondiaux.

En mer de Chine du sud, la Chine, et d'autres états riverains, poldérisent des rochers isolés pour asseoir leurs revendications de ZEE.

Face à ces dynamiques cumulatives, la France ne peut se contenter d'administrer son héritage : elle doit s'inscrire dans une posture active de défense de ses positions et de ses principes.

c) Le choc AUKUS et la recomposition des alliances maritimes

L'accord AUKUS, (USA, UK, Australie.) conclu en septembre 2021, a privé la France d'un contrat historique de construction de sous-marins en Australie et révélé les limites de la confiance stratégique entre alliés. Au-delà du préjudice économique considérable, cet épisode a souligné la nécessité pour la France de construire ses partenariats Indo-Pacifique sur des bases plus diversifiées et d'affirmer une autonomie stratégique clairement articulée

[Annexe 2 - Pourquoi l'Arctique devient-il stratégique ?]

La synthèse de Jérémy Bachelier prolonge directement l'analyse de la montée en puissance navale sino-russe dans un théâtre stratégique émergent. Elle documente la militarisation russe de l'Arctique, la stratégie d'influence chinoise via le partenariat avec Moscou, et la compétition pour les ressources et les routes polaires, trois dimensions qui éclairent les mécanismes de recomposition des équilibres traités.

1.3 Les mers, enjeu croissant des relations internationales

Au-delà des rivalités entre puissances navales, la mer est devenue l'enjeu systémique par excellence des relations internationales. Elle supporte plus de 90 % des échanges commerciaux mondiaux en volume¹ et concentre une part croissante des infrastructures critiques de la civilisation numérique.

La France, par sa réalité de puissance maritime économiquement sous-dimensionnée relativement à son domaine géographique, est directement concernée par ces enjeux.

a) Les points d'étranglement, vulnérabilités structurelles de l'économie mondiale

La carte des routes maritimes est aussi la carte des vulnérabilités globales. Le détroit de Malacca concentre près de 40 % du commerce mondial ; le canal de Suez, environ 12 % ; le détroit d'Ormuz, quelque 20 % des exportations pétrolières mondiales ; Bab el-Mandeb, une fraction déterminante des approvisionnements énergétiques et commerciaux européens.

Lors de la crise houthie de 2023-2024, la déviation de 70 à 80 % du trafic commercial au large de Bab el-Mandeb a renchéri de 25 à 40 % le coût du transport conteneurisé entre l'Asie et l'Europe, allongeant les délais de livraison de deux à trois semaines (*voir Annexe 6 pour l'analyse opérationnelle complète de la crise*).

La dépendance des économies nationales à ces flux maritimes est totale : leur interruption prolongée constituerait un choc systémique d'une violence sans précédent, ce que confirment les conflits du premier semestre 2026.

Les tensions dans le golfe Arabo-Persique au cours du premier semestre 2026 ont apporté une nouvelle démonstration de cette vulnérabilité structurelle. La reprise des incidents affectant le trafic pétrolier au voisinage du détroit d'Ormuz — qu'il s'agisse de harcèlement de navires commerciaux, de menaces de mines ou d'actions de drones téléopérés — a rappelé que le contrôle de ce corridor, par lequel transitent environ 20 % des exportations pétrolières mondiales, reste soumis à la pression iranienne et à la volatilité des équilibres régionaux. Pour la France, dont l'approvisionnement énergétique et les exportations industrielles empruntent ces routes, chaque regain de tension dans ce détroit se traduit directement en risque économique et en impératif d'engagement naval.

¹ **En valeur** : La part maritime est légèrement inférieure (environ 70-80 %), car certains produits à haute valeur ajoutée (électronique, aéronautique, etc.) sont transportés par avion.

b) Les câbles² sous-marins, infrastructure névralgique invisible

En parallèle des routes de surface, les fonds marins recèlent une infrastructure tout aussi vulnérable que stratégique : câbles énergétiques et, surtout, câbles de transport des données numériques dont l'importance est aujourd'hui décisive. Le réseau mondial de câbles sous-marins, qui comptait plus de 550 liaisons en 2024, supporte l'essentiel du trafic numérique mondial, soit plus de 95 % des échanges de données, qu'il s'agisse des transactions financières internationales, des communications sensibles des gouvernements ou des volumes considérables générés par les infrastructures d'intelligence artificielle.

Des incidents récents en mer Baltique, notamment l'endommagement du câble Estlink en décembre 2024, et en Méditerranée ont révélé la vulnérabilité extrême de ces infrastructures qu'aucun cadre juridique international robuste ne protège encore.

La France, présente dans les consortiums de câblage atlantique et Indo-Pacifique, a un intérêt direct dans l'élaboration d'un régime de protection spécifique.

c) La fragilisation du droit international de la mer

La Convention de Montego Bay, bien que ratifiée par 169 États, est contournée par les États-Unis qui n'y ont pas adhéré, ouvertement violée par la Chine, dont les revendications en mer de Chine méridionale ont été invalidées par la sentence arbitrale de 2016, qu'elle a rejetée, et instrumentalisée par la Russie, qui étend unilatéralement ses revendications sur le plateau continental arctique. Les fonds marins demeurent largement méconnus, ouvrant un nouveau front de compétition que l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) peine à maîtriser. La mer est donc à la fois un bien commun de l'humanité et un terrain de rivalité intense.

[Annexe 3 - Vulnérabilité des câbles sous-marins]

La France dispose de tous les atouts pour jouer un rôle fondateur dans la protection des points d'étranglement et des câbles sous-marins, expertise juridique, présence dans les consortiums câbliers, domaine maritime universel, capacités navales.

Cette ambition suppose de traiter ces infrastructures comme des composantes à part entière de la souveraineté nationale et européenne du XXI^e siècle.

1.4 Conclusion partielle et ouverture.

La France est une puissance maritime d'envergure mondiale, dotée d'atouts que peu d'États peuvent lui disputer. Mais la légitimité historique ne suffit pas : elle est à la fois menacée de l'extérieur par de nouveaux compétiteurs déterminés, et fragilisée de l'intérieur par une culture stratégique insuffisamment tournée vers les mers.

² Les sources spécialisées distinguent le câble au sens de système complet, infrastructure déployée entre deux ou plusieurs points d'atterrissage, conçue et exploitée sous une gouvernance unitaire, et la liaison ou segment, qui désigne un tronçon particulier d'un système pouvant en comporter plusieurs. Ainsi, un même câble peut inclure plusieurs liaisons distinctes selon sa topologie en étoile ou en anneau. Le chiffre de ~400 câbles retenu dans le présent document correspond aux systèmes complets recensés par le Submarine Cable Map (TeleGeography, 2024) ; le chiffre de 550 liaisons parfois cité dans la littérature spécialisée intègre les segments constitutifs de ces mêmes systèmes. Ces deux ordres de grandeur ne sont pas contradictoires : ils mesurent des réalités différentes d'une même infrastructure.

Ce double diagnostic se déploie sur fond d'une mer devenue infrastructure névralgique de la civilisation : points d'étranglement des routes commerciales, câbles sous-marins porteurs des flux numériques mondiaux, droit international de la mer fragilisé par les grandes puissances révisionnistes, autant de vulnérabilités structurelles dont la France est directement solidaire.

Dans un environnement maritime de plus en plus conflictuel, quelles sont les menaces concrètes auxquelles la France et ses partenaires européens se trouvent exposés ?

C'est à cette analyse de l'instabilité croissante des mondes maritimes qu'il convient désormais de procéder.

2 Une instabilité croissante des mondes maritimes

Si la première partie a permis d'établir la position de la France dans le paysage des puissances maritimes, la seconde exige de plonger dans la réalité contemporaine de ces espaces océaniques, devenus les théâtres d'une instabilité croissante et multiforme. La compétition pour la maîtrise des mers ne se traduit plus seulement par des budgets navals ou des revendications diplomatiques : elle se manifeste par des confrontations directes, des menaces hybrides sophistiquées, et une fragmentation de l'espace normatif qui laisse des zones entières dans un état de non-droit opérationnel.

2.1 L'intensification des confrontations navales et la concrétisation des menaces hybrides

Les flottes de combat sont redevenues des instruments centraux d'affirmation de puissance et d'intimidation. Le réarmement naval en cours à l'échelle mondiale recompose les rapports de force dans chaque bassin océanique, tandis que les modalités de l'affrontement naval se transforment en profondeur.

a) Les enseignements des conflits récents

La guerre en mer Noire a fourni des retours d'expérience opérationnels que les états-majors européens ne peuvent ignorer.

La destruction du croiseur Moskva en avril 2022 par des missiles Neptune a démontré la vulnérabilité des grands bâtiments de surface face à des missiles antinavires précis ; l'efficacité croissante des drones navals ukrainiens a confirmé la transformation doctrinale en cours.

Volant au-delà de Mach 6, les missiles hypersoniques de type Zirkon russe (Mach 8-9) ou YJ 20 chinois (Mach 6 en croisière, Mach 10 en phase terminale), mettent sous pression les systèmes de défense antimissile actuels, SM-2 américains ou Aster 30 européens, contraignant les marines à accélérer leurs adaptations capacitaires.

L'amiral Vaujour a lui-même pris acte de ce défi en annonçant le doublement programmé de la dotation en missiles Aster à bord des frégates de défense et d'intervention.

À l'opposé de cette haute technologie, des armements d'une conception ancienne ou rudimentaire, à l'image des mines marines, connaissent dans les conflits récents un retour en grâce inattendu.

b) La révolution drone et les nouvelles armes navales

Les drones de surface, les drones sous-marins autonomes (programme SLAM-F), les planeurs acoustiques et les munitions téléopérées constituent une nouvelle couche capacitaire que la Marine nationale intègre progressivement, avec une ambition doctrinale clairement formulée : « piloter quand c'est nécessaire, droniser dès que c'est possible ». Le futur porte-avions de nouvelle génération (PA-NG) est conçu pour porter un groupe aérien hybride intégrant drones de combat, drones ravitailleurs et aéronefs pilotés.

c) Les menaces hybrides dans la zone grise

Les menaces hybrides opèrent dans la zone grise entre guerre et paix, combinant sabotage d'infrastructures sous-marines, manipulation de trafics maritimes, opérations de désinformation et pression par flottes de pêche interposées. Elles se caractérisent par trois niveaux d'ambiguïté : ambiguïté de l'auteur, ambiguïté de l'acte, ambiguïté de la réponse.

Le *spoofing* AIS (Automatic Identification System), technique de falsification consistant à émettre des positions fictives ou usurpées pour dissimuler l'identité, la route ou la localisation réelle d'un bâtiment, est désormais couramment employé par les acteurs russes et iraniens.

La flotte fantôme russe qui y recourt, les câbliers suspects en mer Baltique et les flottes de pêche chinoises aux abords des ZEE africaines constituent autant d'acteurs que les forces navales conventionnelles sont inégalement préparées à traiter.

d) Deux angles morts capacitaires que la lucidité stratégique commande d'assumer

L'honnêteté de l'analyse impose de signaler ici deux vulnérabilités capacitaires que les annexes du présent document identifient avec précision, mais que le corps principal ne saurait passer sous silence.

La première concerne la trame chasse navale embarquée sur porte-avions : l'incertitude sur le calendrier de sortie de service des Rafale F1 et sur la mise en service effective du NGF (chasseur de nouvelle génération européen) crée un risque de hiatus capacitaire à l'horizon 2035-2040 qui affecterait directement la valeur opérationnelle du futur porte-avions de nouvelle génération, programme structurant de la puissance maritime française pour les décennies à venir.

En l'absence d'une décision claire sur un Rafale de transition ou sur une accélération du NGF, ce risque demeure un angle mort stratégique assumé par défaut plutôt que par choix.

La seconde vulnérabilité concerne le partenariat franco-britannique : la Marine nationale travaille en coopération étroite avec la Royal Navy pour plusieurs programmes capacitaires majeurs, guerre des mines, présence mondiale, coopération sous-marine, au moment précis où cette dernière traverse une crise profonde de disponibilité et de financement.

[Annexe 4 - Entretien avec l'amiral Nicolas Vaujour]

L'amiral fournit une analyse capacitaire et doctrinale de première main sur la dronisation (DANAE, SLAM-F), sur la vulnérabilité des grands bâtiments face aux missiles hypersoniques, sur les enseignements opérationnels de la mer Rouge et sur la posture d'autonomie stratégique vis-à-vis de Washington.

2.2 L'Europe maritime face à ses divisions et à ses vulnérabilités stratégiques

La réponse à ces menaces appelle naturellement une action européenne coordonnée. Or, l'Europe maritime souffre de fractures multiples : entre États du littoral et États de l'hinterland d'abord, entre nations maritimes ambitieuses et Économies portuaires captives de leur voisinage ensuite. La France est au cœur de ces deux failles.

a) Une fracture intra-européenne

La Pologne, la Hongrie, la République tchèque ou la Slovaquie consacrent l'essentiel de leur réflexion stratégique à la menace terrestre russe sur leur flanc est, sans percevoir tous les enjeux maritimes comme une priorité. Inversement, le Portugal, Malte, Chypre ou la Grèce vivent quotidiennement les conséquences de l'instabilité maritime : migrations en Méditerranée, pression turque sur les ZEE, trafics illicites, menaces sur les câbles sous-marins.

Cette divergence perceptuelle se traduit dans les budgets, les postures et les votes au Conseil de l'Union européenne, rendant difficile la construction d'une stratégie maritime européenne cohérente et permanente.

Il existe, en filigrane, une Europe des « nations-archipels » : celle des États dont l'identité géographique s'est construite à la fois sur des espaces continentaux et insulaires, métropolitains et ultramarins. Héritiers des grandes découvertes, du commerce intercontinental et des rivalités coloniales qui les ont longtemps opposés, ces États ont conservé des territoires excentrés ainsi que des liens culturels, linguistiques et économiques étroits avec leurs anciennes possessions. De cet héritage commun naissent des préoccupations partagées : non pas des ambitions hégémoniques, mais la volonté de préserver les grands principes qui gouvernent la liberté de circulation sur les mers, leur protection et leur mise en valeur au bénéfice de l'humanité.

Ces nations forment ainsi un socle naturel sur lequel pourrait s'édifier une politique maritime européenne cohérente, rayonnant au profit de l'ensemble de l'Union.

C'est une ambition que la France a le devoir de porter.

Le programme tripartite de chasse aux mines, conduit depuis les années 1980 entre la France, la Belgique et les Pays-Bas, en offre l'illustration la plus aboutie : né d'une convergence d'intérêts géographiques et stratégiques entre trois nations à identité maritime affirmée, il a produit une interopérabilité opérationnelle durable et une base industrielle commune, modèle que la nouvelle génération de systèmes de guerre des mines, désormais centrée sur les drones autonomes, s'efforce de perpétuer. C'est précisément ce type de coopération structurée entre nations-archipels partageant la même culture de la liberté de navigation qui doit servir de matrice à une politique maritime européenne cohérente.

b) La faiblesse portuaire française : le classement contredit la géographie

Le retard compétitif des ports français constitue peut-être la traduction économique la plus éloquente et la plus systématiquement sous-estimée d'un rapport collectif défailant à la mer.

La France dispose pourtant d'une position géographique idéale : une façade atlantique ouvrant sur les routes transocéaniques, une façade Méditerranéenne, un accès naturel au marché intérieur européen. La réalité des flux est tout autre.

Classement des grands ports européens de conteneurs (données 2023)

Rang	Port	Pays	Conteneurs (M TEUs)	Tonnage total
1	Rotterdam	Pays-Bas	14,6	469 M t
2	Anvers-Bruges	Belgique	12,0	289 M t
3	Hambourg	Allemagne	7,7	114 M t
4	Algeciras	Espagne	5,3	95 M t
5	Valence	Espagne	5,0	77 M t
6	Brême / Bremerhaven	Allemagne	4,9	72 M t
7	Le Havre (1er port fr.)	France	2,9	63 M t
12	Marseille-Fos (2e port fr.)	France	1,5	78 M t

*Le Havre représente moins de 20 % du trafic de Rotterdam ; Marseille-Fos, 10 %.
Le range nord (Rotterdam-Hambourg) traite 65 % des conteneurs importés en France.
Les ports français captent ~5 % du fret conteneurisé européen pour ~12 % du PIB de l'UE.*

Le décalage compétitif des ports de façade français face à Rotterdam et Anvers n'est pas une fatalité géographique, mais le résultat d'un sous-investissement structurel dans les connexions multimodales entre les ports et leur hinterland. Les grands ports du Nord ont construit leur domination sur une trilogie infrastructurelle : voie fluviale rhénane, fer rapide, capillarité autoroutière, qui détourne vers eux jusqu'aux flux d'exportateurs français de l'intérieur du territoire. Ce décrochage est d'autant plus préoccupant que les instruments européens pour y remédier existent : les corridors TEN-T Rhine-Alpine et North Sea-Mediterranean offrent un cadre structurant, et le mécanisme CEF des cofinancements substantiels. Or la France en tire un bénéfice insuffisant, faute de maturité des projets, de retards accumulés sur les chantiers ferroviaires et fluviaux prioritaires, et d'un déficit de portage politique.

Le redressement portuaire français est moins une question de géographie ou de moyens que de volonté d'intégration dans les corridors européens et de capacité à mobiliser les instruments de financement disponibles.

c) Le déficit de connexion hinterland : un problème politique autant que technique

Les causes de cette situation sont à la fois techniques, budgétaires et culturelles.

Techniques d'abord : le réseau de voies navigables français, bien que long de 8 500 km, souffre de gabarits insuffisants. La majorité du réseau est limitée au gabarit Freycinet, conçu au XIX^e siècle pour des péniches de 300 tonnes, inapte au trafic moderne de péniches poussantes³ de 4 000 tonnes ou plus.

La liaison Rhin-Rhône, qui aurait créé une artère fluviale européenne de premier plan, a été abandonnée en 1997, décision emblématique d'une culture politique prioritairement terrienne, sous pression d'oppositions environnementales mais sans réelle vision stratégique maritime de substitution.

La part du fret ferroviaire dans les accès portuaires français demeure inférieure à 10 %, contre plus de 30 % dans les ports du range nord.

³ Les péniches poussantes de 4 000 tonnes ou plus sont des bateaux de servitude fluviale ou maritime spécialement conçus pour pousser (et non remorquer) des barges, des convois fluviaux ou des plates-formes non motorisées.

Budgétaires ensuite : pendant des décennies, l'investissement public français s'est orienté prioritairement vers le réseau ferroviaire à grande vitesse, au détriment des lignes capillaires de fret et des infrastructures logistiques portuaires. Les corridors de fret européens (Connecting Europe Facility) peinent à trouver des financements suffisants du côté français, tandis que l'Allemagne et les Pays-Bas investissent massivement dans leurs accès portuaires.

Culturelles enfin : la création en 2021 du groupement HAROPA Port (Le Havre, Rouen, Paris) constitue une avancée conceptuelle réelle, en cherchant à articuler les fonctions des trois ports de l'axe Seine au sein d'une gouvernance commune. Mais ce regroupement administratif se doit de compenser le retard d'investissement historique dans les connexions ferroviaires et fluviales. Il reste à concrétiser le sentiment d'urgence politique qui mobilisera les moyens à la hauteur de l'enjeu.

d) La souveraineté économique en jeu

L'enjeu dépasse la compétitivité commerciale. Le détournement des flux français vers des ports étrangers signifie que la France perd non seulement des recettes portuaires et des emplois logistiques, mais aussi une part de sa souveraineté économique sur ses propres importations et exportations.

Une marchandise qui transite par Anvers plutôt que par Le Havre est une marchandise dont la traçabilité, la sécurité logistique et la donnée commerciale associée échappent en partie à la capacité de surveillance et de régulation de l'État français. Dans un contexte où la maîtrise des données maritimes devient un élément de puissance stratégique à part entière, ce détournement prend une dimension qui dépasse largement la logistique.

[Annexe 5 - Marine nationale et économie maritime]

La note de Tancrede Wattelle traite précisément du déficit de coopération entre marines militaires et acteurs économiques maritimes, lacune que la crise houthie a rendu manifeste. Elle illustre également la vulnérabilité informationnelle (falsification AIS, brouillage électromagnétique) que la sous-partie 2.2 aborde sous l'angle de la vulnérabilité portuaire et de la souveraineté des données maritimes. Le centre opérationnel de l'information maritime qu'elle propose constitue une réponse directe aux fragilités décrites.

2.3 Les zones de conflits comme révélateurs des nouvelles formes de belligérance maritime

Les conflits en cours offrent une fenêtre d'observation sur les modalités inédites de la guerre maritime du XXI^e siècle : instrumentalisation des détroits, militarisation des flux migratoires et prolifération des trafics illicites constituent les trois formes principales de cette belligérance diffuse.

a) L'instrumentalisation stratégique des détroits

La crise houthie a démontré qu'un acteur sub-étatique, adossé à un parrain régional, peut avec des missiles et des drones de coût relativement modéré paralyser l'un des corridors maritimes les plus empruntés de la planète.

La coalition France-Grèce-Italie au sein de l'opération a permis de tester en conditions réelles l'interopérabilité des marines européennes, mais a révélé des déficits opérationnels préoccupants : systèmes de brouillage insuffisants, vulnérabilité face aux vecteurs lents et nombreux, tensions sur l'endurance logistique.

La formule de l'amiral Vaujour concernant les divergences avec Washington en mer Rouge « *on n'est pas d'accord, on dit non mais on ne se dispute pas* » traduit la difficulté de maintenir une doctrine d'autonomie stratégique au sein de coalitions à dominante américaine.

b) La militarisation des flux migratoires

Les flux migratoires ont été instrumentalisés comme arme de pression politique, transformant la Méditerranée en espace de tension permanente. La Biélorussie en 2021, la Turquie depuis 2016 : dans les deux cas, la démonstration est faite qu'un flux humain peut être transformé en levier de chantage diplomatique. Cette instrumentalisation crée des zones de compétence contestée où les marines peinent à définir leur rôle opérationnel, mêlant droit maritime international et considérations d'ordre intérieur.

c) Les trafics illicites, économies parallèles d'échelle industrielle

Les trafics illégaux s'opèrent à une échelle quasi industrielle, exploitant les angles morts de la surveillance maritime. Les routes maritimes de la cocaïne, reliant l'Amérique latine à l'Europe, se concentrent de plus en plus en Méditerranée et dans l'Atlantique Est, avec un trafic annuel estimé à 600-700 tonnes, transitant par les Açores et les Canaries.

Un déplacement géographique significatif de ces flux s'ensuit : l'intensification des contrôles portuaires au Havre et dans les grands ports du Nord de la France contraint désormais les filières de criminalité organisée à reporter une part croissante de leurs acheminements vers le golfe de Gascogne et les façades atlantiques.

Bateaux et semi-submersibles⁴ opèrent au large des côtes charentaises, girondines et bretonnes, exploitant la profondeur des approches atlantiques et les variations de la densité de surveillance sur cet espace.

Face à l'extension du trafic vers le golfe de Gascogne, une coordination renforcée entre la Marine nationale, la Douane, la Gendarmerie, la Police et les partenaires européens s'impose. Ce phénomène confirme une fois de plus que la répression ciblée sur une zone ne fait que déplacer les flux, sans les éradiquer.

Le golfe de Guinée reste le premier foyer mondial de piraterie. Ces flux fragilisent les États côtiers africains, alimentent des réseaux criminels transnationaux et créent des zones de non-droit opérationnel. Ces enseignements confirment que la sécurité maritime ne peut plus être pensée comme un problème sectoriel ou national : elle est une composante structurelle de la sécurité globale.

[Annexe 6 - La crise houthie en mer Rouge (2023-2024)]

La crise houthie constitue le cas d'école le plus complet de belligérance maritime asymétrique contemporaine. Elle démontre la vulnérabilité des routes maritimes, les limites des doctrines de défense de zone héritées de la Guerre froide, et la nécessité d'une réponse européenne coordonnée, multi-domaine et ancrée dans une véritable autonomie stratégique.

Pour la France, elle constitue à la fois un avertissement et un argument en faveur de son leadership maritime européen.

⁴ Engins partiellement immergés (seule une petite partie émerge : cockpit, tuyaux d'échappement).
Exemple : « Narco-sub » (sous-marins artisanaux) utilisés par les cartels (Colombie, Mexique).

2.4 Conclusion partielle et ouverture.

L'analyse de l'instabilité maritime contemporaine démontre l'ampleur et la complexité des défis auxquels la France et ses partenaires sont confrontés.

Les menaces viennent de l'extérieur, confrontations navales, actions hybrides dans la zone grise, instrumentalisation des détroits, prolifération des trafics illicites, mais aussi de l'intérieur, sous la forme d'un modèle portuaire et logistique qui sous-exploite la position géographique française et d'une souveraineté informationnelle sur les flux maritimes insuffisamment assurée.

Ce diagnostic, aussi sombre soit-il, n'est pas sans issue : il appelle à un changement de perspective, de la réponse aux crises vers la construction d'un horizon commun de gouvernance maritime.

3 Vers un horizon commun : la France, acteur d'une gouvernance maritime renouvelée

Les deux parties précédentes ont établi le diagnostic : une puissance maritime française aux atouts réels, mais sous pression extérieure et minée par ses propres contradictions internes. Toute analyse stratégique sérieuse ne saurait s'arrêter au constat : elle doit déboucher sur des orientations d'action.

Car l'alternative à une gouvernance maritime coopérative n'est pas le statu quo mais le chaos, la loi du plus fort et l'effondrement progressif de l'ordre juridique sur les mers.

3.1 La gestion renforcée des biens communs maritimes : un impératif de civilisation

Les espaces maritimes partagés, haute mer, zones économiques exclusives internationales, grands fonds abyssaux, constituent des biens communs de l'humanité au sens plein du terme. Ils ne sauraient être abandonnés à la prédation des États les plus puissants ou des acteurs économiques les moins scrupuleux. La France, forte de sa tradition juridique internationaliste et de sa présence dans tous les bassins océaniques, doit se positionner comme le moteur d'une revivification des instances mondiales de la gouvernance maritime.

a) Réformer l'Autorité internationale des fonds marins

L'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), siégeant à Kingston, peine à faire face à la pression des acteurs étatiques et privés souhaitant exploiter les ressources des grands fonds avant que les règles ne soient solidement établies. Nodules polymétalliques, sulfures hydrothermaux, terres rares : la valeur stratégique de ces ressources n'a cessé de croître.

La France, qui a officiellement appelé à un moratoire sur l'exploitation minière des grands fonds, est l'un des rares pays en mesure de porter une vision à la fois scientifique, industrielle, juridique et éthique. Ce rôle de pionnier responsable, défendant la notion de patrimoine commun de l'humanité contre les logiques de prédation, constitue l'un des axes les plus originaux de son ambition maritime.

b) Consolider et étendre le cadre normatif

La France doit continuer de plaider activement pour une application effective des conventions existantes et pour le renforcement des mécanismes de contrôle des violations du droit de la mer.

Trois domaines prioritaires : la protection des câbles sous-marins, par un régime spécifique incluant des zones de protection autour des atterrissages et un mécanisme d'enquête internationale ; la ratification universelle du Traité sur la haute mer (BBNJ, 2023), avancée historique pour la biodiversité en haute mer ; et la régulation du spatial maritime, en faisant de la surveillance satellitaire un bien commun informationnel plutôt qu'un monopole national.

c) Mettre la surveillance spatiale au service du collectif

Les constellations européennes du programme Copernicus, combinées aux données AIS, offrent une couverture maritime quasi globale. La France, présente dans le programme CSO et dans Copernicus, dispose d'une capacité nationale qu'elle devrait davantage mutualiser avec ses partenaires dans une logique de Maritime Domain Awareness collectif.

Gouverner les mers dans l'intérêt commun, c'est aussi partager la connaissance et la surveillance du milieu.

[Annexe 7 - Vers une gouvernance des fonds marins]

La maîtrise des profondeurs sera, demain, aussi déterminante pour la puissance d'un État que la maîtrise des mers de surface l'a été hier. La France a les moyens d'y jouer un rôle fondateur, à condition d'en faire, dès aujourd'hui, une priorité stratégique explicite.

3.2 La résilience des zones littorales face au dérèglement climatique : un engagement urgent et structurant

Le dérèglement climatique est déjà, et sera encore davantage, une réalité maritime.

La montée des eaux, l'acidification des océans, l'intensification des événements météorologiques extrêmes et l'érosion accélérée des littoraux menacent directement des populations entières, des infrastructures critiques et des écosystèmes irremplaçables.

a) L'ampleur des risques climatiques maritimes

Le GIEC, dans son sixième rapport d'évaluation (2022), estime une hausse du niveau des mers de 0,43 à 0,84 mètre d'ici 2100 dans les scénarios intermédiaires, susceptible de dépasser un mètre dans les scénarios hauts.

Pour les petits États insulaires du Pacifique — Tuvalu, Kiribati, Îles Marshall —, certaines îles habitées sont menacées de submersion à terme. L'acidification des océans menace directement les écosystèmes coralliens dont dépendent des millions de personnes.

En Arctique, la réduction de la banquise — estimée à 10-12 % par décennie depuis 1979 — accélère l'ouverture de nouvelles routes maritimes et l'accès à des ressources stratégiques.

b) Les vulnérabilités françaises ultramarines

La France n'est pas étrangère à ces risques. La Polynésie française, avec ses atolls du Tuamotu, ses lagons coralliens et ses côtes exposées à la montée des eaux, vit déjà les effets tangibles du changement climatique. Les Antilles sont soumises à des cyclones d'intensité croissante ; Mayotte subit une érosion côtière accélérée ; La Réunion est menacée par des cyclones de catégorie supérieure.

Ces vulnérabilités confèrent à l'engagement français une dimension d'intérêt national immédiat, au-delà de la seule solidarité internationale.

c) Un levier de diplomatie maritime renouvelée

Accompagner la résilience des zones littorales est à la fois un impératif humanitaire, une obligation de solidarité internationale et un intérêt stratégique bien compris.

La France doit mobiliser ses expertises en ingénierie côtière (CEREMA, BRGM), en gestion des ressources halieutiques (IFREMER) et en droit de l'environnement marin pour accompagner les communautés littorales les plus vulnérables.

La création d'une entité franco-européenne d'ingénierie côtière constituerait un instrument à coût modéré et à fort impact symbolique, en cohérence avec les engagements climatiques de la France.

d) Le dérèglement climatique comme contrainte opérationnelle : bases navales et capacités militaires ultramarines

Le dérèglement climatique ne se limite pas à un enjeu humanitaire ou diplomatique : il constitue une contrainte opérationnelle directe et croissante pour les capacités militaires françaises. Les bases navales ultramarines, Fort-de-France en Martinique, Nouméa en Nouvelle-Calédonie, Papeete en Polynésie française, sont physiquement exposées à la montée des eaux, à l'intensification cyclonique et à l'érosion côtière accélérée.

Ces infrastructures ne sont pas interchangeables : elles conditionnent la permanence de la présence française dans chacun de leurs bassins océaniques respectifs, assurent le soutien logistique des patrouilles de souveraineté et constituent les points d'appui indispensables à toute projection de force en Indo-Pacifique.

Leur mise hors service temporaire lors d'un épisode cyclonique se traduirait directement en réduction de la disponibilité opérationnelle de la Marine nationale dans ces théâtres.

En Arctique, le dégel du pergélisol et la volatilité accrue des conditions météorologiques compliquent dégradent les performances des capteurs et systèmes d'armes.

La planification capacitaire française, et en particulier la prochaine loi de programmation militaire, devra intégrer ces contraintes comme des variables d'entrée à part entière, au même titre que les menaces étatiques, sous peine de programmer des forces théoriquement disponibles mais pratiquement entravées par leur propre environnement d'emploi.

[Annexe 8 - Vulnérabilités climatiques littorales]

La vulnérabilité climatique des littoraux français et ultramarins n'est pas une fatalité passive : elle est le terrain d'une diplomatie maritime active que peu de puissances peuvent exercer avec la même légitimité scientifique et politique. Investir dans la résilience littorale, c'est investir dans la crédibilité de la puissance maritime française

3.3 Valorisation de la ressource humaine maritime : projet d'une université maritime européenne

Aucune stratégie maritime ne tient sans les hommes et les femmes qui en sont les acteurs

Mais la ressource humaine maritime française et européenne souffre d'un double déficit : quantitatif, avec un écart croissant entre les besoins et les viviers de formation ; et qualitatif, avec un déficit culturel profond qui prive les élites dirigeantes de la sensibilité maritime nécessaire à la conduite des stratégies collectives et les navires d'équipages nationaux.

a) Un déficit structurel de compétences maritimes en Europe

L'Europe fait face à un déclin du nombre d'officiers de marine formés sur son territoire, au profit de formations asiatiques moins coûteuses.

Les métiers émergents du maritime numérique, cybersécurité maritime, pilotage de drones navals, gestion des données AIS, exploitation des énergies marines renouvelables, ne disposent pas encore de filières structurées à l'échelle européenne. L'amiral Vaujour a signalé l'imminence de la contrainte démographique pesant sur le recrutement de la Marine nationale à l'horizon 2030-2035, appelant à des ajustements préventifs.

b) Refonder la culture stratégique par la formation

Le problème de l'inculture maritime n'est pas réductible à un manque de marins brevetés ou de techniciens portuaires. Il est, plus profondément, celui d'élites dirigeantes, hauts fonctionnaires, décideurs politiques, chefs d'entreprise, qui ont été trop longtemps à ne pas traiter la mer comme espace prioritaire de souveraineté et de stratégie.

La correction de ce déficit passe par une action systémique sur plusieurs niveaux simultanés : intégration d'un module de stratégie maritime dans les programmes des grandes écoles et des écoles de commerce de premier rang ; développement de cycles de sensibilisation maritime dans les comités locaux de l'IHEDN, selon le modèle des trinômes académiques de défense et de citoyenneté ; renforcement des partenariats entre les ports français et le tissu universitaire régional, afin de produire des économistes, des juristes et des ingénieurs nourris de la réalité portuaire.

c) Un réseau européen d'excellence maritime à formaliser

L'idée d'une université maritime européenne de type Erasmus est particulièrement stimulante. Les nœuds d'un tel réseau existent : l'École nationale supérieure maritime (ENSM, quatre campus), l'École navale de Brest, l'Université de Brest (UBO) avec ses laboratoires d'océanographie, la World Maritime University de Malmö (Suède, sous l'égide de l'OMI). Ces institutions fonctionnent en silos nationaux, sans architecture commune ni cadre de certification partagé.

Le programme Erasmus+ maritime existe à l'état embryonnaire via le réseau EMUNI. L'enjeu est de passer d'un réseau informel à une institution reconnue, dotée d'un financement européen dédié et d'une visibilité politique affichée.

d) Un investissement dans la souveraineté maritime de long terme

Un tel projet dépasse la formation professionnelle : c'est un instrument de construction d'une communauté stratégique européenne.

Les officiers de marine, les juristes, les ingénieurs et les économistes formés ensemble développent une culture de référence partagée et des réseaux de confiance interpersonnels : précisément ce qui fait défaut dans les États de l'hinterland européen.

Il présente en outre une articulation naturelle avec les enjeux de ressources humaines militaires : une université maritime européenne pourrait constituer un sas de préformation civile facilitant les reconversions vers les filières navales militaires.

C'est, au fond, l'un des investissements les plus rationnels qu'une stratégie maritime ambitieuse pourrait porter, parce qu'il s'attaque à la racine du problème : le manque de France maritime dans les têtes.

e) Le regroupement des nations-archipels pour donner un nom et un cadre institutionnel à l'ambition

La notion de « nations-archipels » mérite d'être ici précisée et opérationnalisée, car elle désigne le seul socle politique réaliste sur lequel les cinq chantiers précédents pourraient trouver une traduction collective.

Ces nations existent et sont au moins sept au sein de l'Union européenne : la France, puissance maritime universelle ; le Portugal, dont la ZEE dépasse 1,7 million de km² ; l'Espagne, présente dans l'Atlantique et en Méditerranée occidentale ; les Pays-Bas, première puissance portuaire continentale ; la Belgique, partenaire historique dans la guerre des mines ; la Grèce, première flotte marchande mondiale en tonnage ; le Danemark enfin, dont la souveraineté sur le Groenland lui confère une présence arctique unique en Europe.

L'Allemagne, nation charnière entre les nations littorales et les nations continentales européenne, et ayant un besoin de débouchés maritimes pour ses productions, doit y trouver toute sa place.

Cet ensemble appelle naturellement à une coopération opérationnelle et industrielle accrue avec le Royaume-Uni, la Norvège et les autres pays riverains de la mer Baltique.

Ces sept nations archipels, et celles qui les auront rejointes, partagent des territoires insulaires ou ultramarins, des flottes projetées au-delà des eaux européennes, et une culture de la mer suffisamment enracinée pour générer des élites sensibles aux enjeux maritimes — précisément ce que l'hinterland européen ne partage pas encore. Sur le plan institutionnel, cette entité maritime a tous les atouts pour se constituer.

La PESCO (programme de coopération renforcée de l'Union Européenne), dont le projet MMCM de guerre des mines constitue déjà une matrice franco-belgo-néerlandaise, la Stratégie de sûreté maritime de l'UE et les corridors TEN-T cofinancés par le mécanisme CEF fournissent les cadres juridique, politique et logistique nécessaires.

La France, seule de ces sept nations à cumuler puissance nucléaire, siège permanent au Conseil de sécurité, ZEE universelle et industrie navale militaire complète, a la légitimité naturelle pour porter cette coalition, sous réserve de présenter, dans les prochains sommets européens de défense, sa feuille de route concrète : un agenda maritime commun des nations-archipels, adossé à un financement européen dédié et à une présidence tournante.

f) Conditions de faisabilité : lever les obstacles politiques et institutionnels

L'ambition d'une université maritime européenne ne saurait faire l'économie d'un regard lucide sur les obstacles qui en jalonnent le chemin.

Trois résistances structurelles sont prévisibles.

La première est nationale : les systèmes éducatifs européens demeurent jalousement souverains, et la certification des officiers de marine, qui engage directement la responsabilité des États en matière de sécurité des personnes et de souveraineté

opérationnelle, sera difficilement déléguée à une institution commune sans négociations longues et âpres entre ministères de tutelle.

La seconde est financière : le programme Erasmus+, conçu pour financer des mobilités individuelles et des partenariats pédagogiques ponctuels, est structurellement inadapté au financement d'une institution permanente dotée de capacités propres de recherche et de certification. Une ligne budgétaire dédiée, inscrite dans le prochain cadre financier pluriannuel européen 2028-2034, constitue un préalable non négociable.

La troisième résistance est politique : les États de l'hinterland européen, qui ne perçoivent pas encore les enjeux maritimes comme prioritaires, n'ont aucune raison spontanée de cofinancer une institution dont ils ne percevraient pas immédiatement les bénéfices.

La stratégie d'entraînement la plus réaliste consiste donc à lancer le projet dans le cadre restreint de la coalition des nations-archipels, en constituant d'abord un réseau opérationnel entre les institutions existantes, ENSM, École navale, World Maritime University de Malmö... avant d'en proposer l'élargissement progressif à l'ensemble de l'Union sur la base de résultats démontrés.

[Annexe 9 - Institut Français de la Mer (IFM)]

Illustration concrète, à l'échelle de la Charente-Maritime, des mécanismes de sensibilisation maritime qu'il serait souhaitable de systématiser à l'échelle nationale et européenne.

3.4 La compétitivité portuaire : reconnecter la France à ses propres mers

Le paradoxe maritime français trouve sa traduction économique la plus éloquente dans le décalage compétitif des ports français face aux grands hubs du range nord. Ce décrochage a été documenté dans la partie 2 du présent rapport ; il appelle ici des orientations d'action.

Le redressement portuaire suppose d'agir simultanément sur trois leviers.

Le premier est infrastructurel : accélérer le raccordement ferroviaire et fluvial des façades atlantique et méditerranéenne aux corridors européens TEN-T, en mobilisant pleinement les cofinancements du mécanisme CEF (Connecting Europe Facility) aujourd'hui sous-utilisés par la France.

Le gabarit des voies navigables françaises, toujours limité au *standard Freycinet du XIX^e siècle* (38,50 m x 5,20 m), doit être modernisé en priorité sur les axes stratégiques (Seine-Nord, Rhône-Saône) pour atteindre les *normes européennes classe V* (185 m x 11,40 m) et booster la logistique fluviale.

Le deuxième levier est gouvernemental : le groupement HAROPA Port constitue une avancée conceptuelle réelle, mais il doit être doté d'une autorité de portage politique suffisante pour arbitrer les conflits d'usage entre développement portuaire, contraintes environnementales et intérêts locaux.

Le troisième levier est culturel : mieux former les décideurs publics, préfets, élus territoriaux, hauts fonctionnaires des ministères, à la réalité stratégique des flux portuaires.

3.5 La souveraineté numérique sur les flux maritimes : maîtriser la donnée comme instrument de puissance

La puissance maritime du XXI^e siècle ne se mesure plus seulement en nombre de coques ou en TEUs traités sur les quais : elle se mesure aussi à la capacité d'un État à connaître, authentifier et exploiter les données produites par les flux maritimes qui traversent son domaine. Or, sur ce terrain, la France accuse un retard structurel que la crise houthie a rendu manifeste.

La donnée maritime, signaux AIS, imagerie satellitaire, données de manifestes et de conteneurs, flux financiers associés au fret, est produite en quantité considérable dans les espaces relevant de la souveraineté française. Elle est pourtant agrégée, traitée et monétisée en majorité par des acteurs étrangers, américains ou asiatiques, opérant depuis des plateformes numériques sur lesquelles la France n'exerce qu'une influence résiduelle.

Trois orientations s'imposent :

La première consiste à créer un centre opérationnel de l'information maritime permanent, tel que le propose Tancrede Wattelle dans la note IRIS d'avril 2026, chargé d'agréger les flux multisources, publics, privés, coopération navale volontaire, et de produire une situation maritime de référence partagée entre les opérateurs d'importance vitale.

La deuxième orientation est de mobiliser le réseau de capteurs d'opportunité que constitue les flottes commerciales comme la CMA-CGM, troisième armateur mondial, en renforçant le cadre juridique permettant à leurs navires de contribuer à la connaissance du milieu maritime dans des conditions encadrées et proportionnées.

La troisième orientation est de porter, au niveau européen, une initiative de Maritime Domain Awareness collectif, en mutualisant les capacités Copernicus avec les données des marines partenaires, afin de constituer une situation commune des espaces maritimes qui ne dépende pas des seuls renseignements fournis par Washington.

La maîtrise de la donnée maritime est, au fond, le prolongement numérique de la liberté de navigation : une puissance qui ne voit pas ses mers ne peut ni les défendre ni les gouverner.

3.6 Conclusion partielle et ouverture

Ces cinq orientations, gouvernance des biens communs, résilience littorale, capital humain, compétitivité portuaire et souveraineté numérique, forment un tout indissociable : aucune ne peut porter ses fruits isolément, et la maîtrise des données maritimes conditionne l'efficacité de toutes les autres.

Elles ne forment cependant un tout cohérent que portées par une coalition d'États partageant la même culture de la liberté de navigation : la coalition des nations-archipels, dont la France doit assumer le leadership, est le cadre politique sans lequel chacun de ces chantiers risque de demeurer une ambition solitaire.

La France dispose des capacités pour initier cette dynamique et pour fédérer autour d'elle les nations qui partagent cette vocation. Mais aucun de ces chantiers ne portera ses fruits tant qu'elle n'aura pas franchi le préalable qui les conditionne tous : traverser son détroit intérieur, cet étranglement culturel pluriséculaire qui la sépare de la vocation maritime qu'elle porte sans pleinement l'assumer.

Conclusion générale

La question de la puissance maritime française au XXI^e siècle ne se réduit ni à une nostalgie des grands siècles de marine, ni à une inquiétude face au déclin. Elle appelle un regard lucide, stratégique et sans complaisance.

La France est une puissance maritime reconnue : par son héritage, ses espaces, ses compétences et son cadre juridique. Mais cette reconnaissance est soumise à une pression double. Extérieure d'abord : la montée en puissance navale de la Chine, la multiplication des zones de tension maritime, la fragilisation du droit international, l'instrumentalisation des détroits, la crise climatique. Intérieure ensuite, et c'est peut-être la plus insidieuse : celle d'un pays qui est responsable de la deuxième ZEE mondiale mais dont la culture stratégique, les élites dirigeantes et les infrastructures logistiques sont demeurées fondamentalement marqués par leurs terroirs.

Un pays dont les grands décideurs découvrent lors de chaque crise, sanitaire, énergétique, logistique, énergétique, , l'étendue de sa dépendance à des flux qu'il ne maîtrise pas.

Face à ce double diagnostic, la tentation du repli ou de la posture solitaire serait fatale. La réponse française ne peut être qu'européenne dans son cadre, multilatérale dans son ambition et ancrée dans le droit dans ses méthodes.

Ces cinq chantiers, développés dans la troisième partie du présent rapport, s'inscrivent dans une vision où capacités juridiques, engagement climatique, capital humain, maîtrise logistique et souveraineté numérique se renforcent mutuellement. Ils ne valent cependant que s'ils sont portés par une France qui aura consenti à se réconcilier avec sa propre vocation maritime : en formant ses élites différemment, en investissant dans ses connexions portuaires, en protégeant son domaine ultramarin avec la même constance qu'elle consacre à ses frontières terrestres.

Pour faire aboutir ces ambitions, la France doit confirmer sa diplomatie maritime.

[Annexe 10 - Diplomatie maritime de la France]

En 2026, la France renforce son influence maritime par des alliances stratégiques pour devenir une puissance d'équilibre.

Définir les caps d'une navigation dangereuse, organiser les changements de cap de la flotte européenne qui s'est rassemblée autour d'elle ; baliser les approches, ouvrir les routes d'accès à des mers mieux gouvernées : telle est la vocation d'une puissance maritime qui refuse de laisser l'histoire se faire sans elle. Mais pour exercer ce rôle avec crédibilité, la France devra d'abord accomplir la traversée la plus difficile, non pas celle des océans qu'elle administre, mais celle de son détroit intérieur : cet étranglement culturel pluriséculaire qui sépare une nation de la mer dont elle est, objectivement, l'une des premières héritières, et qui ne sera franchi que le jour où la puissance maritime cessera d'être seulement une réalité juridique et géographique pour devenir une conviction partagée, des quais du Havre aux bancs des grandes écoles, et donnera aux jeunes l'envie de se tourner vers le grand large.

[Annexe 11 - Fonds marins et câbles sous-marins]

Stratégie maritime française : protéger câbles et fonds marins par gouvernance et intervention européenne.

Bibliographie

Henri Masse

« Une guerre pour les Malouines - 1996 ».

Thèse de doctorat (histoire) – Sous la direction de Alfred Wahl. Soutenance en 1997 à Metz.

<https://theses.fr/1997METZ010L?domaine=theses>

---oo0oo---

Vincent Groizeleau

« Entretien avec l’amiral Nicolas Vaujour, chef d’état-major de la Marine nationale »

Mer et Marine – Toute l’actualité maritime - 16/02/2026.

<https://www.meretmarine.com/fr/defense/entretien-avec-l-amiral-nicolas-vaujour-chef-d-etat-major-de-la-marine-nationale-0>

---oo0oo---

Tancrède Wattelle / Doctorant, École navale/CNAM

« Quel partenariat pour la marine nationale avec les acteurs de l’économie maritime ? »

IRIS, 9 avril 2026

<https://www.iris-france.org/quel-partenariat-pour-la-marine-nationale-avec-les-acteurs-de-leconomie-maritime/>

---oo0oo---

Bibliographie complémentaire

I. Documents de stratégie et de doctrine français

Ministère des Armées / SGDSN *Revue nationale stratégique 2025*. Paris : Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, 14 juillet 2025. <https://www.sgdsn.gouv.fr/publications/revue-nationale-strategique-2025>

Ministère des Armées / DGRIS *Stratégie de défense pour l’Arctique — horizon 2030*. Paris : Direction générale des relations internationales et de la stratégie, juillet 2025. <https://www.defense.gouv.fr/dgris/enjeux-regionaux/poles/strategie-defense-larctique-fruk>

Ministère des Armées *Stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins*. Paris : ministère des Armées, 16 février 2022. <https://www.defense.gouv.fr/actualites/maitrise-fonds-marins-bilan-trois-ans-publication-strategie-ministerielle>

Comité interministériel de la mer (CIMer) *Stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des ressources minérales dans les grands fonds marins*. Paris : Secrétariat général de la mer, 22 janvier 2021.

Secrétariat général de la mer *Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2023-2029*. Paris : SGMer, 2023.

Ministère des Armées / SGDSN *Revue nationale stratégique 2022*. Paris : SGDSN, 9 novembre 2022. <https://www.sgdsn.gouv.fr/publications/revue-nationale-strategique-2022>

Marine nationale *Livre bleu de la Marine nationale : stratégie maritime de la France*. Paris : ministère de la Défense, 2009. [Cité dans les travaux précédents de l'AR-18.]

II. Documents officiels internationaux et européens

Nations Unies *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM / UNCLOS III)*. Montego Bay, 10 décembre 1982. Entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Recueil des traités des Nations Unies, vol. 1833.

Nations Unies *Accord sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (Traité BBNJ — Haute Mer)*. New York, 19 juin 2023. A/RES/77/312.

GIEC / IPCC *Sixième rapport d'évaluation (AR6) — Groupe de travail I : Les bases physiques des sciences du climat*. Genève : GIEC, 2021. ISBN : 978-92-9169-158-6.

GIEC / IPCC *Sixième rapport d'évaluation (AR6) — Groupe de travail II : Impacts, adaptation et vulnérabilité*. Genève : GIEC, 2022. — [Contient les données sur la hausse du niveau des mers à l'horizon 2100, citées en 3.2 et Annexe 8.]

Union européenne *Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (EUMSS) — Plan d'action actualisé*. Bruxelles : Conseil de l'UE, 2023.

Union européenne *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF) — Corridors TEN-T*. Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil, 7 juillet 2021.

Département de la Défense des États-Unis (US DoD) *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China — Annual Report to Congress 2023*. Washington D.C. : Office of the Secretary of Defense, 2023. [Cité en 1.2a pour les données sur la marine chinoise : environ 370 unités de combat.]

TeleGeography *Submarine Cable Map 2024*. Washington D.C. : TeleGeography, 2024. <https://www.submarinecablemap.com> [Cité en 1.3b pour le chiffre de ~400 câbles / ~550 liaisons.]

III. Rapports parlementaires et institutionnels français

Sénat — Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées *Rapport d'information n° 3218 sur la stratégie maritime de la France face à la montée des tensions*. Rapporteurs : MM. Cédric Perrin et Jean-Louis Leclerc. Paris : Sénat, 2023.

Assemblée nationale — Commission de la défense nationale *Rapport d'information sur la maîtrise des fonds marins*. Paris : Assemblée nationale, XVI^e législature, 2022-2023. <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/opendata/RINFANR5L16B0823.html>

Sénat — Délégation sénatoriale aux outre-mer *Rapport sur la stratégie maritime en outre-mer*. Paris : Sénat, 2022.

CEREMA *Bilan de l'érosion côtière en France : indicateurs nationaux de suivi du recul du trait de côte*. Paris : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, 2024.

IV. Sources académiques et d'expertise en stratégie maritime

Groizeleau, Vincent « Entretien avec l'amiral Nicolas Vaujour, chef d'état-major de la Marine nationale ». *Mer et Marine*, 16 février 2026. <https://www.meretmarine.com/fr/defense/entretien-avec-l-amiral-nicolas-vaujour-chef-detat-major-de-la-marine-nationale-0> [Déjà en bibliographie principale — à conserver, référence fondatrice du document.]

Wattelle, Tancrede « Quel partenariat pour la Marine nationale avec les acteurs de l'économie maritime ? ». *Note IRIS*, n° 5. Paris : Institut de Relations Internationales et Stratégiques, avril 2026. <https://www.iris-france.org/quel-partenariat-pour-la-marine-nationale-avec-les-acteurs-de-leconomie-maritime/> [Déjà en bibliographie principale — à conserver.]

Bourgoin, Émilie (réd.) et **Bachelier, Jérémie** (dir.) « Pourquoi l'Arctique devient-il stratégique ? ». *Diploweb.com*, février 2026. <https://www.diploweb.com/Planisphere-Pourquoi-l-Arctique-devient-il-strategique-Avec-J-Bachelier.html> [Source directe de l'Annexe 2 — absente de la bibliographie principale.]

Folliot, Philippe (sénateur du Tarn) *et al.* « Hunter et Matthew : la France ne doit pas disparaître à bas bruit de l'Indo-Pacifique ». *Le Figaro — Vox Monde*, 27 janvier 2026. <https://www.lefigaro.fr/vox/monde/hunter-et-matthew-la-france-ne-doit-pas-disparaitre-a-bas-bruit-de-l-indo-pacifique-20260127> [Source directe de l'Annexe 1 — absente de la bibliographie principale.]

Mahan, Alfred Thayer *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston : Little, Brown & Co., 1890. [Référence de fond incontournable pour tout travail sur la puissance maritime ; son absence d'un corpus de cette nature est notable.]

Castex, Raoul *Théories stratégiques* (7 vol.). Paris : Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1929-1935. [Corpus fondateur de la pensée navale française ; sa présence dans une bibliographie de l'IHEDN serait particulièrement appropriée.]

Lacoste, Yves *Géopolitique de la Méditerranée*. Paris : Armand Colin, 2006. ISBN : 978-2-200-26809-5.

Bellais, Renaud et **Maulny, Jean-Pierre** « Les défis industriels de la Marine nationale ». *Revue Défense Nationale*, n° 872, juillet 2024, p. 27-38.

Bensahel, Nora et **Byman, Daniel** (dir.) *The Future of the U.S. Military in the Middle East and the Persian Gulf*. Washington D.C. : Brookings Institution Press, 2024. [Référence utile pour la contextualisation des opérations en mer Rouge.]

Fondation de la Mer *Étude sur les grands fonds marins : enjeux écologiques, géostratégiques et humains*. Paris : Fondation de la Mer, printemps 2022. <https://www.fondationdelamer.org/les-grands-fonds-marins/>

V. Sources statistiques et données de référence

Banque mondiale / World Bank *Container port traffic (TEU)*. Washington D.C. : World Bank Open Data, 2023. <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU> [Données de référence pour le classement des ports européens, tableau 2.2b.]

Eurostat *Statistiques des transports maritimes — Ports de l'UE*. Luxembourg : Office statistique de l'Union européenne, 2024. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics

Organisation maritime internationale (OMI) *Review of Maritime Transport 2023*. Genève : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), 2023. UNCTAD/RMT/2023. ISBN : 978-92-1-113012-7. [Source standard pour le chiffre de 90 % des échanges commerciaux mondiaux transitant par voie maritime.]

Autorité internationale des fonds marins (AIFM) *Rapport annuel 2023*. Kingston, Jamaïque : AIFM, 2024. <https://www.isa.org.jm/publications> [Référence directe pour les développements sur la gouvernance des fonds marins, 3.1a et Annexe 7.]

Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM) *Atlas de la zone économique exclusive de la France*. Brest : SHOM, 2024. [Référence cartographique pour les données ZEE, Annexe 10.]

Submarine Telecoms Industry Report 2024 *Submarine Telecoms Industry Report*. Annapolis (MD) : Submarine Telecoms Forum, 2024. [Données complémentaires à TeleGeography sur les incidents câblés.]

VI. Repères chronologiques et événementiels (sources primaires d'actualité)

Conseil de l'Union européenne *Décision (PESC) 2024/XXX établissant l'opération EUNAVFOR Aspides*. Journal officiel de l'Union européenne, L, février 2024.

Lloyd's List Intelligence *Red Sea Crisis — Diversion Tracker*. Londres : Lloyd's List, données compilées décembre 2023 – juin 2024. [Source de référence pour les données de déroutage citées en 1.3a et Annexe 6 : 70-80 % du trafic dévié, hausse de 25-40 % des coûts de fret.]

International Chamber of Shipping (ICS) *Seafarers Workforce Report 2024*. Londres : ICS, 2024. [Référence pour les données sur le déficit de formation des officiers de marine en Europe, 3.3a.]

Annexe 1.

Hunter et Matthew⁵

« Hunter et Matthew : la France ne doit pas disparaître à bas bruit de l’Indo-Pacifique ».

À l’heure où les enjeux géostratégiques et les appétits de puissance redessinent un nouvel ordre mondial où le droit n’est plus la seule pierre angulaire (Ukraine, Venezuela, Groenland, etc.), autant de menaces et d’enjeux qui nous appellent à la plus extrême vigilance.

Il est des territoires qui ne figurent pas sur les cartes postales mais qui dessinent la puissance d’un État. Hunter et Matthew sont de ceux-là. Deux îlots volcaniques inhabités, couvrant respectivement 0,7 km² et 1 km², situés à environ 300 kilomètres à l’est de la Nouvelle-Calédonie, battus par les vents du Pacifique Sud. Ils sont presque invisibles à l’œil profane. Des « cailloux », diront certains. Mais l’histoire enseigne que ce sont souvent les cailloux que l’on abandonne les premiers qui provoquent les grands reculs.

Depuis novembre 2025, des négociations sont engagées sur une possible cession de Hunter et Matthew au Vanuatu. Elles se poursuivent en ce début d’année, dans une relative discrétion. Trop grande discrétion. Car derrière ces deux îlots se joue bien plus qu’un différend cartographique : se jouent la crédibilité de la France comme puissance indo-pacifique, la cohérence de son domaine maritime, et, disons-le clairement, sa capacité à ne pas se dissoudre à petits pas.

La France a pris possession de Hunter et Matthew en 1929. Elle y exerce sa souveraineté depuis près d’un siècle. Ce fait est juridique, historique, incontestable. Pourtant, le Vanuatu les revendique, avec le soutien appuyé de certains indépendantistes kanaks, et celui, plus discret mais autrement plus stratégique, de grandes puissances dont chacun connaît désormais l’appétit insatiable pour les ressources et les points d’ancrage dans le Pacifique.

Ne nous y trompons pas : Hunter et Matthew ne sont pas un caprice colonial tardif. Elles ouvrent à la France une zone économique exclusive considérable, équivalente à près d’un cinquième de la ZEE de la Nouvelle-Calédonie, soit plus de 250 000 km² environ (pour mémoire, la ZEE de la France hexagonale, Corse comprise, est de 350 000 km²). Derrière ces lignes maritimes se trouvent des ressources halieutiques, des nodules polymétalliques, des métaux rares, bref : les matières premières de la souveraineté du XXI^e siècle. Renoncer à ces îlots, ce n’est pas céder des rochers, c’est rétrécir notre horizon stratégique.

Le scénario se répète. Hier Tromelin, aujourd’hui Hunter et Matthew. Demain, les îles Éparses ? Après-demain, l’île de la Passion Clipperton ? Chaque concession ou perspective de concession nourrit la suivante. Chaque renoncement appelle un autre renoncement. À force de vouloir apaiser tous les contentieux, on finit par se contester soi-même.

⁵ Hunter et Matthew sont parties intégrantes de la Nouvelle-Calédonie, donc de la France. On ne défend pas la République en la réduisant. <https://www.lefigaro.fr/vox/monde/hunter-et-matthew-la-france-ne-doit-pas-disparaitre-a-bas-bruit-de-l-indo-pacifique-20260127>

Qu'on ne se méprenne pas sur mon propos. Il ne s'agit ni de posture martiale, ni de nostalgie impériale. Il s'agit de responsabilité républicaine. Le dialogue avec le Vanuatu est nécessaire. Le respect des équilibres régionaux est indispensable. La prise en compte des enjeux environnementaux (biodiversité unique, aires d'importance pour les oiseaux, écosystèmes volcaniques rares) est impérative. Mais la coopération n'implique pas l'effacement, et la diplomatie n'est pas la diplomatie de l'abandon.

Hunter et Matthew ne sont pas inhabitées : elles sont habitées par notre droit, notre histoire et notre avenir stratégique. Les céder serait ouvrir une brèche. Passer la publicité

Dans l'Hexagone comme dans nos outre-mer, certains élus s'inquiètent du symbole que représenterait une telle cession. Ils ont raison sur le symbole. La souveraineté ne se défend ni par l'outrance ni par le repli, mais par la constance, la lucidité et le courage politique. Ce débat mérite mieux que des anathèmes ou des silences feutrés.

La France est la première puissance maritime mondiale. Elle l'est par ses outre-mer, par son histoire, par ses choix stratégiques. Elle cessera de l'être le jour où elle considérera ses confettis maritimes comme négociables au gré des pressions du moment. On ne défend pas la grandeur de notre pays en ne protégeant pas ce qui est peu visible depuis Paris.

À lire aussi Quand de Gaulle disait non à Roosevelt : la leçon de Saint-Pierre-et-Miquelon pour Trump au Groenland

Hunter et Matthew ne sont pas inhabitées : elles sont habitées par notre droit, notre histoire et notre avenir stratégique. Les céder serait ouvrir une brèche. Les conserver, tout en dialoguant fermement et loyalement, serait affirmer que la France n'a pas vocation à disparaître à bas bruit de l'Indo-Pacifique.

Il y a quelques années, j'avais alerté sur le précédent de Tromelin et mené une bataille parlementaire transpartisane avec mes collègues députés Gilbert Le Bris (PS) et Laurent Furst (LR) pour faire avorter la ratification de l'inique traité de cogestion avec l'île Maurice. On nous expliquait alors que ce n'était « qu'un symbole ». Or, en géopolitique, le symbole est souvent la répétition générale de la capitulation.

La souveraineté n'est pas un héritage à liquider, mais une responsabilité à transmettre. Dans une République une et indivisible, le premier devoir de l'État est d'assumer pleinement son autorité sur l'ensemble de son territoire, sans exception ni hiérarchie. J'ai souvent dénoncé, notamment à propos de l'île de la Passion Clipperton, les insuffisances de cette présence. Mais une carence appelle une exigence accrue, jamais un renoncement. On ne défend pas la République en la réduisant !

Hunter et Matthew sont parties intégrantes de la Nouvelle-Calédonie, donc de la France. On ne défend pas la République en la réduisant.

Philippe Folliot, sénateur du Tarn (UC) est membre de la délégation outre-mer du Sénat, membre du conseil consultatif des TAAF, auteur de France-sur-Mer : un incroyable gâchis (éd. la Biblioteca, 2022) et La Passion Clipperton, l'île sacrifiée (éd. la Biblioteca, 2018).

Les cosignataires : Sébastien Pla, sénateur de l'Aude (PS), Mikaele Kulimoetoke, sénateur des Iles Wallis et Futuna (RDPI), Georges Naturel, sénateur de la Nouvelle-Calédonie (LR).

Annexe 2.

Pourquoi l'Arctique devient-il stratégique ?⁶

Planisphère, Pourquoi l'Arctique devient-il stratégique ? Avec J. Bachelier.

Rédigée par Émilie Bourgoïn pour Diploweb.com. Revue et validée par J. Bachelier.

LONGTEMPS perçu comme un espace marginal, stable et coopératif, l'Arctique a bénéficié d'une forme d'« exception polaire » qui l'éloignait des grandes rivalités stratégiques. Pourtant, cette vision a été progressivement remise en cause. Dès 2017, la Revue stratégique du ministère des Armées identifiait déjà l'Arctique comme un espace potentiel de confrontation. La guerre en Ukraine, relancée par la Russie en 2022, a accéléré cette bascule, transformant l'Arctique en un espace pleinement intégré aux rivalités de puissance contemporaines. La publication, en juillet 2025, de la Stratégie française de défense pour l'Arctique, puis les tensions suscitées début 2026 par les déclarations américaines sur le Groenland, confirment que l'Arctique est désormais un enjeu géopolitique majeur, au carrefour des dimensions climatiques, économiques et sécuritaires. Dans ce contexte, Jérémy Bachelier éclaire les raisons de cette montée en puissance stratégique et la manière dont la France entend y défendre ses intérêts.

Un espace arctique habité et en profonde mutation environnementale.

Contrairement aux représentations communes, l'Arctique n'est ni vide ni figé. Situé au nord du cercle polaire arctique, il comprend l'océan Arctique, plusieurs mers périphériques (Barents, Kara, Beaufort) et les territoires septentrionaux de huit États riverains. Près de quatre millions de personnes y vivent, dont près de deux millions en Russie, avec la présence de populations autochtones mais aussi de villes de taille significative.

Depuis plus de quarante ans, cet espace connaît une transformation environnementale rapide et profonde. Les données satellitaires disponibles depuis 1979 attestent d'une réduction de la superficie de la banquise de 10 à 12 % par décennie, ainsi que d'une perte moyenne d'épaisseur d'environ 30 cm par décennie. Ces évolutions modifient radicalement les usages de la région, en rendant accessibles des espaces jusqu'alors inexploitable, tant pour les activités économiques que pour l'accès aux ressources énergétiques et minières.

Du laboratoire de coopération à l'espace de compétition stratégique.

Historiquement, la gouvernance de l'Arctique reposait sur une logique de coopération, notamment au sein du Conseil de l'Arctique, centré sur les enjeux environnementaux et scientifiques. Le changement climatique a profondément bouleversé cet équilibre. L'ouverture progressive de routes maritimes et l'accès à des ressources stratégiques ont transformé l'Arctique en nouvel espace de compétition entre puissances.

⁶ Jérémy Bachelier, Capitaine de frégate, officier d'active de la Marine nationale. Il s'exprime en son nom propre. Synthèse de cette émission. Copyright pour la synthèse Février 2026-Bourgoïn/Diploweb.com. <https://www.diploweb.com/Planisphere-Pourquoi-l-Arctique-devient-il-strategique-Avec-J-Bachelier.html>

Ce basculement se traduit par une lecture de plus en plus géopolitique de la région, où les enjeux économiques, militaires et stratégiques prennent le pas sur la seule coopération scientifique. L'Arctique est désormais analysé à travers le prisme de la rivalité entre grandes puissances, avec des conséquences directes sur la sécurité euro-atlantique.

La Russie : un acteur central et militarisé de l'Arctique.

Depuis 2022, la Russie a renforcé considérablement son activisme militaire en Arctique. La région est devenue une zone d'intérêt vital dans sa doctrine navale, reléguant l'Atlantique à un rang secondaire. Cette évolution s'explique par la volonté russe de protéger sa dissuasion nucléaire océanique, de sécuriser l'accès aux ressources et de contrôler les nouvelles routes maritimes ouvertes par la fonte des glaces.

L'Arctique russe sert également de point d'appui à un débordement de puissance vers l'Atlantique Nord, notamment via le passage stratégique du détroit GIUK (Groenland–Islande–Royaume-Uni). Cette dynamique représente un enjeu majeur pour la France et l'Europe, en rapprochant les capacités navales russes des façades européennes.

Par ailleurs, l'adhésion de la Finlande et de la Suède à l'OTAN en 2023-2024 a conduit la Russie à réorganiser son dispositif militaire, en rétablissant les districts de Leningrad et de Moscou. Cette militarisation s'accompagne d'actions hybrides croissantes : brouillage GPS, pressions sur les infrastructures sous-marines critiques, survols aériens et contestation de la souveraineté norvégienne sur le Svalbard.

La Chine : une stratégie d'influence progressive et pragmatique.

Si la Chine ne dispose pas aujourd'hui de capacités militaires déployées en Arctique, elle y développe une stratégie d'influence assumée et méthodique. Depuis son Livre blanc de 2018, Pékin se définit comme un « État quasi-arctique » et cherche à s'imposer comme un acteur légitime de la région.

Cette stratégie repose principalement sur des investissements économiques, notamment dans les infrastructures énergétiques et portuaires, ainsi que sur des partenariats avec la Russie. La coopération sino-russe en Arctique reste toutefois marquée par une certaine méfiance réciproque. Les patrouilles conjointes de garde-côtes en 2024 dans le détroit de Béring illustrent néanmoins une convergence d'intérêts, à la fois économiques et maritimes, qui renforce la présence chinoise dans la région.

Les États-Unis et le Groenland : un enjeu stratégique majeur.

L'intérêt des États-Unis pour le Groenland ne constitue pas une nouveauté. Déjà exprimé sous la présidence Trump entre 2017 et 2021, il s'inscrit dans une logique de sécurité nationale de long terme. Le Groenland occupe une position géostratégique centrale au cœur du dispositif de contrôle des flux militaires entre l'Arctique et l'Atlantique Nord.

Il joue un rôle clé dans la détection, la surveillance et l'alerte avancée face aux activités russes, notamment dans le domaine sous-marin et balistique.

À ces considérations sécuritaires s'ajoutent des enjeux économiques et industriels croissants, en particulier liés aux minerais stratégiques et aux terres rares, indispensables aux transitions énergétique et numérique.

Dans ce contexte, Washington cherche à empêcher toute implantation durable de la Russie ou de la Chine dans cet espace, perçu comme un maillon essentiel de la stabilité du flanc nord de l'espace euro-atlantique.

L'Arctique comme profondeur stratégique pour la France.

Pour la France, l'Arctique fait pleinement partie de sa profondeur stratégique, indissociable de la sécurité euro-atlantique. La Stratégie française de défense pour l'Arctique, publiée en juillet 2025, identifie quatre enjeux prioritaires.

Le premier est celui de la sécurité collective. En tant que membre de l'Union européenne et de l'OTAN, la France considère que toute agression contre un État nordique aurait des conséquences directes sur l'ensemble de ces organisations.

Le deuxième enjeu concerne la liberté d'action, qu'il s'agisse de navigation, de survol ou d'accès aux espaces communs. La France entend préserver sa capacité à opérer librement, tant sur le plan commercial que militaire.

Le troisième enjeu porte sur la sécurisation des ressources. L'Arctique recèle un potentiel important en hydrocarbures, minerais stratégiques et métaux critiques. La France souhaite éviter toute situation de dépendance ou de fait accompli, en sécurisant les chaînes d'exploitation et de transport.

Le quatrième enjeu porte sur la protection des biens et des personnes.

Enfin, certaines zones, comme le Groenland, la mer de Kara et le Svalbard, sont identifiées comme prioritaires, en raison de leur importance stratégique et des engagements de solidarité envers les partenaires européens et euro-atlantiques.

Une stratégie fondée sur la coopération multilatérale et bilatérale.

La France inscrit clairement son action en Arctique dans une approche coopérative, privilégiant le multilatéralisme et les partenariats. L'OTAN constitue le cadre central de la coopération sécuritaire, notamment à travers le Joint Force Command de Norfolk, dont la zone de responsabilité inclut désormais la Finlande et la Suède. Cette structure permet d'articuler de manière cohérente la défense de l'Arctique et de l'Atlantique Nord, désormais étroitement liés.

L'Union européenne joue également un rôle, en particulier sur les questions de résilience, de protection des infrastructures critiques et de sécurisation des ressources. Une révision de la stratégie arctique européenne est attendue en 2026, avec une intégration renforcée des dimensions défense et sécurité.

Parallèlement, la France développe des coopérations bilatérales étroites avec les pays nordiques (Norvège, Suède, Finlande, Danemark, Islande), afin de renforcer l'interopérabilité, la connaissance du milieu arctique et les capacités adaptées aux conditions extrêmes.

Le défi opérationnel du grand froid.

Opérer en Arctique implique des contraintes opérationnelles majeures. Les températures extrêmes, pouvant atteindre -35 °C , exigent des équipements, des infrastructures et des doctrines spécifiques. La Marine nationale, l'Armée de l'air et de l'espace et l'Armée de terre sont déjà engagées dans des démarches d'adaptation progressive, qu'il s'agisse de missions « Grand Nord », de certifications grand froid pour les aéronefs ou de formations spécialisées, notamment via l'École militaire de haute montagne (EMHM).

Ces adaptations concernent également les capteurs, radars et sonars, dont les performances varient fortement selon les conditions climatiques et géophysiques propres à l'Arctique.

Capacités actuelles et perspectives à long terme.

La France ne cherche pas à militariser l'Arctique, mais à y être un acteur crédible et responsable. À court terme, l'objectif est d'adapter les capacités existantes aux contraintes du grand froid. À moyen terme, les spécificités arctiques doivent être intégrées dès la conception des futurs équipements, notamment dans le cadre de la loi de programmation militaire.

À plus long terme, dans les années 2030, la France pourrait envisager la possibilité de développer des capacités dédiées à l'Arctique, potentiellement en coopération européenne ou internationale, intégrant à la fois des missions militaires, scientifiques et environnementales. Ce n'est pas prévu à ce jour cependant.

Le domaine spatial constitue également un levier majeur, avec le développement de capacités de surveillance et de télécommunications reposant sur des orbites polaires et elliptiques, particulièrement adaptées aux hautes latitudes.

Conclusion. L'Arctique, un enjeu stratégique durable pour la France et l'Europe.

L'intervention de Jérémy Bachelier met en lumière une réalité désormais incontournable : l'Arctique est devenu un espace stratégique à part entière, au croisement d'enjeux climatiques, économiques et sécuritaires. Fondée sur la coopération, l'anticipation capacitaire et la préservation de l'autonomie stratégique européenne, l'approche française se veut mesurée, lucide et responsable. Dans un contexte de rivalités accrues, l'Arctique apparaît ainsi comme un laboratoire des transformations contemporaines de la sécurité internationale, où le changement climatique agit comme un puissant accélérateur géopolitique.

Annexe 3.

Vulnérabilité des câbles sous-marins

Points d'étranglement mondiaux et vulnérabilité des câbles sous-marins

La carte des routes maritimes mondiales est indissociable de celle des vulnérabilités globales. Les flux commerciaux, énergétiques et numériques qui font fonctionner l'économie mondiale convergent vers un nombre limité de passages obligés — détroits, canaux, goulets — dont le contrôle ou le blocage peut paralyser des pans entiers de l'activité internationale.

I. Les points d'étranglement : géographie d'une dépendance structurelle

a) Panorama des principaux goulets d'étranglement

Point d'étranglement	Part du commerce mondial	Enjeu principal	Risque identifié
Détroit de Malacca	~40 %	Énergie / conteneurs	Piraterie, tensions sino-américaines
Canal de Suez	~12 %	Europe-Asie	Menaces houthies, sabotage, dépendance tarifaire
Détroit d'Ormuz	~20 % du pétrole	Énergie fossile	Instrumentalisation iranienne, mines, drones
Bab el-Mandeb	~8-10 %	Approvisionnement européen	Acteurs sub-étatiques, missiles antinavires
Détroit GIUK	Transit stratégique	Atlantique Nord / OTAN	Sous-marins russes Yasen-M, flanc nord
Détroit de Taïwan	~50 % des conteneurs	Semi-conducteurs	Confrontation sino-américaine, blocus potentiel

b) La crise de Bab el-Mandeb (2023-2024) : un stress-test révélateur

La paralysie partielle du corridor lors de la crise houthie constitue l'illustration la plus récente de la vulnérabilité des goulets d'étranglement.

Entre fin 2023 et mi-2024, la quasi-totalité du trafic a été déviée vers le cap de Bonne-Espérance, avec des conséquences économiques quantifiées en section 1.3a et détaillées en Annexe 6. L'enseignement stratégique est double : un acteur sub-étatique peut exercer une pression considérable sur un corridor d'importance mondiale ; et les coalitions multinationales de protection ont révélé des divergences doctrinales et des déficits opérationnels significatifs.

II. Les câbles sous-marins : infrastructure névralgique de la civilisation numérique

Environ 400 câbles, représentant 1,3 million de kilomètres cumulés, transportent plus de 95 % des données numériques mondiales et la quasi-totalité des transactions financières internationales. Cette concentration dans un vecteur physique unique, physiquement vulnérable et juridiquement peu protégé, constitue l'un des angles morts stratégiques les plus préoccupants du système international.

a) Chronologie des incidents câblés significatifs (2023-2025)

Date	Zone	Câble(s)	Circonstances
Oct. 2023	Mer Baltique	Balticconnector + câble télécom	Attribué au navire Newnew Polar Bear ; enquêtes finlandaise et estonienne en cours
Fév. 2024	Mer Rouge	AAE-1, Seacom, EIG+	Domages liés à l'ancrage ou à des actions houthies ; perturbations en Asie du Sud et Afrique de l'Est
Nov. 2024	Mer Baltique	Estlink 2	Attribué à la flotte fantôme russe (pétrolier Eagle S) ; coupure d'alimentation Finlande-Estonie
Fév. 2025	Méditerranée	Câbles pluriels	Présence suspecte de bâtiments hydrographiques ; origine non officiellement établie

b) Lacunes du cadre juridique de protection

La Convention de Montego Bay interdit l'endommagement intentionnel d'un câble (articles 113-115), mais ne prévoit aucun mécanisme d'enquête internationale, aucune obligation de surveillance préventive et aucune définition des actes assimilables à une attaque contre une infrastructure critique. L'endommagement d'un câble reste dans la pratique très difficile à attribuer et à sanctionner.

III. Propositions pour une action française et européenne

- Porter à l'ONU un projet de résolution assimilant le sabotage délibéré de câbles sous-marins à une attaque contre des infrastructures critiques.
- Promouvoir au niveau européen la création de zones de protection autour des points d'atterrissage avec des dispositifs de surveillance renforcée (drones sous-marins, Copernicus).
- Développer dans le cadre de l'OTAN un mécanisme de partage du renseignement sur les comportements suspects à proximité des infrastructures câblières.
- Doter l'Union européenne d'au moins un navire câblé d'intervention disponible pour des opérations de réparation d'urgence.

Annexe 4.

Entretien avec l'amiral Nicolas Vaujour

Synthèse établie à partir de l'entretien de l'amiral Nicolas Vaujour avec l'Association des journalistes de défense, recueilli par Vincent Groizeleau, Mer et Marine, 16 février 2026.

I. Idée maîtresse

L'entretien délivre un message central cohérent : la Marine nationale est une puissance navale complète, crédible et en pleine montée en capacités, appelée à jouer un rôle croissant dans un environnement stratégique dégradé, où la compétition entre grandes puissances s'intensifie, où les menaces hybrides prolifèrent et où l'autonomie stratégique européenne devient une nécessité urgente.

Face à ce contexte, l'amiral Vaujour défend une vision articulée autour de la létalité, de la cohérence et, à terme, de la masse, dans cet ordre de priorité.

II. Idées directrices

1. La mer comme espace de compétition stratégique multidimensionnelle

L'amiral dresse un tableau géostratégique à plusieurs niveaux : menace étatique russe (sous-marins performants, flotte de surface vieillissante), montée en puissance navale chinoise (quantité sans savoir-faire collectif éprouvé), recomposition du rapport de force américain au sein de l'OTAN, fragilisation des équilibres en Méditerranée, en Arctique et en mer Noire. La mer est présentée non comme un théâtre secondaire mais comme le lieu premier où se jouent les rapports de force contemporains.

2. La technologie et la dronisation comme rupture capacitaire majeure

La dronisation est présentée comme une transformation doctrinale de fond : drones de surface (programme DANAE), drones sous-marins (programme SLAM-F), planeurs acoustiques (gliders), munitions téléopérées (MTO). Le futur PA-NG portera un groupe aérien hybride intégrant drones de combat, drones ravitailleurs, drones de surveillance et Rafale. La formule synthétique de l'amiral, « piloter quand c'est nécessaire, droniser dès que c'est possible », traduit bien l'ambition.

3. Le maintien en condition opérationnelle comme avantage compétitif distinctif

Le taux de disponibilité affiché (80 % pour les frégates, 60 % pour les sous-marins) est présenté comme exceptionnel en Europe et peut-être dans le monde. Cet avantage repose sur un écosystème intégré associant marins-techniciens, Service de soutien de la flotte et Service logistique de la Marine. La disponibilité de la flotte est un levier de puissance aussi important que le format lui-même.

4. Une stratégie de montée en puissance progressive et raisonnée

La LPM en cours et son actualisation fournissent des « surmarches » permettant de renforcer prioritairement la létalité (stocks de munitions, doublement des Aster sur les FDI à 32) et la cohérence (double équipage sur les FREMM, exercices ORION). L'augmentation du format en frégates (de 15 à 18 unités de premier rang) est un objectif pour la prochaine décennie.

5. La coopération, levier incontournable de la masse collective

Incapable, seule, d'assurer simultanément tous ses engagements, la Marine française s'inscrit dans des architectures de coopération multiniveaux : OTAN (commandement Transformation), coopération franco-britannique (MMCM), coalition en mer Rouge (France-Grèce-Italie), présence en Indo-Pacifique avec l'Australie. La coopération est pensée non comme un supplément, mais comme une composante organique du dispositif.

6. Le capital humain comme condition non négociable de l'efficacité opérationnelle

Féminisation avancée (16 %, quinze commandantes de grandes unités), recrutement dans de nouveaux viviers, lutte résolue contre les violences sexistes et sexuelles, Service national universel (600 postes Marines dès la première année) : l'amiral traite le facteur humain comme une variable stratégique à part entière, dans un contexte de contraction démographique annoncée.

III. Forces de l'analyse :

- Crédibilité et ancrage factuel

Le discours est étayé de données précises et vérifiables (taux de disponibilité, nombre de missiles Aster, calendriers des programmes, répartition des commandements OTAN).

Il ne relève pas d'une communication institutionnelle lisse mais d'un entretien de fond, ce qui lui confère une densité analytique réelle.

- Vision stratégique intégrée

L'amiral articule de façon cohérente les dimensions capacitaires, doctrinales, humaines, diplomatiques et industrielles. Rare chez un chef d'état-major en exercice, cette vision systémique dépasse le simple commentaire opérationnel.

- Lucidité sur les limites propres

L'amiral ne cache ni les insuffisances initiales des FDI en armement (16 Aster au lieu de 32), ni les déficits constatés en mer Rouge sur les brouilleurs et conduites de tir, ni les tensions de programmation sur la trame chasse (Rafale F1, NGF). Cette autocritique mesurée renforce la crédibilité du propos.

- Positionnement pragmatique vis-à-vis des États-Unis

Sa posture vis-à-vis des États-Unis en mer Rouge, analysée dans le corps du rapport, section 2.3a, traduit un équilibre difficile entre autonomie stratégique assumée et solidarité d'alliance, que l'amiral articule avec une certaine finesse.

IV. Faiblesses et incohérences potentielles

- Le hiatus entre ambition et format actuel

L'amiral défend un format de 15 frégates de premier rang comme plancher suffisant pour les engagements permanents (Atlantique, Méditerranée orientale, océan Indien), chaque plot nécessitant trois frégates pour assurer la permanence. Il reconnaît lui-même être « tiraillé ». L'écart entre les besoins exprimés et le format disponible n'est pas résolu, il est reporté à la prochaine décennie — avec l'objectif de 18 frégates qui reste conditionnel.

- La dépendance au binôme industriel Thales/Naval Group

Le document souligne une compétition saine entre Thales et Exail dans la guerre des mines, mais l'essentiel du spectre capacitaire repose sur un duopole très concentré. La résilience de la base industrielle en cas de crise de production ou de défaillance d'un industriel majeur n'est pas abordée, alors que l'amiral lui-même évoque la nécessité de garder des capacités internes pour pallier ces risques.

- Le SCAF : la question évitée

Sur le programme SCAF/NGF, la réponse de l'amiral est évasive (« je suis confiant sur le fait qu'il y aura un avion de chasse futur, après comment il s'appellera... »). Le risque d'une rupture capacitaire sur la trame chasse navale — si les Rafale F1 sortent du service avant la mise en service du NGF ou d'un Rafale de remplacement — n'est pas sérieusement traité. C'est un angle mort stratégique important.

- L'incertitude sur le groupe aérien hybride du PA-NG

L'amiral formule des questions ouvertes (« est-ce que l'on sera toujours sur 41 Rafale avec des drones en plus ? ») sans y répondre, ce qui traduit une indétermination doctrinale réelle à douze ans de la mise en service. Si cette ouverture est intellectuellement honnête, elle signale aussi un vide conceptuel sur l'un des programmes structurants de la Marine.

- La coopération avec le Royaume-Uni : un partenaire fragilisé

L'amiral reconnaît les « difficultés » de la Royal Navy (taux de disponibilité catastrophique, budgets passés insuffisants) tout en affirmant que les « premières mesures correctives » produisent des résultats. Or, la Marine française repose structurellement sur le binôme franco-britannique pour plusieurs programmes majeurs (MMCM⁷, capacités sous-marines, présence mondiale). La fragilité du partenaire britannique est un risque sous-évalué dans l'architecture coopérative française.

⁷ Le MMCM (Maritime Mine Counter Measures) est un programme franco-britannique de lutte contre les mines maritimes, lancé en 2015 et opérationnel depuis 2022.

Il s'agit d'un système innovant et robotisé conçu pour détecter, classer et neutraliser les mines navales de manière autonome, réduisant ainsi les risques pour les équipages humains.

V. Propositions pertinentes à mettre en œuvre

À partir de l'entretien, plusieurs lignes d'action se dégagent comme prioritaires et opérationnellement crédibles :

- Accélérer le programme DANAE et la doctrine d'emploi des drones de surface. L'expérimentation est en cours mais le calendrier et les critères de sélection doivent déboucher rapidement sur des commandes fermes. La protection des approches maritimes et des ports constitue un besoin immédiat, amplifié par la menace hybride.
- Généraliser le double équipage au-delà des quatre FREMM concernées. Le gain en jours de mer et en savoir-faire est démontré. L'extension à d'autres bâtiments, notamment les FDI en cours de livraison, permettrait d'augmenter la masse effective sans attendre la montée en format à 18 frégates.
- Résoudre le hiatus capacitaire sur la trame chasse navale. Une décision claire doit intervenir sur le calendrier de sortie des Rafale F1 et sur le plan de renouvellement intermédiaire avant le NGF. L'absence de décision est elle-même un risque opérationnel.
- Approfondir le modèle de maintien en condition opérationnelle à l'échelle européenne. Le taux de disponibilité français fait référence. Sa transposition partielle aux marines alliées, notamment via le partage de méthodologies avec le Service de soutien de la flotte, constituerait un levier de renforcement de la masse collective européenne — plus rapide et moins coûteux que des commandes de nouveaux bâtiments.
- Consolider la présence en Indo-Pacifique sur une base multilatérale renforcée. Les liens avec l'Australie ont résisté au choc AUKUS. La France doit capitaliser sur sa position unique (Polynésie, Nouvelle-Calédonie, bases en Antarctique) pour construire une architecture de présence formalisée avec l'Australie, le Japon et l'Inde, en complément du cadre OTAN.
- Anticiper la contrainte démographique dans la politique de ressources humaines. L'amiral en signale l'imminence. Des ajustements dans les critères de recrutement, le développement de nouvelles filières (cyber, intelligence artificielle, maintenance drone) et l'extension du Service national universel doivent être planifiés dès maintenant pour éviter une crise de ressources humaines à l'horizon 2030-2035.

Annexe 5.

Marine nationale et économie maritime

Quel partenariat pour la Marine nationale avec les acteurs de l'économie maritime ?

Synthèse - Note IRIS #5 –

Auteur : Tancrède Wattelle, doctorant École navale/CNAM | **Date :** Avril 2026

Contexte et enjeu central

La crise houthie en mer Rouge (fin 2023–2024), dont les données opérationnelles et économiques sont analysées en Annexe 6, a révélé les lacunes du partenariat entre marines militaires et acteurs de l'économie maritime.

Dans un contexte où la Revue nationale stratégique 2025 réaffirme la volonté française de sécuriser ses espaces aéromaritimes, la note pose une question centrale : comment optimiser la coopération entre la Marine nationale et les acteurs privés du maritime pour améliorer la connaissance du milieu (le *Maritime Domain Awareness*, MDA) ?

I. Un partenariat existant mais insuffisant

Le cadre institutionnel actuel repose sur plusieurs dispositifs : le régime des **opérateurs d'importance vitale (OIV)**, la **coopération navale volontaire (CNV)**, qui a évolué depuis 2001, les échanges avec la communauté du renseignement, et le décret du 5 juillet 2024 sur la flotte stratégique. Des équipes de protection embarquées (EPE) ont par ailleurs été déployées après la prise d'otages du *Ponant* (2008), avant d'être largement remplacées par des opérateurs privés à partir de 2015.

Toutefois, l'auteur souligne que ce cadre reste marqué par des **obligations administratives mutuelles** et ne constitue pas un dispositif réellement opérationnel, notamment dans la temporalité immédiate des crises.

II. Des opportunités considérables à saisir

L'économie maritime française dispose d'une valeur ajoutée informationnelle sous-exploitée :

- La flotte CMA-CGM (~680 navires hauturiers) constitue un réseau mondial de **capteurs d'opportunité**.
- Les navires câbliers et opérateurs sous-marins recueillent des données sur les infrastructures critiques.
- Des entreprises comme **Prorisk** apportent une expertise familière des standards militaires.
- L'essor des données en source ouverte (AIS, ADSB, imagerie Copernicus, réseaux sociaux, webcams littorales) démultiplie les capacités d'analyse, comme l'illustrent les enquêtes du think tank C4ADS sur les livraisons iraniennes de GNL ou de drones.

III. Un environnement informationnel complexe et contesté

Le document identifie deux niveaux de menace informationnelle :

Au niveau global : falsification des données AIS/ADSB, simulation de positions (exemple du destroyer russe *Marshal Ustinov*), manœuvres d'influence via les réseaux sociaux.

Au niveau local : brouillage électromagnétique, leurres acoustiques, usurpation de signature radar, comme l'ont démontré les Houthis avec leurs manœuvres multidomaines (radio, messageries, renseignement satellitaire partenaire présumé russe, brouillage GPS).

IV. Recommandations : mutualiser pour surmonter l'incertitude

L'auteur propose une architecture en trois niveaux :

1. **Recueil élargi**, suivi en temps réel des navires sous pavillon français, embarquement de capteurs connectés (systèmes électro-optroniques couplés à l'IA), dispositifs de détection des *deepfakes* et de falsification AIS.
2. **Centre opérationnel de l'information maritime** (permanent), agrégateur de flux multisources (publics, privés, CNV), chargé d'authentifier la donnée, de détecter les comportements suspects et de produire une **situation maritime de référence (SMR)** partagée entre OIV.
3. **Aide à la décision en temps réel**, système d'information géographique (SIG) centralisé alimenté automatiquement, capable de générer des routes alternatives, de modéliser les menaces locales (portées d'armement, dérive de mines) et de recommander des conduites à tenir aux équipages.

Conclusion

L'auteur reconnaît le risque politique d'un tel rapprochement dans un pays traditionnellement méfiant des liens entre État et entreprises.

Il le juge néanmoins **inévitable** : la souveraineté aéromaritime française ne peut être assurée sans le concours actif des acteurs privés, encadrés juridiquement par le statut d'OIV.

À terme, l'intégration des alliés dans ce dispositif bilatéral ou communautaire renforcerait un partenariat que l'auteur présente comme un **pilier de la suprématie navale future**, fondée sur la maîtrise de la donnée.

Annexe 6.

Crise houthie en mer Rouge (2023-2024)

La crise houthie en mer Rouge (2023-2024) — étude de cas opérationnelle

La crise houthie en mer Rouge constitue l'étude de cas opérationnelle la plus riche et la plus documentée de la belligérance maritime asymétrique du XXI^e siècle. Entre octobre 2023 et mi-2024, un acteur sub-étatique — les Houthis du Yémen, soutenus et armés par l'Iran — a réussi à paralyser partiellement l'un des corridors maritimes les plus fréquentés de la planète, avec des conséquences économiques mondiales quantifiables et des enseignements opérationnels de première importance pour les marines occidentales.

I. Chronologie et montée en puissance de la crise

a) Séquence des principales actions offensives

Période	Type d'action	Cible principale	Impact
Oct. 2023	Captures et prises de navires	Galaxy Leader	Prise d'otages ; signal d'escalade ; sidération initiale
Nov.-déc. 2023	Tirs de missiles et drones	Navires commerciaux divers	Détournement du trafic ; hausse des primes d'assurance de 200 à 500 %
Janv. 2024	Frappes US-UK (op. Poseidon Archer)	Infrastructures houthies	Dégradation limitée ; poursuite des attaques
Fév.-avr. 2024	Drones navals + missiles hypersoniques	Navires de guerre et cargos	70-80 % du trafic dévié ; +14 à 21 jours de délai
Avr. 2024	Lancement opération Aspides (UE)	Protection navires européens	Coalition France-Grèce-Italie ; révélation des déficits opérationnels

II. Analyse des capacités houthies : la puissance asymétrique en action

a) Un arsenal hybride à coût asymétrique

L'efficacité des Houthis tient à la combinaison de plusieurs vecteurs d'action à coût relativement modéré : missiles balistiques antinavires, drones de surface téléopérés chargés d'explosifs, drones aériens à longue portée, et missiles hypersoniques de type Khalij-Fars capables de dépasser Mach 3. La multiplicité et la saturation compensent la sophistication limitée de chacun de ces vecteurs pris isolément.

b) La guerre informationnelle comme composante organique

L'action militaire houthie s'est doublée d'une guerre informationnelle sophistiquée : brouillage GPS pour dérouter des navires, diffusion d'informations erronées sur les cibles frappées, utilisation de messageries cryptées pour coordonner les opérations, et renseignement satellitaire présumé d'origine russe. La falsification des données AIS par certains navires pour se soustraire à la surveillance constitue un phénomène collatéral révélateur de la fragilité du système d'identification maritime mondial.

III. Les enseignements opérationnels pour les marines occidentales

a) Les révélations de l'opération Aspides

- Insuffisance des systèmes de brouillage embarqués face à des vecteurs lents, peu coûteux et nombreux. Les frégates ont montré des limites face aux saturations par drones lents.
- Tensions sur l'endurance logistique : maintien d'une présence navale permanente sur une zone étendue, mettant sous pression les cycles de ravitaillement et de maintenance.
- Divergences doctrinales franco-américaines : la posture de l'amiral Vaujour, citée et analysée en section 2.3a, traduit l'écart entre la doctrine d'autonomie stratégique européenne et l'approche américaine plus offensive.

b) La transformation doctrinale confirmée

La crise valide plusieurs tendances déjà identifiées : efficacité des drones navals de surface comme arme antinavire à coût asymétrique ; vulnérabilité des grands bâtiments face aux attaques saturantes ; nécessité d'une meilleure intégration des renseignements issus des acteurs économiques maritimes privés dans la situation maritime de référence des états-majors.

IV. Impact économique et géopolitique

Le détournement vers le cap de Bonne-Espérance a eu des conséquences économiques quantifiables : hausse du fret conteneurisé Asie-Europe de 25 à 40 %, allongement des délais de deux à trois semaines, surconsommations de carburant significatives. Pour la France, l'impact sur l'inflation importée a été sensible. Sur le plan géopolitique, la crise a démontré que la liberté de navigation peut être remise en cause par des acteurs sub-étatiques disposant de parrains étatiques puissants, sans que les mécanismes de réponse collective existants ne soient pleinement adaptés.

Annexe 7.

Vers une gouvernance des fonds marins

Au-delà des enjeux de souveraineté et de sécurité en surface, un nouveau front stratégique s'ouvre en profondeur, littéralement : celui des **grands fonds marins**.

Les fonds océaniques recèlent des richesses considérables, nodules polymétalliques, sulfures hydrothermaux, terres rares, dont la valeur stratégique n'a cessé de croître avec l'essor des technologies de transition énergétique et de défense. Ils abritent également les câbles sous-marins qui transportent plus de 95 % des données numériques mondiales, devenus infrastructures critiques de nos économies et de nos démocraties. Leur vulnérabilité, récemment illustrée par plusieurs incidents en mer Baltique et en Méditerranée, a révélé l'ampleur d'un angle mort stratégique longtemps négligé.

Or, la gouvernance de ces espaces est aujourd'hui incomplète et contestée. L'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), instituée par la Convention de Montego Bay, peine à faire face à la pression des acteurs, étatiques et privés, qui souhaitent exploiter ces ressources avant que les règles ne soient solidement établies. Certaines grandes puissances contournent délibérément le cadre multilatéral, tandis que des entreprises privées avancent leurs pions dans un vide juridique partiel.

La France, qui s'est dotée d'une stratégie nationale pour les grands fonds marins et qui développe des capacités d'intervention en eaux profondes, est l'un des rares pays en mesure de porter une vision à la fois scientifique, industrielle, juridique et éthique de l'exploitation de cet espace. Ce rôle de pionnier responsable, défendant la notion de **patrimoine commun de l'humanité** contre les logiques de prédation, pourrait constituer l'un des axes les plus originaux et les plus structurants de son ambition maritime pour les décennies à venir.

Car la maîtrise des profondeurs sera, demain, aussi déterminante pour la puissance d'un État que la maîtrise des mers de surface l'a été hier. La France a les moyens d'y jouer un rôle fondateur, à condition d'en faire, dès aujourd'hui, une priorité stratégique explicite.

Annexe 8.

Vulnérabilités climatiques littorales

Vulnérabilités climatiques littorales françaises et ultramarines

Le dérèglement climatique n'est pas une menace abstraite pour la puissance maritime française : il est déjà une réalité observable sur plusieurs territoires ultramarins et littoraux métropolitains. La France, forte de la deuxième ZEE mondiale répartie dans tous les bassins océaniques, est exposée à la quasi-totalité des risques climatiques maritimes identifiés par le GIEC.

I. Le cadre scientifique : projections GIEC AR6 (2022)

Dans le scénario de référence intermédiaire (SSP2-4.5), la hausse du niveau des mers projetée est de 0,43 à 0,84 mètre d'ici 2100. Dans les scénarios hauts (SSP5-8.5), intégrant une déstabilisation potentielle des calottes glaciaires antarctiques, la hausse pourrait dépasser 1 à 1,5 mètre. Des événements de haute mer actuellement centennaux pourraient devenir décennaux ou annuels d'ici 2100 dans de nombreuses régions côtières françaises. L'acidification des océans — pH de surface déjà abaissé d'environ 0,1 unité depuis l'ère préindustrielle, soit +26 % d'acidité — menace directement les écosystèmes coralliens dont dépendent plusieurs territoires ultramarins.

II. Les vulnérabilités françaises territoire par territoire

Territoire	Risques prioritaires	Manifestations actuelles	Projections 2050-2100
Polynésie française	Submersion atolls, acidification, cyclones	Érosion des plages ; blanchissement corallien récurrent depuis 2019	Atolls du Tuamotu potentiellement inhabitables ; perte de 60-70 % des récifs
Martinique & Guadeloupe	Cyclones intenses, submersions, érosion	Intensification des cyclones (Irma 2017, cat. 5) ; recul des mangroves	Hausse de fréquence des cyclones majeurs (cat. 4-5) ; zones côtières urbaines exposées
Mayotte	Érosion côtière, montée des eaux, pression démographique	Recul du trait de côte de 1 à 3 m/an ; destruction des récifs barrières	Risque de submersion de zones densément peuplées ; crise humanitaire potentielle
La Réunion	Cyclones intenses, inondations, érosion	Intensification des épisodes de pluies extrêmes ; dommages croissants aux infrastructures côtières	Cyclones cat. 4-5 plus fréquents ; risques accrus pour le Grand Port Maritime
Littoral métropolitain	Érosion côtière, submersions, tempêtes	Recul du trait de côte en Aquitaine (1-2 m/an) ; submersions en Camargue et baie de Somme	75 % du littoral métropolitain en érosion significative ; 864 communes exposées (CEREMA 2024)

III. Les enjeux stratégiques pour la puissance maritime française

a) Souveraineté et continuité territoriale

La disparition ou l'inhabitabilité progressive de certains territoires ultramarins menace directement la souveraineté maritime française. La jurisprudence internationale en matière de délimitation des ZEE est ambiguë sur le statut des territoires submergés ou devenus des hauts-fonds, créant un risque de rétraction du domaine maritime français par voie climatique — aux implications géopolitiques considérables.

b) Infrastructures critiques exposées

Les territoires ultramarins abritent des infrastructures critiques directement liées à la puissance maritime française : bases navales (Fort-de-France, Nouméa, Papeete, La Réunion), points d'atterrissage câbliers, aérodromes stratégiques, centres de commandement. La montée des eaux, l'intensification des cyclones et l'érosion côtière menacent physiquement ces infrastructures.

c) Un levier de diplomatie maritime renouvelée

L'exposition directe de la France aux risques climatiques maritimes lui confère une crédibilité particulière dans les enceintes multilatérales (COP, AIFM, OMI, UNCLOS). Cette position doit être davantage mobilisée, en s'appuyant sur les collectivités ultramarines pour incarner concrètement les enjeux devant les forums internationaux.

IV. Les instruments d'expertise française mobilisables

Institution	Domaine d'expertise	Contribution possible
CEREMA	Ingénierie côtière, érosion, submersion	Cartographie nationale du recul du trait de côte ; assistance technique aux collectivités ultramarines et aux pays insulaires partenaires
BRGM	Géologie, risques naturels côtiers	Évaluation des risques de submersion ; modélisation des impacts sur les aquifères côtiers
IFREMER	Ressources halieutiques, océanographie	Surveillance des écosystèmes coralliens ; évaluation de l'impact de l'acidification sur les ressources marines
SHOM	Hydrographie, niveaux d'eau	Modélisation des surcotes et des niveaux extrêmes ; cartographie bathymétrique des territoires exposés
Météo-France	Prévision météorologique et cyclonique	Prévision et alerte précoce cyclonique ; modélisation des trajectoires et de l'intensification des cyclones tropicaux

V. Proposition : un fonds franco-européen d'ingénierie côtière

- **Vocation** : financer l'assistance technique aux communautés littorales vulnérables des territoires ultramarins français, des États insulaires partenaires et des États membres de l'UE exposés.
- **Gouvernance** : co-piloté par la France et la Commission européenne (DG MARE / DG CLIMA), avec représentation directe des collectivités ultramarines.
- **Instruments** : missions d'expertise CEREMA/BRGM/IFREMER ; co-financement de solutions d'ingénierie côtière (restauration de mangroves, rechargement de plages, digues naturelles) ; mise à disposition de données satellitaires Copernicus.
- **Budget proposé** : 200 à 300 millions d'euros sur la période 2027-2032 dans le cadre du prochain cadre financier pluriannuel européen.

Annexe 9.

Institut Français de la Mer (IFM)⁸

Institut Français de la Mer – La Rochelle et Charente-Maritime

Objectif général

L'Institut Français de la Mer est une association d'utilité publique dont la mission est de promouvoir la mer et les activités maritimes françaises. Elle vise à sensibiliser le public, à valoriser le patrimoine maritime et à soutenir les métiers de la mer.

Actions locales – Charente-Maritime

Le comité local de l'IFM en Charente-Maritime, recréé depuis quatre ans, a récemment recherché de nouveaux adhérents, complété son bureau et participé à des conférences organisées par toutes les associations liées à la mer.

L'objectif permanent est de créer un lien entre les sites historiques de *Brouage*, *Rochefort* et *La Rochelle*, ainsi que les communes du littoral de la Charente et de la Gironde, afin de faire connaître et découvrir l'histoire maritime et navale de la région :

- **Valorisation de la formation locale** : un large éventail de métiers de la mer a été mis en avant, avec une contribution notable dans la *Revue Maritime* créée en 1861 et publiée par l'IFM.
- **Réunion de la section charentaise-maritime** : sous la présidence d'*Henri Masse*, la section a été relancée à bord du trois-mâts « *Le Français* » lors de la semaine du Grand Pavais, en escale à La Rochelle. Un cycle de conférences a débuté, avec des intervenants tels que le commandant du paquebot « *Commandant Charcot* », *Patrick Marchesseau* (marin attaché à la Charente-Maritime) et, en novembre, *Vincent Campredon*, directeur du musée national de la Marine, qui a prévu de s'exprimer sur la transformation de son établissement.
- **Actions de sensibilisation** : des actions de sensibilisation, d'information et de recherche sont prévues pour les décideurs et le public, couvrant l'histoire, le patrimoine, la plaisance, la science, l'environnement et la géopolitique maritime.

Réunions et conférences – La Rochelle

La section de La Rochelle a organisé une cérémonie amicale le 8 février, lors des assises économiques de la Mer, où le président de l'IFM a participé à un événement dédié à la mer.

Le cycle national des Mardis de la Mer a repris ses activités avec succès, accueillant en ouverture Hervé Berville, Secrétaire d'État à la Mer. Ces conférences, désormais accessibles en visioconférence, sont reconnues comme **les plus influentes du secteur maritime français**, en raison de la qualité des experts qui y interviennent.

⁸ Institut Français de la Mer. <https://ifmer.org>

Prix de l'Institut Français de la Mer

Depuis plus de vingt ans, l'IFM décerne chaque année le « Prix de l'Institut Français de la Mer » à une personne physique reconnue pour son action en faveur de la connaissance, de la protection, du développement ou du rayonnement de la mer ou des activités marines.

Les candidatures sont examinées à la lumière des valeurs traditionnelles du monde maritime : humilité, solidarité, courage, endurance, simplicité, vérité et responsabilité. Le prix peut être partagé entre deux personnalités œuvrant pour la même cause.

Projets futurs

Le président de l'IFM participe à un groupe de travail visant à créer des Assises du patrimoine maritime, un projet qui pourrait se concrétiser dans un an. L'IFM continue également de soutenir la recherche et la formation en collaboration avec des laboratoires locaux, notamment le *Laboratoire Ressources Halieutiques de La Rochelle* (IFREMER).

En résumé, le comité local de l'IFM de La Rochelle et de la Charente-Maritime entend jouer un rôle fédérateur dans la promotion de la mer française à travers des actions locales, des conférences, des programmes de formation et la reconnaissance de contributions maritimes via son prix annuel.

Annexe 10.

Diplomatie maritime multiséculaire

La diplomatie maritime multiséculaire de la France en 2026 : une stratégie d’alliances pour une puissance d’équilibre

Introduction

La France, forte de ses 10 millions de kilomètres carrés de zones maritimes, ne peut exercer son influence de manière isolée. Pour transformer cet atout géographique en une puissance effective, elle s’appuie sur un réseau d’alliances stratégiques, lui permettant de se positionner comme une « **puissance d’équilibre** » entre les blocs américain et chinois. Cette approche, à la fois pragmatique et visionnaire, repose sur une **diplomatie maritime à plusieurs échelles**, articulée autour de partenariats bilatéraux, régionaux et multilatéraux.

1. L’axe indopacifique : le « Grand Jeu » maritime du XXI^e siècle

L’Indopacifique constitue le théâtre principal de l’influence mondiale, où la France déploie une stratégie de coopération avec des États partageant une **volonté commune d’autonomie stratégique**. Trois partenariats clés illustrent cette dynamique :

- **L’alliance franco-indienne : un pilier stratégique**
En 2026, la coopération entre la France et l’Inde s’est significativement intensifiée, comme en témoigne la **feuille de route Horizon 2047**. Cette collaboration se matérialise par des **patrouilles conjointes dans l’océan Indien** et un **partage de données satellites** visant à surveiller les mouvements navals, renforçant ainsi la sécurité régionale.
- **Le rapprochement avec les Philippines : un engagement en mer de Chine méridionale**
La signature, en 2026, de l’**accord sur le Statut des forces en visite (VFA)** marque une étape décisive. Cet accord facilite les opérations conjointes entre les forces françaises et philippines, illustrant la **volonté française de s’impliquer activement dans la stabilité de la région**, face aux tensions géopolitiques croissantes.
- **La réconciliation avec l’Australie : une coopération concrète**
Après la crise des sous-marins, les relations franco-australiennes se sont reconstruites sur des **projets tangibles**, notamment la **protection des câbles sous-marins** et la **sécurité des infrastructures critiques dans le Pacifique Sud**, domaines essentiels pour la souveraineté numérique et énergétique.

2. Le pilier européen : vers une souveraineté maritime partagée

La France joue un rôle central dans la **construction d’une puissance maritime européenne**, en fédérant les États les plus engagés autour de deux axes majeurs :

- **Les Présences Maritimes Coordonnées (PMC)**
La France initie et coordonne des missions conjointes avec ses partenaires européens, à l’image du **cadre stratégique 2026-2030 signé avec l’Irlande**.
Ces opérations visent à sécuriser des zones stratégiques, telles que le **Golfe de Guinée** ou le **Nord-Ouest de l’océan Indien**, où les enjeux de sûreté maritime sont critiques.

- **L'autonomie industrielle navale**

Pour réduire la dépendance aux chantiers asiatiques et américains, la France promeut des **coopérations industrielles**, comme celle entre **Fincantieri (Italie) et Naval Group**. L'objectif est de **créer un standard naval européen**, capable de rivaliser avec les acteurs dominants du secteur.

3. Les alliances normatives : le multilatéralisme comme levier d'influence

La France mise également sur des **coalitions thématiques** pour étendre son influence et promouvoir ses valeurs :

- **Le Traité BBNJ (Biodiversité au-delà des juridictions nationales)**

Entré en vigueur en **janvier 2026**, ce traité représente une **victoire diplomatique majeure** pour la France. Il permet de fédérer une coalition d'États, notamment africains et insulaires, afin de **sanctuariser la biodiversité marine** et de s'opposer à **l'exploitation minière non régulée des fonds marins**.

- **La lutte contre les menaces hybrides : le réseau CRIMARIO**

La France a mis en place des **réseaux de partage d'informations maritimes**, tels que le projet **CRIMARIO**, qui relie les garde-côtes de dizaines de pays, de **l'Afrique de l'Est à l'Asie du Sud-Est**. Ces initiatives renforcent la **résilience collective** face aux défis sécuritaires émergents.

- **La lutte anti-narcotrafic transatlantique**

Les filières de cocaïne à destination de l'Europe empruntent des routes fragmentées depuis l'Amérique latines, au moyen de sous-marins de poche, vedettes rapides, voiliers et conteneurs. La riposte européenne coordonnée, où la France joue un rôle actif via ses frégates et capacités de renseignement, produit des résultats croissants en interceptions, sans tarir durablement la pression sur les façades atlantiques.

4. Enjeux et perspectives : vers une « France maritime »

La stratégie d'alliances de la France répond à une **nécessité géopolitique : éviter l'alignement systématique sur les États-Unis tout en contenant chinois**. En multipliant les accords « à la carte » (militaires, écologiques ou technologiques), elle construit une **approche flexible et adaptative**.

Un **défi majeur** persiste cependant : **opérer la transition d'une « France terrienne » vers une « France maritime »**, tant dans les **mentalités politiques** que dans les **priorités budgétaires**. Cet investissement financier **massif et pérenne** est indispensable pour permettre à l'**Outre-mer** de jouer pleinement son rôle de **relais territorial des ambitions partagées**.

Comme le souligne une maxime souvent reprise dans les cercles stratégiques :

« Pour avoir une politique maritime, il faut la vouloir, et surtout, il faut la vouloir longtemps⁹. »

Cette vision à long terme est la clé de la **pérennité** et de l'**efficacité** de la diplomatie maritime française.

⁹ Le Prince de Joinville (François d'Orléans, 1818-1900) est crédité de cette formule célèbre, souvent citée sous une forme très proche :

« Pour avoir une Marine, il faut la vouloir beaucoup, et surtout la vouloir longtemps. »

Annexe 11.

Troisième dimension de la puissance maritime : maîtrise des profondeurs

Vers la 3^{ème} dimension de la puissance maritime : fonds marins et câbles sous-marins

Toute la réflexion qui précède s'est déployée à la surface des mers : flottes, routes commerciales, ports, détroits, zones économiques exclusives. Mais la puissance maritime du XXI^e siècle s'exercera de plus en plus en profondeur.

Sous les mers reposent des richesses stratégiques considérables — nodules polymétalliques (cobalt, manganèse, nickel), sulfures hydrothermaux, terres rares — dont la valeur ne cesse de croître avec la transition énergétique.

La course à leur exploitation s'accélère avant même que les règles ne soient solidement établies : la Chine, premier opérateur mondial de zones d'exploration sous contrat avec l'Autorité internationale des fonds marins, et des acteurs privés comme The Metals Company avancent leurs pions dans ce vide juridique partiel, contestant de fait le principe de patrimoine commun de l'humanité que la France défend depuis Montego Bay.

Dotée en 2022 d'une stratégie nationale pour les grands fonds et d'une ZEE ultramarine offrant des zones d'exploration exceptionnelles, la France a les moyens d'y exercer un leadership scientifique, éthique et juridique.

L'enjeu le plus immédiat est cependant celui des câbles sous-marins. Quelque 400 câbles, représentant 1,3 million de kilomètres cumulés, transportent plus de 95 % des données numériques mondiales et la quasi-totalité des transactions financières internationales.

Ces infrastructures sont physiquement vulnérables à leurs points d'atterrissage, et ne bénéficient d'aucun régime international de protection comparable à celui des espaces aériens. La série d'incidents survenus entre 2023 et 2025 — endommagement du câble Estlink en mer Baltique attribué à la flotte fantôme russe, ruptures en Méditerranée, présence suspecte de bâtiments hydrographiques à proximité de nœuds câbliers — a transformé ce risque théorique en menace opérationnelle concrète.

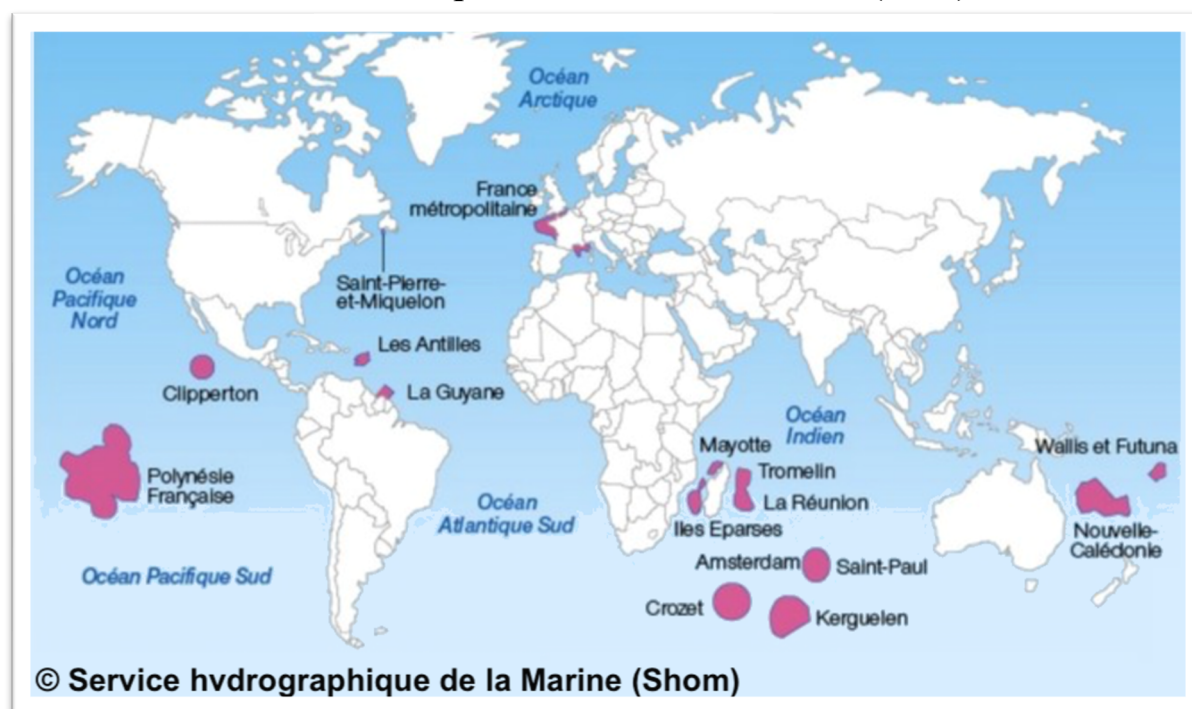
La France, présente dans les grands consortiums de câblage via Orange Marine et accueillant des points d'atterrissage stratégiques sur ses façades métropolitaines et ultramarines, est directement exposée et directement compétente pour agir.

Une stratégie maritime française véritablement souveraine pour le XXI^e siècle devra intégrer ces deux dimensions comme des priorités explicites et non comme des annexes techniques : porter un régime international de protection des câbles assimilant leur sabotage à une attaque contre des infrastructures critiques ; développer des capacités européennes de surveillance et d'intervention rapide en eaux profondes ; et s'affirmer comme champion de la gouvernance des grands fonds contre la prédation unilatérale.

Hier, la maîtrise des détroits déterminait la puissance des nations.

Demain, c'est la maîtrise des profondeurs, nodules, câbles, discrétion sous-marine, qui tracera la frontière entre les puissances souveraines et celles qui subiront les décisions des autres. La France a les atouts pour y jouer un rôle fondateur. Il lui reste à s'en saisir.

Zones Économiques Exclusives françaises (ZEE)



Avec 10,2 millions de km², la ZEE française est la 2^e au monde, mais son exploitation reste limitée, et son étendue dépend de la reconnaissance internationale de ses territoires ultramarins répartis sur tous les océans :

- **Océan Pacifique** : Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna, Clipperton (6 959 775 km², 63% du total ZEE)
- **Océan Indien** : Mayotte, La Réunion, îles Éparses (1 079 568 Km², 10% du total ZEE)
- **Atlantique** : France métropolitaine, Antilles, Saint-Pierre-et-Miquelon, Guyane (736 020 Km², 7% du total ZEE)
- **Océan Austral** : Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) (2 163 558 Km², 20% du total ZEE).

La France compte environ 20 % des atolls du monde grâce à ses territoires ultramarins.

Quelques définitions.

Eaux intérieures : Il s'agit des étendues d'eau situées en deçà des lignes de bases. L'État est souverain sur cet espace maritime. Sa souveraineté s'étend à la fois à la surface des eaux, à la colonne d'eau sous-jacente, au sol et au sous-sol marin et à l'espace aérien.

Mer territoriale : La mer territoriale s'étend des lignes de base jusqu'à une distance maximale de 12 milles marins calculée à partir de ces lignes de base. L'État y exerce une souveraineté pleine sur le sol et le sous-sol marin, la surface et la colonne d'eau sous-jacente ainsi que sur l'espace aérien. Cette souveraineté ne doit toutefois pas entraver le droit de passage inoffensif reconnu par la CNUDM à l'ensemble.

Plateau continental au-delà des 200 milles : La CNUDM donne une nouvelle définition du plateau continental qui peut s'étendre « jusqu'au rebord externe de la marge continentale ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure ».

Exploitation des nodules polymétalliques dans les ZEE ultramarines

Synthèse sur la position française et les projets en cours concernant l'exploitation des nodules polymétalliques dans les ZEE ultramarines, en particulier dans la zone de Clarion-Clipperton (Pacifique Nord).1.

1. Projets de recherche français récents (2024–2026)

1.1) Campagnes scientifiques en cours

- **Campagne EDEN (2024–2025)** : L'Ifremer a mené une mission d'exploration dans la zone française de Clarion-Clipperton, à bord du navire L'Atalante, entre novembre 2024 et janvier 2025. L'objectif était d'étudier la biodiversité associée aux nodules polymétalliques, d'évaluer leur abondance et leur répartition, et de quantifier les impacts potentiels de leur extraction. Cette campagne s'inscrit dans le projet européen **MiningImpact**, qui vise à comprendre les conséquences écologiques de l'exploitation minière en eaux profondes.
- **Rapport annuel 2025** : L'Ifremer a publié un rapport détaillé sur les activités menées dans le cadre du contrat d'exploration français avec l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), incluant des prestations de support géologique et la mise à jour d'une base de données SIG.

1.2) Objectifs scientifiques

- Comprendre le rôle des nodules dans les écosystèmes abyssaux (habitat, courants de fond, dépôt de matière organique).
- Évaluer les risques environnementaux liés à leur extraction, notamment la perturbation des habitats et du cycle du carbone.
- La France, via l'Ifremer, dispose d'un **contrat d'exploration** avec l'AIFM jusqu'en 2026, mais aucune exploitation industrielle n'est encore prévue.

2. Position internationale de la France (2024–2026)

2.1) Engagement pour un moratoire

- La France défend une approche **scientifique et prudente**, plaidant pour un moratoire sur l'exploitation minière des grands fonds jusqu'à l'adoption d'un **code minier international robuste** par l'AIFM. Ce code, initialement prévu pour 2025, a été reporté à 2026 en raison de désaccords entre États.
- La France et le Costa Rica ont co-organisé la **3e Conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC3)** à Nice du **9 au 13 juin 2025**. Cette conférence visait à accélérer l'action pour la conservation et l'utilisation durable de l'océan, en soutien à l'ODD 14. La France a activement promu une gouvernance durable des fonds marins.

2.2) Contexte géopolitique

- Certains États (Nauru, Tonga, Îles Cook, Norvège) et entreprises (The Metals Company) poussent pour une exploitation rapide, tandis que d'autres (Palaos, Fidji, Samoa, France) insistent sur la nécessité d'études environnementales approfondies.
- Les États-Unis et la Chine contournent partiellement l'AIFM en s'appuyant sur leurs propres législations pour accélérer l'exploration.

2.3) Enjeux stratégiques pour la France

- La France dispose du **deuxième espace maritime mondial**, avec une ZEE riche en nodules polymétalliques (nickel, cobalt, cuivre, manganèse), mais elle privilégie la **recherche et la protection des écosystèmes** plutôt qu'une exploitation immédiate.
- L'Ifremer et le CNRS soulignent que l'exploitation des nodules pourrait **détruire des habitats uniques** et perturber la capacité de l'océan à absorber le CO₂.

3. Perspectives d'avenir

- **Pas d'exploitation industrielle avant 2026** : Même si des acteurs privés (comme The Metals Company) prévoient de démarrer dès 2026, la France et l'UE restent prudentes, attendant un cadre juridique et environnemental clair.
- **Focus sur la recherche et la diplomatie** : La France continue d'investir dans des missions scientifiques (Ifremer, CNRS) et de promouvoir une **gouvernance internationale** pour éviter une exploitation anarchique.

En résumé

La France, via l'Ifremer et ses partenaires, mène des recherches actives sur les nodules polymétalliques dans ses ZEE, mais elle ne prévoit pas d'exploitation industrielle à court terme. Elle défend une approche scientifique, éthique et multilatérale, en faveur d'un moratoire jusqu'à l'adoption d'un cadre international protecteur.

L'enjeu est à la fois environnemental (préservation des écosystèmes abyssaux) et stratégique (maîtrise des ressources critiques pour la transition énergétique).

