



UNION-IHEDN

AR Paris/Ile de France

**Comité d'Etude « Autonomie
Stratégique de la France »**

Rapport du Comité d'Etude

La diplomatie navale

un des acteurs

de

l'autonomie stratégique de la France

Paris le 23 juin 2017

Introduction

Depuis le dernier Livre blanc sur la défense en 2013, le monde a profondément changé et les rapports de force entre puissances en ont été bouleversés. Le rôle des Nations-Unies, garant de la paix et des libertés, a été sérieusement battu en brèche accroissant les risques d'instabilité et de remise en cause du modèle occidental.

Dans ce contexte, le maintien d'une autonomie stratégique constitue le garant des intérêts de notre pays dans un monde plus interdépendant et moins coopératif. Il en va de l'influence de la France qui doit s'appuyer, pour ce faire, sur une diplomatie forte et indépendante dont la Marine nationale constitue l'une des composantes.

Il convient donc de rapprocher le concept d'autonomie stratégique de celui de diplomatie navale et de s'interroger pour savoir pourquoi et comment l'action diplomatique a besoin de l'outil naval pour assurer la crédibilité de cette autonomie stratégique et réciproquement en quoi la diplomatie est utile à l'action de la Marine pour la défense de notre nation. Peut-on ainsi prétendre avec M. Coutau-Begarie que la Marine est le meilleur des ambassadeurs de France...

1^{ère} partie

Evolution du contexte géopolitique depuis le dernier Livre Blanc

Qu'est ce qui a changé depuis la dernière édition parue en 2013

1.1 Evolution des relations internationales

Des évolutions et des changements importants relatifs aux relations internationales sont apparus depuis le dernier livre blanc de 2013.

Le terrorisme, la cyber-guerre, le Brexit, les rôles de la Russie et de la Chine, les menaces de la Corée du Nord et l'apparition de Daesh en sont les composantes les plus visibles, sans oublier l'immigration massive vers l'Europe de populations en provenance de Syrie pour fuir la guerre ou d'Afrique à partir d'une Lybie à reconstruire en urgence.

Personne n'aurait imaginé le Brexit mais cet avatar de l'Europe ne devrait pas poser de problème pour la Défense, les accords de Lancaster House étant très clairs à ce sujet.

Le Brexit pourrait être même une opportunité pour la France et l'Europe continentale même si militairement parlant, nos intérêts avec l'Allemagne, qui est notre principal partenaire

commercial, ne sont pas les mêmes. L'Europe ne peut néanmoins pas avancer sans un accord franco allemand.

L'Europe est partagée entre les pays du Nord et ceux du Sud de même que l'Union est fracturée d'Est en Ouest par des tendances populistes.

De son côté la Russie a endossé un rôle diplomatique et militaire qu'elle n'avait pas en 2013 (Syrie, Crimée) et constituant une surprise stratégique.

La Russie, qui a une démarche opportuniste ne peut néanmoins pas se permettre une longue guerre. Son PIB se situe entre celui de l'Italie et de l'Espagne mais l'incertitude, qu'elle manie avec aisance, et sa résilience face à l'Histoire, est toujours une force dans les conflits.

La politique des Tsars relative à l'accès russe aux mers chaudes reprend force et vigueur. Le maintien d'une base navale à Lattaquié en Syrie et des ports de mouillage hors des eaux territoriales ainsi qu'un intérêt manifeste pour Chypre démontrent cette constante.

D'autre part Russie et Chine ont recours au «révisionnisme» quant aux accords internationaux et leur insatisfaction est à mettre en opposition avec l'ordre établi, notamment dans les traités. Puissance insatisfaite, la Russie peut-être considérée comme un état agile (notion de guerre hybride comme en Crimée et en Ukraine).

Dans le Pacifique, la Chine, puissance centripète, souffle les braises d'une crise majeure dans cette région car elle entend s'installer aux endroits où elle ne rencontre pas d'opposition.

Adepte du fait accompli, la Chine inquiète ses voisins par la recrudescence de ses ambitions en Mer de Chine où elle revendique des droits de souveraineté au titre de ses droits historiques, de ses besoins stratégiques (la mer de Chine orientale fait moins de 200 mètres de profondeur ce qui ne lui permet pas de faire atteindre la haute mer discrètement à ses sous-marins basés dans l'île de Hainan) de la recherche de matières premières et de pétrole, et de sécuriser son transit commercial. Les points de litige sont nombreux et concernent notamment les Iles Senkaku avec le Japon, les Iles Pratas et Paracels avec le Vietnam, Iles Spratleys en conflit avec les pays riverains et les Iles Nakuna l'opposant à l'Indonésie.

La Chine franchit de plus en plus souvent la ligne jaune en installant des bases militaires sur des récifs contestés. Elle se déploie dans l'Océan Indien pour s'implanter en Afrique, en Asie du Sud Est et au Moyen Orient

Sa marine cherche à développer ses points d'appui comme le démontre la première base qu'elle est en train de construire à Djibouti.

Le Japon s'inquiète de cette situation car son économie est fortement dépendante du commerce maritime qui traverse également la mer de Chine et la libre circulation est vitale pour elle. L'Europe peut s'en inquiéter pour les mêmes raisons.

La situation est explosive avec la Corée du Nord qui multiplie les provocations et où il n'y a toujours pas de traité de paix entre les 2 frères ennemis coréens depuis 1954.

Au Moyen-Orient pour Daesh, dont la France est d'ailleurs le seul pays du monde à employer ce vocable, les frontières Sykes-Picot établies en 1916 sont remises en cause par la proclamation de l'Etat Islamique en 2014. Abou Bakr al Baghdadi se considère comme le successeur du prophète où Damas et Bagdad renoueraient avec les califats abbasside et omeyyade, abolissant ainsi les frontières en Syrie et au Levant redonnant à des millions de musulmans un espoir pour le renouveau de l'Islam.

Par son intervention l'Iran cherche à développer un arc chiite allant de ses frontières jusqu'au Liban en passant par la Syrie et le nord de l'Irak .

Face à cette problématique rebattant les cartes dans cette région en ébullition, l'approche militaire française en Irak et en Syrie a un impact sur la France avec la recrudescence d'attentats sur notre sol.

En Afrique, Boko Haram fait allégeance à l'Etat Islamique ce que personne n'avait prévu. L'arrivée de Donald Trump à la Maison Blanche et ses déclarations lapidaires déconcertent le monde entier mais rien ne dit « qu'il ne fera pas le job » comme le fit Reagan, il y a presque de 40 ans dont le monde entier se gaussait lors de son élection en 1980. Trump est comparé au Kaiser Guillaume II, fauteur de la Grande Guerre mais sa stratégie pourrait être comparée avec celle des Horaces et des Curiaces de l'Antiquité. Il veut retrouver un rapport de forces favorable et a décidé de renforcer très puissamment le budget des Armées ainsi que le développement de sa Marine.

Ces diverses évolutions ont toutes un point commun : une extension permanente avérée de la menace en mer, et ceci sur tous les océans, y compris en mer Caspienne, comme le tir spectaculaire de missiles de croisière russes vers la Syrie l'ont prouvé au monde.

1.2 Terrorisme

Il convient de noter que les opérations de terrorisme maritime sont quasi inexistantes si on ne tient pas compte de la piraterie qui est plus d'origine économique que politique .

Les actes les plus marquants sont anciens comme la prise de contrôle du paquebot Achille Lauro en 1985 par un commando palestinien et qui s'était traduit par l'assassinat d'un ressortissant américain .

En octobre 2000 le destroyer USS Cole relâchant à Aden est victime d'une attaque suicide à partir d'une embarcation bourrée d'explosifs tuant 17 marins américains et les deux terroristes.

Moins d'un an plus tard, un porte-container français subissait le même type d'attaque au mouillage au large du Yémen. Le feu a pu être maîtrisé à bord. Les ports français et les équipages ont depuis pris des mesures pour parer au mieux ce type d'attaque.

La menace la plus récente est celle d'une alerte à la bombe sale (dispersion d'éléments radio actifs) qui aurait été signalée sur un porte container devant faire escale aux USA. Il s'est révélé que c'était une fausse alerte. Cependant ce type de menace ne peut pas être écartée et peut même prendre de l'ampleur compte tenu de l'augmentation du trafic maritime mondial.

Les menaces potentielles

Il est utile de rappeler ce que disait, lors d'un entretien au siège de la CIA, le chef du MI 6 au Président Bush qui venait de déclarer la guerre au terrorisme au lendemain des attentats du 11 septembre : "pensez vous qu'en utilisant un marteau sur une boule de mercure vous allez l'écraser, au contraire vous allez la disperser". Remarque prémonitoire qui laisse augurer de la dissémination de la menace qui s'étend maintenant au Bangladesh, aux Philippines en atteignant l'Australie.

Si la dissémination est géographique pour l'instant, le terrorisme maritime ne saurait échapper à cette expansion.

Les groupes terroristes sont constamment en quête de moyens de destruction massive et rappelons que l'essentiel du commerce mondial se fait par voie maritime. Dans les détroits, la navigation est particulièrement vulnérable et devant la réussite de l'attentat d'Aden une attaque dans les détroits où les bateaux ont peu de marge de manœuvre serait à craindre.

Les tactiques utilisées par les pirates (abordages de navire en haute mer etc...) peuvent être reprises par ces groupes.

Le terrorisme « low cost » peut également se développer dans le domaine maritime. Si un terroriste peut utiliser un camion pour commettre un attentat, l'explosion d'un méthanier dans un port aurait des effets dévastateurs équivalents à ceux d'une bombe nucléaire tactique .

1.3 Cyberguerre

En 2013, le livre blanc spécifiait un intérêt pour la cyber défense en l'élevant au rang de priorité nationale. Cependant tout va très vite dans le monde entier et les compétences dans ce domaine se sont largement diffusées auprès des états, des entreprises privées et également des délinquants, voir des criminels.

La cybersécurité est à étudier sous trois angles différents : les éléments spécifiques au maritime ; les risques que nous pouvons anticiper et enfin les remèdes ou les pistes de réflexion dans ce contexte maritime.

Les éléments spécifiques du maritime dans le cyber

Comme le démontre l'officier général cyber défense de l'EMA, Il y a de nombreux points communs entre l'espace numérique et l'espace maritime. Là où la mer véhicule marchandises et richesses, le numérique transporte des données et comme en mer, il y a des routes, des espaces de souveraineté et des zones grises. On perd une guerre en mer quand on en n'a pas la maîtrise, tout comme dans le cyberspace. Cependant des éléments sont spécifiques au monde maritime : un bateau est extrêmement dépendant des systèmes numériques. Il est de plus en plus vulnérable, car il utilise toujours plus d'outils informatiques, alors que les experts en informatique à bord sont rares. Aujourd'hui il est plus facile d'attaquer une plateforme par l'un de ses sous système, par exemple le système de propulsion. Les plans d'adressage IP des navires sont trouvables sur Internet. Et ils constituent une cartographie pour mener des attaques. Pour les armateurs, les enjeux sont commerciaux et sécuritaires. Cargaison et navigation font l'objet de données gérées à terre qui peuvent être piratées. Le système AIS, qui permet de connaître la position d'un navire en temps quasi-réel, comprend aussi de nombreuses failles que les navires eux-mêmes peuvent exploiter pour leurrer. La sécurisation de l'AIS, qui a été réalisée par la Marine nationale pour les bâtiments militaires ou douaniers, est indispensable à une échelle mondiale. La piraterie est un danger pris en compte par l'industrie navale, qui n'est pas pour autant à l'abri des cyber-menaces.

Le cyberspace relie désormais le bateau à la terre, il n'est plus isolé en mer et cela le rend plus vulnérable si des mesures de précaution ne sont pas anticipées à bon niveau.

Les risques que nous pouvons anticiper

Comme le souligne Gilbert Le Bris, Député du Finistère, un navire est un objet complexe, qui intègre un nombre important de systèmes d'information et de systèmes industriels qui sont de plus en plus automatisés. Ces systèmes qui sont en lien avec le monde physique (moteurs, gouvernes, production d'électricité, gestion de la cargaison) sont pourvus d'équipements informatiques potentiellement vulnérables à attaques cyber. Une cyber-attaque peut avoir des conséquences majeures (nauffrage, détournement, accident dans un port, pouvant conduire à des pertes humaines ou des dégâts matériels très importants, explosion, marée noire ...).

Par ailleurs ces navires s'inscrivent dans un environnement complexe (infrastructures portuaires, trafic maritime), de plus en plus numérisé et donc soumis aux mêmes menaces.

On ne peut cependant écarter la possibilité qu'un enchaînement de circonstances conduise à une détérioration grave de la situation internationale : attaque terroriste ou cyberattaque majeures, fermeture d'une zone maritime ou aérienne portant atteinte aux approvisionnements stratégiques de nombreuses puissances, implosion d'un État entraînant des débordements régionaux ; agression militaire contre un allié ou contre un pays essentiel à la stabilité de notre environnement.

Aujourd'hui, toute opération militaire comporte un volet cyber plus ou moins développé. Au même titre que la terre, la mer, l'air et l'espace, le cyberspace est un milieu à part entière dont la défense est une obligation (pénétration des réseaux à des fins d'espionnage, prise de contrôle à distance, destruction d'infrastructures vitales). Les types de menace sont nombreux. Les pistes de réflexion dans le contexte maritime sont nombreux, comme le souligne encore l'officier général cyberdéfense, et le ministère de la Défense a intégré le cyberspace comme un espace de conflictualité. Il faut apprendre à y combattre, car il faut faire face à un ennemi imaginaire capable de manœuvrer. Aujourd'hui la cybersécurité est devenue un enjeu national. Le Livre Blanc 2013 éclaire la position française dans ce domaine. Au sein du ministère de la Défense, plusieurs outils sont déjà en place (le pacte Défense Cyber, le pôle d'excellence Bretagne etc...).

La façon dont les systèmes d'information d'un navire communiquent entre eux peut être opaque, si elle n'est pas prévue dès la conception. Établir une matrice des flux internes est très laborieux mais indispensable, car il faut connaître l'intégralité de ses systèmes pour en assurer la maîtrise. En outre, il serait nécessaire d'obtenir des industriels qu'ils sécurisent l'ensemble de leurs process et développent un dialogue technico-opérationnel entre marins, constructeurs et sous-traitants.

2^{ème} partie

La diplomatie navale : un acteur de l'autonomie stratégique

La diplomatie navale sera abordée en quatre sous parties selon la typologie établie par le Professeur Hervé COUTAU-BEGARIE : diplomatie de puissance, de routine, protectrice et diplomatie humanitaire.

Peut-on trouver meilleur exemple de diplomatie navale que les images récentes du porte-avions américain USS Carl Vinson se dirigeant, accompagné de son groupe aéronaval, vers les côtes coréennes afin de faire pression sur les autorités nord coréennes pour qu'elles mettent fin à leur programme nucléaire ? Le choix du porte-avions ne témoigne t-il pas de cette capacité d'intervention sur toutes les surfaces du globe et ne constitue t-il pas le symbole de l'autonomie stratégique américaine ?

Il nous faut citer ici ce que disait en 1958 Raymond Aron : « la diplomatie est désormais totale, elle n'est pas séparable de la démonstration ou de la menace de la force, voire de son emploi limité » ou plus récemment Hervé Coutau-Bégarie selon lequel « l'instrument naval est devenu une composante à part entière de la politique extérieure des Etats et à ce titre est de plus en plus sollicité du fait de la multiplication des crises internationales ».

Pour mieux cerner ce qu'est la diplomatie navale et en quoi elle constitue un acteur de l'autonomie stratégique, nous nous appuyerons sur la typologie de ce même auteur qui y a consacré un ouvrage « Le meilleur des ambassadeurs, théorie et pratique de la diplomatie navale ». Il y distingue quatre types de diplomatie navale: de puissance, de routine, protectrice et enfin humanitaire, chacune constituant de fait le prolongement de notre souveraineté nationale.

Il convient de s'interroger sur la manière dont la diplomatie et la marine peuvent conjuguer leurs actions en fonction des circonstances, des lieux d'action en prenant en compte l'actualité de la menace, l'étendue de notre zone d'intervention. Il faut également que cette action s'inscrive dans la durée et la continuité et qu'elle bénéficie d'une politique de communication qui soutienne et affermisse sa crédibilité opérationnelle.

2.1 Diplomatie de puissance

Une diplomatie de puissance afin d'affirmer notre indépendance et d'être en mesure de remplir nos obligations internationales.

Il n'est pas besoin de rappeler que la France, cinquième puissance économique mondiale, disposant de la deuxième ZEE de la planète siège également parmi les cinq membres du Conseil de Sécurité, a des obligations au titre de l'OTAN et occupe une place éminente parmi les pays membres de l'Union Européenne. A ce titre, elle a des obligations qu'elle se doit d'assumer si elle veut conserver sa crédibilité internationale.

Notre Marine nationale joue un rôle de premier plan pour renforcer notre action diplomatique, car la maîtrise et le contrôle des mers constituent des enjeux de puissance. Il faut ici souligner l'importance de la dissuasion nucléaire, car le rayonnement et l'autorité d'une puissance moyenne comme la France en dépendent largement. La réaction d'un ancien chef d'état major de l'armée allemande déclarant « vous n'imaginez pas à quel point vous avez de la chance de disposer d'une telle force de dissuasion océanique » marque bien comment elle constitue un élément essentiel de notre défense et de notre crédibilité. Il n'existe pas d'ailleurs d'alternative crédible à la dissuasion nationale qui ne peut se partager avec d'autres états.

L'instrument privilégié de la diplomatie navale est le porte-avions qui constitue par excellence le symbole et l'instrument de la puissance. S'il est d'abord un outil militaire, c'est aussi un outil politique qui participe directement à la diplomatie de défense notamment par sa capacité de dissuasion en positionnant la France parmi les puissances nucléaires. Il contribue également à l'autonomie d'appréciation qu'il apporte au Chef de l'État sur les théâtres d'opérations, notamment par les possibilités d'anticipation qu'il offre.

Les sous-marins, de type SNLE, dont l'emploi normal se concilie mal avec les exigences de publicité qui accompagne la diplomatie navale contribuent néanmoins par leur capacités nucléaires à renforcer la position de la France au niveau international. Il est bon de noter qu'à plus ou moins long terme le sous-marin sera le seul outil militaire à ne pouvoir être détecté par les satellites, cette capacité de dissimulation créant une incertitude qui ne peut que servir notre diplomatie.

Cette diplomatie de puissance est néanmoins de moins en moins nationale. Elle se déroule largement dans un cadre multinational au nom du maintien, du renforcement voire de l'imposition de la paix. Il importe que la France apparaisse un partenaire fiable dans le cadre de nos différents engagements internationaux (ONU, OTAN, Union Européenne...). S'il s'agit pour la France d'avoir l'outil militaire permettant d'agir seul, « il importe comme l'indique Frédéric Charillon, de disposer de la capacité d'entraînement diplomatique permettant de ne pas le rester ».

C'est d'ailleurs certainement dans le domaine maritime que cette coopération est la plus facile à mettre en place. La France, positionnée dans le club des grandes marines mondiales, peut

entretenir des relations d'égal à égal avec ses partenaires étrangers qu'il s'agisse de participer à des opérations de maintien de la paix, d'intervenir dans la gestion des crises ou de monter des exercices conjoints avec les autres marines.

2.2 Diplomatie de routine

Renforcement de notre coopération avec les Etats, qu'on appelle traditionnellement la « diplomatie navale de routine ».

Celle-ci a été quelque peu négligée depuis une dizaine d'années en raison de la diminution du nombre de nos bâtiments. Ceux-ci ne sont plus en mesure désormais d'assurer des escales régulières dans les principaux ports de la planète et de « montrer ainsi le pavillon ». Car la régularité de nos escales constitue de fait le fondement de notre coopération et de la confiance avec nos partenaires locaux. C'est cette politique de présence qui nous permet d'affirmer la souveraineté de l'État et de renforcer au niveau international la place de notre pays. Seule la marine est en mesure de jouer ce rôle du fait de sa grande souplesse d'utilisation et de son intervention dans la durée.

Les escales de nos bâtiments sont d'ailleurs perçues par les diplomates qui résident dans les pays concernés comme une contribution importante au renforcement des relations bilatérales. Celles-ci participent à notre diplomatie d'influence en manifestant la présence française, en créant des liens avec les marines locales, en permettant également de faire la démonstration de la qualité des matériels français. Nos contacts avec les marines locales, la coopération développée avec ses officiers permettent de plus de véhiculer nos conceptions du droit de la mer, nos valeurs et notre culture.

Cette politique de présence navale ne se manifeste pas seulement dans les ports étrangers, mais également sur les océans en fonction des intérêts diplomatiques des États. Ce n'est naturellement pas par hasard que soixante pour cent de la flotte américaine se trouve dans le Pacifique, zone d'activité diplomatique privilégiée des Etats-Unis ni que des sous-marins russes patrouillent en permanence en Méditerranée pour appuyer leur politique étrangère et leur engagement militaire au Moyen-Orient.

La France a pour sa part la rude tâche d'assurer sa présence dans sa Zone d'Exploitation Exclusive, d'y montrer le pavillon et apporter son soutien aux populations qui y résident. Le fait de « baisser la garde » dans ces zones stratégiques pour nos intérêts ne peut qu'inciter des Etats voisins à y pénétrer et y manifester certaines revendications (pêche illégale, remise en cause de notre souveraineté...). Il ne faut pas oublier à cet égard que la guerre des Malouines,

en 1983, entre la Grande Bretagne et l'Argentine aurait probablement pu être évitée si la marine britannique avait eu une politique de présence plus convaincante et plus dissuasive vis à vis de l'Argentine.

2.3 Diplomatie protectrice

La diplomatie navale joue un rôle essentiel pour faire respecter la liberté de circulation maritime ainsi qu'assurer la sécurité de nos ressortissants résidant à l'étranger.

Il est bon de rappeler que 80% du commerce mondial passe par les routes maritimes et que les produits pétroliers en représentent la moitié. Ces espaces font l'objet de règles internationales dont nous sommes les garants et que notre marine doit faire respecter sur tous les océans du globe.

De nouvelles menaces sont d'ailleurs apparues depuis une quinzaine d'années mettant en danger la sûreté de la circulation maritime et donc l'indépendance énergétique de notre pays. Les actes de piraterie et de terrorisme se sont multipliés dans les golfes d'Aden et de Guinée ainsi qu'en Asie du Sud-Est contraignant à avoir recours à des missions de surveillance de la part des Etats et à du partage d'informations. Si la lutte contre la piraterie et le terrorisme en mer continuent à relever d'actions nationales, il faut noter que des opérations à caractère européen ont pu être mises en place mêlant de façon très approfondie diplomatie et action militaire.

Notre capacité d'agir seuls en mer se manifeste également dans le domaine de la protection de nos ressortissants vivant à l'étranger. La France est l'un des seuls états au monde en mesure d'assurer la sécurité de ses ressortissants dans les pays maritimes. Du fait du positionnement de ses navires, notre marine peut agir rapidement et accueillir également à son bord des nationaux d'autres pays.

2.4 Diplomatie navale humanitaire

Qui n'a en mémoire le recueil des « boat people » par nos bâtiments au large des côtes du Vietnam ou plus récemment la mobilisation internationale pour secourir les populations haïtiennes après le tremblement de terre qui a mobilisé les flottes de nombreux pays (dont un porte-avions pour les Etats-Unis). Bien peu savent, par ailleurs, qu'un navire-hôpital chinois sillonne depuis 2010 les mers des différents continents et a soigné à ce jour plus de 100.000 patients. L'immigration clandestine connaît un accroissement très sensible depuis une dizaine

d'années en Méditerranée et a entraîné une mobilisation internationale associant l'Union européenne et les États riverains pour secourir les réfugiés.

Toutes ces actions humanitaires doivent être considérées comme un élément de diplomatie d'influence.

Conclusion

Le propre de la diplomatie est la capacité de comprendre la carte mentale de nos interlocuteurs étrangers et c'est en s'en imprégnant qu'on commence à bien les appréhender. Faut-il tout d'abord apprendre à les connaître. C'est là que la diplomatie navale trouve toute son acuité.

Jadis en France sous Louis XVI, les grandes missions navales étaient des missions diplomatiques. A cet effet, le roi avait conseillé à La Pérouse un « usage de douceurs et d'humanité auprès des peuples qu'il visiterait ». La vision de Cromwell, pour qui « la marine de guerre anglaise était le meilleur des ambassadeurs », pourrait également être source d'inspiration.

Ces judicieuses réflexions n'ont pas pris une ride au XXI^{ème} siècle. En effet, notre patrimoine maritime, mers et océans, prend aujourd'hui de plus en plus d'importance dans la diplomatie française. La diplomatie navale de la France doit se conjuguer avec une forte présence de sa Marine dans le Pacifique pour peser dans les différents « bras de fer » auxquels la communauté internationale est confrontée, à l'instar de notre puissance reconnue en Méditerranée et sur les côtes de l'Afrique de l'Ouest. La France possède la 2^{ème} ZEE la plus importante du monde et sur laquelle le soleil ne se couche jamais. Sur les 11 millions de km² qui la composent, 7 millions se trouvent dans le Pacifique où la France est néanmoins peu visible.

Une telle politique nécessite d'importants moyens financiers et humains, investissements nécessaires pour que la France garde, en Extrême Orient, son rang de grande puissance. A ce titre, un budget de la Défense à 2% du PIB est nécessaire et devrait être même dépassé comme c'est le cas de nombreux pays dans le monde et en particulier en Asie.

Le porte-avions Charles de Gaulle est actuellement en carénage pour une durée de 18 mois et ce chantier d'un milliard d'euros lui permettra d'être opérationnel ensuite jusqu'en 2040. Les études puis la mise en chantier dans les meilleurs délais d'un second porte-avions nucléaire sont impératives pour garantir la permanence du groupe aéronaval, car ce type de bâtiment, symbole d'une marine de guerre moderne, est également un outil aussi bien militaire que

politique. Par sa permanence, le porte-avions sera un acteur majeur de la diplomatie et de la défense de la France. Seuls les USA avec dix unités et la France avec le Charles de Gaulle possèdent des porte-avions nucléaires. Notre crédibilité a été démontrée lorsque récemment une Task Force US a été placée sous le commandement d'un amiral français démontrant ainsi la confiance des américains dans notre capacité à conduire une opération combinée.

Dans la pratique, un porte-avions est capable de parcourir plusieurs centaines de kilomètres par jour et il peut se projeter en toute liberté d'action sur toutes les mers et océans du globe. Ses avions peuvent opérer sans aucune base avancée au sol dans un pays tiers, sans avoir besoin d'autorisation de survol. Positionné au plus prêt de la zone d'opération, les ravitaillements en vol sont moins nombreux et les pilotes sont plus opérationnels, toute son action contribue à l'opération. Rappelons que lors des opérations contre Daesh, deux tiers des frappes aériennes françaises ont été réalisées par des avions embarqués. Dans toute opération de guerre, la foudroyance et l'incertitude sont des facteurs de succès qu'apporte l'aviation embarquée et la mobilité du porte-avions.

Il est à noter que la France est le deuxième acteur au monde en termes d'opérations extérieures sous mandat ONU. Le porte-avions nucléaire reste un formidable argument pour conserver notre place au Conseil de sécurité de l'ONU.

Outre un symbole fort, la présence navale française dans une région où elle arbore son pavillon démontre notre intérêt pour les pays riverains. Les escales font partie de cette diplomatie navale, et permettent de nouer ou de renforcer des relations diplomatiques.

Théodore Roosevelt, Président des USA de 1901 à 1909 définissait ainsi la diplomatie navale : « Une voix douce et un gros bâton. La guerre doit être évitée, c'est la règle mais elle est de loin préférable à certaines formes de paix ».

Par sa politique de présence, notre Marine permet une liberté d'action totale dans le monde entier.

Il convient de se demander au préalable si notre défense commence au large, en revanche où s'arrête-t-elle ?

Enfin, si le porte-avions est le fer de lance de la puissance navale d'un pays, il n'en demeure pas moins qu'en terme de diplomatie navale en particulier, l'approche doit être globale. Les atouts de capacités de nature stratégique dans l'ensemble des domaines à développer en mer, à savoir sanitaires, scientifiques, de transport logistique ou de navires câbliers sont indispensables pour asseoir son influence et sa crédibilité dans la durée.

Remerciements

Le Comité d'Etude remercie les personnalités suivantes du temps qu'ils nous ont consacré et de nous avoir fait part de leur expérience, éclairant ainsi notre réflexion et nos préconisations.

Madame la VA (2S) Anne CULLERRE

Monsieur le Général (2S) Alexandre LALANNE-BERDOUSICQ

Monsieur le CV Yves POSTEC

Monsieur l'Ambassadeur Serge SEGURA

Ces entretiens ont été réalisés sous les règles de Chatham House.

Composition du Comité d'Etude de l'AR Ile de France

COLOMBIER Thierry, Trésorier, membre du CODIR

COVILLE Jean-Louis, CC ®, Président du comité d'Etude, membre du CODIR

DENIAUD Henri, Ambassadeur, membre de l'AR 16

GOURAUD Emmanuel, CA (2S), Directeur des Etudes, membre du CODIR

LAVERNY Bernard, CF ®, membre de l'AR 16

LIGEOUR Christian, Colonel (H) Gendarmerie Nationale, membre associé

SARRA

DE

Bruno,

CA

(2S),

IHEDN



Annexes

Témoignage d'un diplomate : Henri DENIAUD

Ancien Ambassadeur de France au Qatar et en Guinée Equatoriale

Pendant ma carrière diplomatique, j'ai été amené souvent à servir aussi bien au Moyen-Orient (Irak, Koweït, Bahreïn, Yémen, Egypte, Arabie Séoudite, Qatar), qu'en Afrique (Guinée Equatoriale) ou en Océanie (Australie), dans des pays dont les capitales étaient riveraines de la mer et qui possédaient de ce fait des ports susceptibles d'accueillir les bâtiments de notre marine nationale. Ces escales rythmaient la vie de nos ambassades et constituaient un temps fort de notre activité diplomatique. Elles étaient naturellement plus prestigieuses et plus faciles à organiser lorsque la capitale se trouvait en bord de mer ; sinon les différents services de l'ambassade concernés (Chancellerie politique, attaché militaire, service consulaire) devaient se transporter au lieu d'escale pour l'organisation de la visite qui touchait alors essentiellement les autorités locales (gouverneurs, responsables de la marine...).

Dans certains pays, nous avons même, au sein de la représentation diplomatique, un attaché naval (un marin comme il se doit !), lorsque les mouvements de nos bâtiments étaient très importants et la coopération avec les marines locales particulièrement développée. Ainsi notre ambassade au Caire avait-elle un attaché naval, sous l'autorité de l'attaché militaire, dont la présence se justifiait par le passage fréquent de nos navires dans le canal de Suez, par l'activité importante du port d'Alexandrie sur la Méditerranée ainsi que notre coopération avec la marine égyptienne.

La région du Golfe arabo-persique était particulièrement propice aux visites de nos unités du fait de notre implantation à Djibouti dans la Corne de l'Afrique, de l'intérêt stratégique de la zone et des possibilités commerciales (ventes de bâtiments et matériels embarqués) qu'offrait la région en raison de ses richesses pétrolières. Le nombre important de pays dans le voisinage (Iran, Irak, Koweït, Arabie Séoudite, Bahreïn, Qatar, Abou Dhabi, Oman, Yémen), la proximité politique de la plupart avec la France accroissaient sensiblement l'intérêt de ces déplacements puisque nos bâtiments de guerre pouvaient en une quinzaine de jours y « montrer le pavillon ».

Pour nos ambassades, les escales officielles qui duraient trois jours avaient avant tout un caractère politique, d'autant que l'autorité régionale maritime pour le Golfe et l'océan Indien appelée « ALINDIEN » se joignait souvent aux commandants pour leurs visites à terre. La présence du bâtiment qui portait sa marque accompagnant nos navires de passage donnait plus

de prestige à la visite et permettait, en outre, d'accroître les capacités d'exercices en mer avec les marines locales.

Il était de tradition dans les émirats du Golfe que le Chef de l'Etat reçoive nos commandants lors des escales de leurs bâtiments. L'audience, à laquelle participait naturellement l'ambassadeur, donnait lieu à des échanges sur nos relations bilatérales, permettait de faire passer, si besoin était, des messages politiques, fournissait l'occasion de vanter les qualités techniques de nos navires... La présence de l'amiral ALINDIEN qui visitait régulièrement les pays de sa zone, donnait une touche plus régionale à ces entretiens. En effet, celui-ci était à même de décrire les évolutions politiques de ces états, de fournir des informations sur les mouvements des bâtiments des principales puissances et de réaffirmer ainsi notre présence dans la région.

Nos navires accompagnaient parfois la venue d'un ministre français dans le pays et lui donnait ainsi davantage de visibilité. C'est ainsi qu'à la fin des années 80, André Giraud, ministre de la Défense, à l'occasion d'une visite officielle en Australie, s'était rendu, accompagné de responsables australiens, sur le porte-hélicoptères « Jeanne d'Arc » qui faisait escale à Sydney et à bord duquel il avait tenu une conférence de presse. Un de nos ministres de l'Industrie, en visite à Doha au Qatar, avait pour sa part reçu sur l'un de nos bâtiments les autorités locales, la communauté diplomatique ainsi que les Français résidant dans le pays. Il ne faut pas oublier en effet de relever l'importance de la réception traditionnelle à bord qui avait lieu le deuxième soir des escales, ni le déjeuner officiel organisé par le commandant auxquels étaient conviés les autorités maritimes. L'atmosphère détendue qui régnait lors de ces moments de convivialité (avec ou sans vin et champagne pour les hôtes locaux...) contribuait à créer des liens personnels utiles à la poursuite de nos relations.

Ces visites pouvaient même être de véritables « coups » politiques. Au milieu des années 90 par exemple, répondant à l'invitation de l'amiral commandant la région maritime de l'océan Indien, le Prince héritier du Qatar est venu sur le pétrolier ravitailleur La Somme pour assister à des exercices en mer. L'émir du Qatar, en autorisant son fils à se rendre à bord d'un de nos bâtiments, voulait ainsi témoigner du poids qu'il attachait aux relations bilatérales avec la France.

Le passage de la Jeanne d'Arc et de son navire d'accompagnement dans un certain nombre de ports du monde était particulièrement marquant. Il suscitait nombre d'articles dans la presse, permettait des échanges entre élèves-officiers et responsables maritimes locaux. Ces jeunes officiers étaient ainsi initiés à une composante particulière de leur nouveau métier : la connaissance des pays visités et le soutien à l'action diplomatique des ambassades. J'ai ainsi

été amené à faire une conférence sur la politique intérieure égyptienne aux élèves de la Jeanne pendant qu'elle traversait le canal de Suez. La composante sport (organisation de matchs de football) n'était pas oubliée et contribuait à renforcer, fusse modestement, nos relations bilatérales.

En Afrique, j'ai reçu en escale des bâtiments de l'opération Corymbe qui assurent depuis vingt ans une présence navale dans le Golfe de Guinée, en soutien des marines locales et des Français résidant dans les pays avoisinants. L'ambassade organisait d'ailleurs régulièrement des exercices avec nos ressortissants pour préparer une éventuelle évacuation par mer en cas de troubles dans le pays. Cette présence quasi permanente de nos unités, bien visible, contribuait à affirmer notre présence militaire dans la région, et au renforcement de nos liens bilatéraux tandis qu'elle rassurait nos concitoyens vivant dans ces pays.

Pour nous, diplomates, les visites de nos bâtiments constituaient une « bouffée d'oxygène », nous replongeant dans une atmosphère bien française et contribuant ainsi au moral des personnels de nos ambassades. La solennité de l'accueil à la coupée, le passage en revue d'un détachement, le maintien des anciennes traditions à l'occasion des repas officiels à bord (« l'Ambassadeur est servi ») et la convivialité lors des réceptions contribuaient à nous sentir fiers de la France que nous représentions, diplomates et marins confondus.

Il convient d'ajouter que peu d'états sont en mesure, comme la France, d'avoir une présence navale couvrant l'ensemble des océans, alors que notre réseau diplomatique est le troisième au monde par le nombre de ses représentations.

Témoignage du Contre-amiral (2S) Bruno SARRADE

1. Diplomatie de puissance

La diplomatie de puissance a pour objectif premier de montrer la capacité de la France à agir pour marquer sa volonté et faire pression, si nécessaire.

Deux témoignages personnels peuvent éclairer ce point :

- une escale à Mourmansk en 1976, en pleine guerre froide ;
- un déploiement de porte-avions à l'Est de la Méditerranée, en pleine guerre du Liban (1983)

1.1 L'escale à Mourmansk fut une grande première et permit de dépasser le cap Nord pour se rendre au cœur de la puissance russe, très protégée, avec l'escorteur Duperré, bâtiment amiral, le croiseur antiaérien Colbert et la toute récente frégate anti-sous-marine de dernière génération, le Tourville. L'amiral, qui commandait cette escadre de l'Atlantique, était le vice-amiral de Gaulle, fils du général de Gaulle. Cette escale avait pour but de renouer la relation entre puissances et l'amiral, par le prestige de son père, rehaussa incontestablement cette ambition et fut personnellement invité à se rendre à Moscou pour rencontrer le CEMM, l'amiral Gorchkov, l'officier qui aura construit la marine soviétique d'une puissance jamais égalée.

Ce type d'entretien restait exceptionnel.

1.2 Lors de la guerre du Liban qui aura duré près de 10 ans, des phases de tension plus ou moins prononcées ont ponctué la période. La France s'est ainsi trouvée en 1983 avec une véritable Armada sur zone, sous les ordres du vice-amiral Louzeau, qui commandait l'escadre de la Méditerranée. Cette armada était constituée des deux porte-avions Foch et Clemenceau et une dizaine de bâtiments d'escorte français.

Tout ce monde s'est retrouvé au mouillage dans l'immense baie de Larnaka, à Chypre, pour préparer les opérations futures et assurer les passations de suite entre unités. La menace au mouillage était réelle, de type terroriste (petit aéronef ou vedette suicide), aussi la tension se ressentait parmi les équipages et le niveau d'alerte restait élevé pour pouvoir appareiller en urgence.

La puissance de la France était là très visible face à tout type d'observateurs et sa volonté de rester présente sur ce théâtre pour défendre ses intérêts et les valeurs du Liban, sans aucune ambiguïté.

Dans ce type d'opération, l'image précède l'action et la démonstration de force est une donnée première pour juger des rapports de force et aider à la résolution des crises.

2. Diplomatie de routine

Les deux exemples immédiats de diplomatie navale qui s'inscrivent dans la durée afin de marquer la présence de la France et de tisser des liens à haut niveau, sont :

- le déploiement de la Jeanne d'Arc, depuis les années 60, sur toutes les mers du monde ;
- le commandement de la zone de l'Océan Indien par un amiral (Alindien) à bord d'un bâtiment de commandement, qui sera itinérant dans toute la zone et toute l'année depuis que la France a quitté Madagascar (1976).

2.1 La Jeanne d'Arc, avec les officiers élèves à bord, est universellement connue. Son tour du monde permet de couvrir tous les océans en deux ans. Toutes ses escales sont officielles, avec le cérémonial d'usage, hormis des escales de nature opérationnelle, décidées en fonction d'un événement subit (catastrophe naturelle, crise locale, évacuation de ressortissants...).

L'exemple le plus marquant que j'ai personnellement suivi fut le rôle de soutien de la Jeanne d'Arc suite au tsunami en Indonésie (2004), où ce bâtiment a activement participé avec tous ses moyens aux secours d'urgence. Le porte-hélicoptères s'est ensuite rendu à la Réunion pour une escale, avec un accueil enthousiaste et près de 1000 invités extérieurs à bord.

2.2 Alindien a, de son côté, contribué à 'familiariser' la présence permanente de la France en Océan Indien. Personnellement connu et reconnu par tous les grands responsables étrangers de la zone, chefs d'État et/ou grands commandeurs, y compris par les Américains, chacun de ses passages était l'occasion d'échanges de nature stratégique, de compréhension des enjeux politico-militaires et d'exercices avec les marines des pays visités. J'ajoute que l'analyse faite par Alindien continue d'apporter un regard croisé sur la situation dans la zone, en complément de celui de chaque Ambassadeur de France.

Je fus personnellement témoin de l'engagement de la France pour aider les Américains, suite à l'attentat suicide à Aden (Yemen) sur l'USS Cole en octobre 2000. Un bâtiment d'Alindien était opportunément au large du détroit de Bab el Mandeb, en face d'Aden et prêt à intervenir.

L'action dynamique de la France pour soutenir les Américains dans l'adversité, en leur proposant une aide logistique, puis en soignant une douzaine de blessés graves à l'hôpital Bouffard de Djibouti, fut l'occasion d'échanges très chaleureux et de remerciements appuyés aux plus hauts niveaux de l'État. Elle aura, en outre, permis d'aborder avec plus de sérénité les questions toujours délicates de répartition de zones de sous-marins, toujours nécessaires pour raison de sécurité.

3. Diplomatie protectrice

3.1 Il s'agit là d'assurer la protection des populations mais aussi et surtout de citoyens français et étrangers en cas de crise grave.

Un exemple emblématique de ces dernières années fut l'évacuation du Liban de milliers de ressortissants, français pour la plupart, par le BPC MISTRAL pour les transférer de Beyrouth à Chypre, puis en les renvoyant par avion dans leur pays respectif. Ce fut l'opération 'Baliste'.

Il fallut alors s'assurer, avant l'embarquement, de l'identité de chacun et éviter d'être confronté à une infiltration de nature malveillante ou terroriste.

3.2 Dans ce type de diplomatie, il n'y a pas que la protection des personnes mais aussi celle de la nature, et plus globalement de l'environnement.

La marine française, dans sa fonction régaliennne, a une mission de service public et d'action de l'État en mer. A ce titre, elle participe tous les jours à ce type de mission, qu'il s'agisse de la lutte contre la pêche illicite dans nos eaux ou de la pollution en mer, par des bâtiments de commerce qui cherchent à dégazer en toute impunité.

Un grand succès pour la préservation de la ressource halieutique a été observé au large des Kerguelen grâce à une stratégie intelligente et permanente dans la durée, qui a permis de sauver puis reconstituer les stocks de légine, ce poisson des hauts fonds très prisé des Japonais, et côté de surcroît à la Bourse de Tokyo, au grand bénéfice des pêcheurs français dotés d'une licence officielle d'exploitation, mais qui doivent observer des quotas très stricts, fixés annuellement par la préfecture des Territoires australes et antarctiques français (TAAF).

4. Diplomatie humanitaire

Il s'agit là d'actions traditionnelles de la marine pour répondre à une crise humanitaire :

- soit en apportant un soutien santé ;
- soit en aidant les populations à subvenir à leur besoin et offrir un secours d'urgence.

Voici deux exemples de soutien santé aussi vital que symbolique l'un que l'autre :

4.1 Le premier fut assuré par le bâtiment de soutien santé (BSS Rance) lors de la guerre du Liban (1989).

Bernard Kouchner s'était employé, pour des raisons d'équilibre stratégique, à identifier une douzaine de blessés libanais pour chaque camp, chrétien et palestinien, afin de les faire soigner à bord. Ce bateau avait toutes les installations médicales nécessaires et un nombre de professeurs et chirurgiens embarqués impressionnants, en provenance directe de l'hôpital Bégin et du Val de Grâce à Paris. Ce fut une opération délicate tant politique que médicale et maritime car les conditions tant météorologiques que de contexte local étaient peu sûres, mais elle fut menée avec succès et le prestige de la France conforté.

La deuxième opération concerne la zone de responsabilité de la France pour le sauvetage en mer au large de la Réunion, en océan Indien. Je décidai, en tant que commandant de zone, d'envoyer à 1000 nautiques de la Réunion le patrouilleur austral ALBATROS, bâtiment qui patrouille habituellement devant les Kerguelen, parce qu'il avait la qualité précieuse d'être doté d'une capacité chirurgicale, pour aller à la rencontre d'un bateau de pêche seychellois, qui appelait au secours ; un de ses matelots 'indonésien' s'était fait arraché un morceau de cuisse par un requin, pris dans ses filets. L'Albatros n'allant pas assez vite, j'avais envoyé en précurseur un patrouilleur rapide à vitesse maximale, avec à bord une équipe médicale succincte, afin de stabiliser le blessé avant la nuit et donner les premiers éléments du contexte avant une intervention médicale en mer sur l'Albatros.

Cette initiative reçut un impact très positif, tant pour le succès de l'opération que la fierté des équipages qui sentaient bien qu'une course contre la montre, au milieu de nulle part, sans terre proche, ni à portée d'hélicoptère, était engagée.

Un homme était sauvé, l'artère fémorale sécurisée de justesse. Le blessé arriva devant toute la presse à Port des Galets. Il fut transporté à l'hôpital de Saint-Denis qui le conserva trois jours en observation, avant de pouvoir retourner dans sa famille en Indonésie.

Ce fut une véritable opération d'urgence, un excellent entraînement de toute la chaîne santé et de conduite opérationnelle, un exercice d'alerte impromptu très riche d'enseignements car les appareillages ont dû se faire une belle journée de dimanche

ensoleillée et donc il fallait récupérer tout le personnel. Ce fut aussi une opération de communication très instructive pour les médias locaux (y compris le SAMU) qui découvrirent les capacités dont dispose la marine en mer. Le prestige de la France dans cette sous zone était bien entendu réaffirmé.

4.2 Dans ce domaine à une toute autre échelle, on peut citer l'action des forces armées, et de la marine, en particulier, pour venir en aide aux populations à Haïti à l'issue du terrible tremblement de terre qui anéantit l'île en 2010.

L'ambassadeur de France, Didier le Bret, fut alors en première ligne pour porter la voix de la France et organiser les secours en provenance de Fort de France, avec le Batral Francis Garnier ainsi que les transporteurs de chaland (TCD) et autres moyens aériens en provenance de métropole, et ceci dans un cadre multinational d'envergure et une participation très active des Américains.

Haïti reste, par nos liens historiques et par la proximité de nos départements d'outre-mer, un État très proche et un relais utile pour asseoir notre influence dans les Caraïbes.