

Combattre pour la France par les mers

Nicolas Vaujour

Tenter de rapprocher deux mondes, celui de la France et de la mer, est une belle occasion à saisir en tant que chef d'état-major de la Marine, pour exprimer ma vision de chef d'armée de 42 000 hommes et femmes qui agissent au quotidien en mer, au service de la France.

J'entends souvent parler de « la France et ses mers ». En qualité de marin, la formule comporte toutefois une double surprise.

En premier lieu, l'emploi du déterminant possessif « ses » entre en contradiction avec la fluidité du milieu. Comment posséder la mer si, ainsi que le dit Héraclite, « tout coule. [...] La mer n'apprend pas l'éternité, sinon l'éternité du changement ». En effet, si l'État est souverain sur ses eaux territoriales, s'il dispose de prérogatives d'exploitation dans ses zones économiques exclusives (ZEE), il n'en est pas propriétaire. Autrement dit, il n'y a pas plus de frontières que de barrière ou de poste de douane à la sortie de ces eaux. Les poissons autant que les courants marins circulent librement de part et d'autre des limites de ces espaces. La mer est un environnement insaisissable et continu.

L'amiral **Nicolas Vaujour** est chef d'état-major de la Marine nationale.

La deuxième surprise est la conjonction de coordination « et », laissant entendre l'existence d'une réalité au côté d'une autre : la France vivrait ainsi à côté de la mer, séparée par une ligne fluctuant au gré des marées, matérialisée sur les cartes par la laisse de basse mer (1), donnant ainsi raison à Tabarly qui regrettait que la mer soit « ce que les Français ont dans le dos lorsqu'ils regardent la plage ».

Mon propos de marin est de regarder la France depuis la mer pour comprendre que la relation qui unit l'une à l'autre ne tient pas de la simple juxtaposition. Puissance par la mer, la France se construit un avenir avec la mer et agit sur les mers.

La France par la mer

La mer est le « gisement de richesses » qui a bâti l'ère de prospérité et de stabilité relative dont le monde a profité pendant les trente dernières années. Dans une économie globalisée, l'accès à la mer est un atout précieux. Les exemples fourmillent. Passons sur les ressources halieutiques, énergétiques ou minérales pour étudier la mer comme espace de transit et de connexions.

La mer est un vecteur de transport central dans une économie mondialisée. C'est vrai depuis l'Antiquité : la sécurité alimentaire d'Athènes était assurée par le port du Pirée, celle de Rome par le port d'Ostie. Et cela repose sur un principe éternel : celui d'Archimède, qui permet de charger plusieurs dizaines de milliers de tonnes de marchandises sur un même navire, autorisant en outre de s'affranchir des problématiques de frontières. Si l'on alignait sur des camions les conteneurs qui traversent quotidiennement le canal de Suez, on obtiendrait une file ininterrompue de Paris... à Berlin.

La mer est aussi le lieu du transfert d'informations, par le truchement des câbles sous-marins. 97 % du trafic d'Internet passent par le fond des océans : de la commande d'une place d'opéra aux ordres du *trading* haute fréquence, qui représentent une part importante des transactions mondiales. Le marin n'est pas le premier concerné en cas de coupure d'un câble sous-marin. S'il lui revient d'investiguer, de comprendre la cause de l'incident et de réparer, le premier impacté sera le citoyen connecté.

La mer est enfin l'espace qui permet notre approvisionnement en énergie. La guerre en Ukraine et les sanctions économiques qui ont suivi ont eu pour effet une augmentation des quantités de gaz naturel liquéfié

importé depuis l'Amérique du Nord ou le golfe arabo-persique, rendant plus crucial encore le transport maritime.

Pour la France, la mer est enfin un « balcon sur le monde ». Loin d'être une muraille, une coupure, la mer offre une formidable ouverture sur le monde. En ce sens, les outre-mer sont un immense atout, autant qu'une responsabilité. Les marins se plaisent à dire que le soleil ne se couche jamais sur la France. Celle-ci possède des frontières terrestres avec onze pays, mais ses lisières maritimes en côtoient cent cinquante.

Nous pourrions multiplier les exemples à l'infini. Ils s'emploient cependant tous à montrer que la France est puissante par la mer et que s'y jouent notre rang dans le monde, notre richesse, notre prospérité, beaucoup plus que notre tropisme naturellement continental ne nous le laisse penser.

Ainsi, lorsque le président de la République dit « le XXI^e siècle sera maritime. C'est sur cet espace que la France aura à se penser et à se vivre » (2), le futur utilisé n'a pas de valeur prospective, c'est un futur de vérité générale, tant ce fait a valeur de constat.

La France avec les mers

Outre notre richesse et notre prospérité, notre sécurité également est en jeu en mer. La guerre en Ukraine a été le révélateur de l'entrée dans un nouveau cycle géopolitique marqué par le retour du rapport de force comme mode de règlement des différends. Notre sécurité ne repose plus uniquement sur le droit international, mais sur nos moyens « physiques », ceux que nous mettons en œuvre pour défendre nos intérêts et nos enjeux. Le monde tel que nous le connaissons est le théâtre d'une accélération du désordre, qui impose de s'adapter sans attendre. L'incertitude devient la règle et les grands équilibres, qui structuraient l'ordre international, se trouvent contestés.

Ce constat s'applique en mer et peut être schématisé sous forme de trois bascules.

La première bascule est climatique, et nous n'avons pas fini d'en mesurer les effets. L'océan est à la fois victime et catalyseur du dérèglement climatique. Victime parce que la température moyenne des océans augmente de façon continue depuis les années soixante-dix. Catalyseur parce que cela aura indéniablement un impact sur la répartition des masses d'eau, sur la force des courants marins, donc sur le climat à terre

ou encore sur la répartition des ressources halieutiques. On peine encore aujourd'hui à imaginer les conséquences de l'affaiblissement du Gulf Stream sur les côtes d'Europe occidentale.

La deuxième bascule est celle de la compétition pour les usages de la mer, qui se multiplie notamment dans la mer littorale. Nous avons parlé du commerce et des câbles sous-marins. Il y a également le transport de passagers ou la plaisance, l'exploitation des ressources halieutiques, de la pêche à l'aquaculture. Cette multiplication des activités en mer crée structurellement une compétition. Le déploiement de 40 gigawatts d'éolien en mer à l'horizon 2050 va créer une richesse qu'il faudra protéger dans un espace aux usages multiples. En France, ce pilotage de « l'action de l'État en mer » est du ressort du secrétaire général de la Mer, dont le bras armé sur nos façades est le préfet maritime, qui coordonne l'intervention de tous les acteurs. Face à la complexité de la situation, cette organisation, qui remonte à Napoléon I^{er}, montre son efficacité en offrant l'unicité de compréhension de situation et ainsi l'unicité de décision.

La troisième bascule est celle de la contestation de l'autorité des États en mer. Elle est le fait d'acteurs infra-étatiques. C'est le cas des trafiquants de drogue, contre lesquels la Marine lutte en haute mer en interceptant des quantités massives de stupéfiants, 2,4 tonnes. C'est la quantité de cocaïne interceptée par le *Ventôse* au large de l'Afrique de l'Ouest le 21 septembre dernier, soit plus de 150 millions d'euros qui ne viendront pas enrichir les trafiquants.

Cette contestation est aussi le fait d'acteurs étatiques. La tectonique des puissances actuelle est marquée par la désinhibition de nos compétiteurs, à terre autant qu'en mer. Le bon indicateur en est le vaste mouvement de réarmement naval qui agite la planète depuis le début des années deux mille, tant en nombre d'unités nouvelles mises à l'eau chaque année que par la diffusion de technologies autrefois réservées aux nations les plus en pointe. Ainsi, pour ne prendre que deux exemples emblématiques, la Marine chinoise déploie actuellement son troisième porte-avions, tandis que la Marine algérienne a la capacité de tirer des missiles de croisière à partir de ses sous-marins depuis près de dix ans. Ce constat invite à refonder notre vision de la mer comme espace de bataille.

La somme de ces bascules fait de l'agilité une clé de supériorité, ce qui impose, comme le demande le chef d'état-major des armées, de « faire de l'adaptation notre mode de fonctionnement normal ». Pour évoluer avec les mers, la Marine se trouve donc face à trois défis.

Au regard des fractures géopolitiques, l'enjeu est de refonder une stratégie d'accès. Il faut déterminer les moyens les plus appropriés, les plus robustes, pour accéder aux espaces où se trouvent nos intérêts et nos enjeux.

Ce nouveau contexte, et notamment les enseignements de la guerre en Ukraine, nécessite aussi de revoir le rapport entre combat d'usure et action décisive. C'est une question de liberté d'action : il faut pouvoir user les capacités de l'adversaire, c'est-à-dire les fatiguer ou les réduire, pour être capable le jour voulu d'emporter la décision par une action ou une frappe au bon endroit au bon moment. Cela pousse à savoir résister à l'usure : il faut comprendre les intentions de l'adversaire pour réagir au bon niveau, et garder la capacité à durer. La contraction de format des armées jusqu'en 2015 a conduit à se concentrer sur les armes de décision, plus complexes à développer et compliquées à mettre en œuvre. Un nouvel équilibre doit être construit.

Il faut enfin, plus que jamais, se préparer à l'hypothèse du combat naval. L'histoire navale nous enseigne qu'il est rapide, destructeur et décisif (3). Rapide, parce qu'en mer un navire a ses munitions à poste et un équipage entraîné. La bascule du temps de paix au combat est une affaire d'ordres. C'est à cette volatilité qu'il faut se préparer. Destructeur, parce qu'il s'agit souvent d'un combat total. La première bordée de Trafalgar a probablement tué plus de quatre cents marins d'un coup. Décisif, parce que les bascules historiques se produisent en mer, ce fut vrai pendant la Seconde Guerre mondiale, tant en Atlantique que dans le Pacifique.

C'est dans ce contexte qu'agit la Marine et qu'elle doit penser son avenir.

La France sur les mers

S'il a fallu choisir pour le titre de ce dernier paragraphe, il serait plus précis de dire que les marins sont déployés au quotidien sur (pour les bâtiments de surface), sous (pour les sous-marins), au-dessus (pour l'Aéronavale) et à côté des mers (pour les fusiliers marins et commandos Marine).

La revue stratégique de novembre 2022 et les grandes orientations de la loi de programmation militaire votée à l'été 2023 ont confié à la Marine trois grandes missions :

- mettre en œuvre une dissuasion nucléaire crédible et souveraine, notamment par le déploiement permanent d'au moins un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) en patrouille. Le sous-marin tire

bénéfice de l'opacité de l'océan pour être « dilué », ce qui signifie que seul son commandant sait où il se trouve et où il va. C'est la garantie de la « frappe en second », en d'autres mots la certitude de pouvoir délivrer une frappe nucléaire, quelles que soient les circonstances, si le président de la République venait à l'ordonner ;

– protéger nos approches maritimes, que ce soit en métropole ou outre-mer. La multiplication des usages citée plus haut emporte une forte responsabilité pour la Marine : celle de surveiller, de protéger et d'être capable d'intervenir au quotidien dans un milieu complexe ;

– déployer au large des moyens de haut du spectre, tels que le porte-avions ou les bâtiments amphibies avec leur escorte, et garantir qu'ils soient prêts au combat naval, à la hauteur des compétiteurs qui nous font face.

Remplir ces missions sur les mers implique de la détermination dans le temps long et de l'agilité dans le temps court.

La Marine est une somme d'objets du temps long : quinze ans d'efforts continus seront nécessaires pour construire et armer le futur porte-avions de nouvelle génération, remplaçant du *Charles de Gaulle*. Il en faut vingt-cinq pour former un commandant de SNLE. C'est la persévérance et la constance dans l'effort qui permettent de bâtir une Marine de combat. La commander oblige donc de ne pas renoncer au temps stratégique.

Il faut néanmoins s'adapter et répondre à l'urgence du temps pour conserver la supériorité en mer. L'enjeu est d'avoir une organisation apte à répondre aux nouveaux défis, et cela dépasse la seule question du format.

Il s'agit notamment de repenser le combat naval. La supériorité aéro-maritime ne sera pas garantie d'emblée. Il va falloir se battre pour l'acquiescer et la conserver. Notre liberté d'action et notre capacité d'initiative en dépendent. Cela a notamment conduit à refonder la préparation opérationnelle de la Marine, pour la rendre plus réaliste et surtout plus en phase avec les exigences les plus dures du combat naval.

Le sujet de l'innovation doit par ailleurs être pris à bras-le-corps, en permettant des boucles courtes entre industriels et militaires pour accélérer l'adaptation des équipements. L'objectif est d'améliorer les capacités existantes de façon incrémentale, mais également de développer de nouveaux modes d'action qui surprendront l'adversaire.

Il y a enfin un enjeu à se saisir de la question clé de l'interopérabilité. L'efficacité en mer se construit avec nos partenaires. Le travail en coalition est un démultiplicateur d'efficacité, mais l'interopérabilité ne se décrète pas, elle se travaille au quotidien. Pour atteindre le *plug and fight*,

il faut garantir la connectivité des matériels, disposer de procédures et doctrines communes et surtout bâtir un lien de confiance qui sera nécessaire dans la contingence du combat.

C'est à ce prix que la Marine transformera les menaces en opportunités, et pourra faire face aux évolutions structurelles, tendanciennes et conjoncturelles des océans.

Alors qu'il cherchait des équipiers pour ses aventures antarctiques, Ernest Shackleton aurait publié l'annonce suivante : « Recherche hommes pour voyage incertain, faibles gages, froid cinglant, longues heures de complète obscurité, danger permanent, retour peu probable. Honneur et reconnaissance en cas de succès. » La situation actuelle ne permet plus l'inaction, moins encore qu'hier. Notre devoir est de saisir les opportunités et de faire de l'audace notre maître-mot. Honneur et reconnaissance en cas de succès, pour l'avenir de la France... et de ses mers.

1. La laisse de basse mer est le point le plus bas atteint par la mer à marée basse de plus fort coefficient. Il s'agit généralement de la référence utilisée pour définir le « zéro » des cartes de marine.

2. Intervention d'Emmanuel Macron, président de la République, aux Assises de l'économie de la mer à Montpellier, le 3 décembre 2019.

3. Voir à ce sujet Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle*, Équateurs, 2023.