

Organisé par l'Ifri

Conférence navale de Paris 2025



04 Février 2025

Avant-propos

Mesdames et messieurs,



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

Saisissons cette occasion, car l'environnement stratégique est exigeant. Il est marqué par une profonde instabilité, mais aussi par une tentation au repli et une contestation grandissante de l'ordre international.

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

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

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

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

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

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

LA PUISSANCE NAVALE EN APPUI DE L'ÉCONOMIE MARITIME

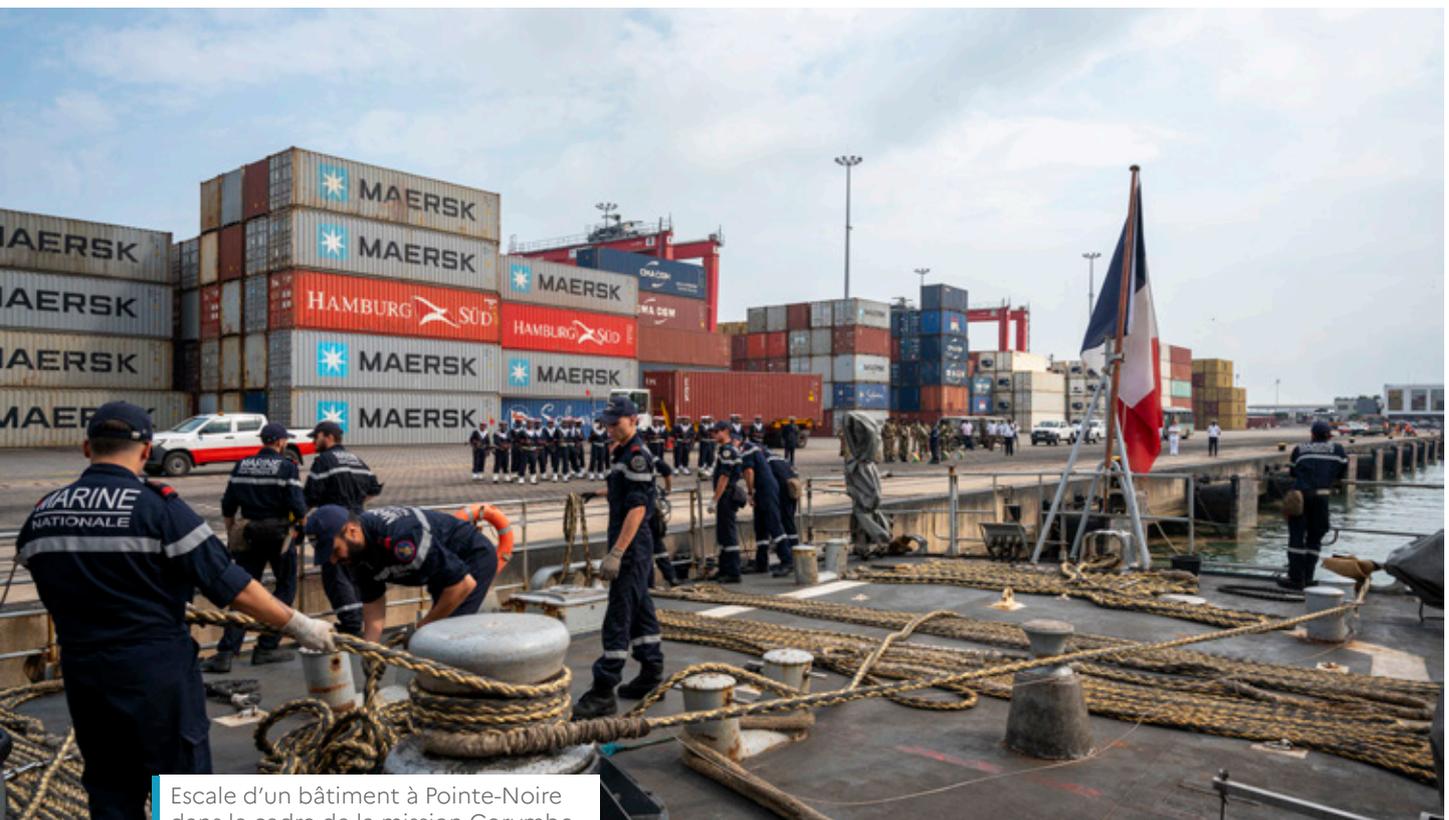
- 09h45 - 10h15** Arrivée des participants, café dans le patio.
- 10h15 - 10h30** Ouverture par le
Dr. Thomas Gomart, *Directeur de l'Ifri* et par
l'Amiral Nicolas Vaujour, *Chef d'état-major de la Marine (CEMM)*.
- 10h30 - 12h00** **TABLE-RONDE N°1**
Défis et perspectives des marines et acteurs du monde
de la mer pour la sécurisation de l'économie maritime.
- 12h00 - 12h15** Remise du prix «Amiral Castex».
- 12h15 - 13h45** Pause déjeuner.
- 13h45 - 15h15** **TABLE-RONDE N°2**
La sécurité pour la prospérité : préserver les flux logistiques
pour une croissance durable.
- 15h15 - 15h45** Pause-café.
- 15h45 - 17h00** **TABLE-RONDE N°3**
L'influence de l'économie maritime sur la puissance navale :
repenser Mahan au 21^e siècle.
- 17h00 - 17h30** Propos conclusif par une haute autorité civile.
- 17h30 - 17h45** Cloture par l'Amiral Nicolas Vaujour.
- 17h45 - 18h30** Conférence de presse.

Éclairage

—

**LA PUISSANCE
NAVALE
EN APPUI
DE L'ÉCONOMIE
MARITIME**

—



© J.CORBEL/MN

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

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

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

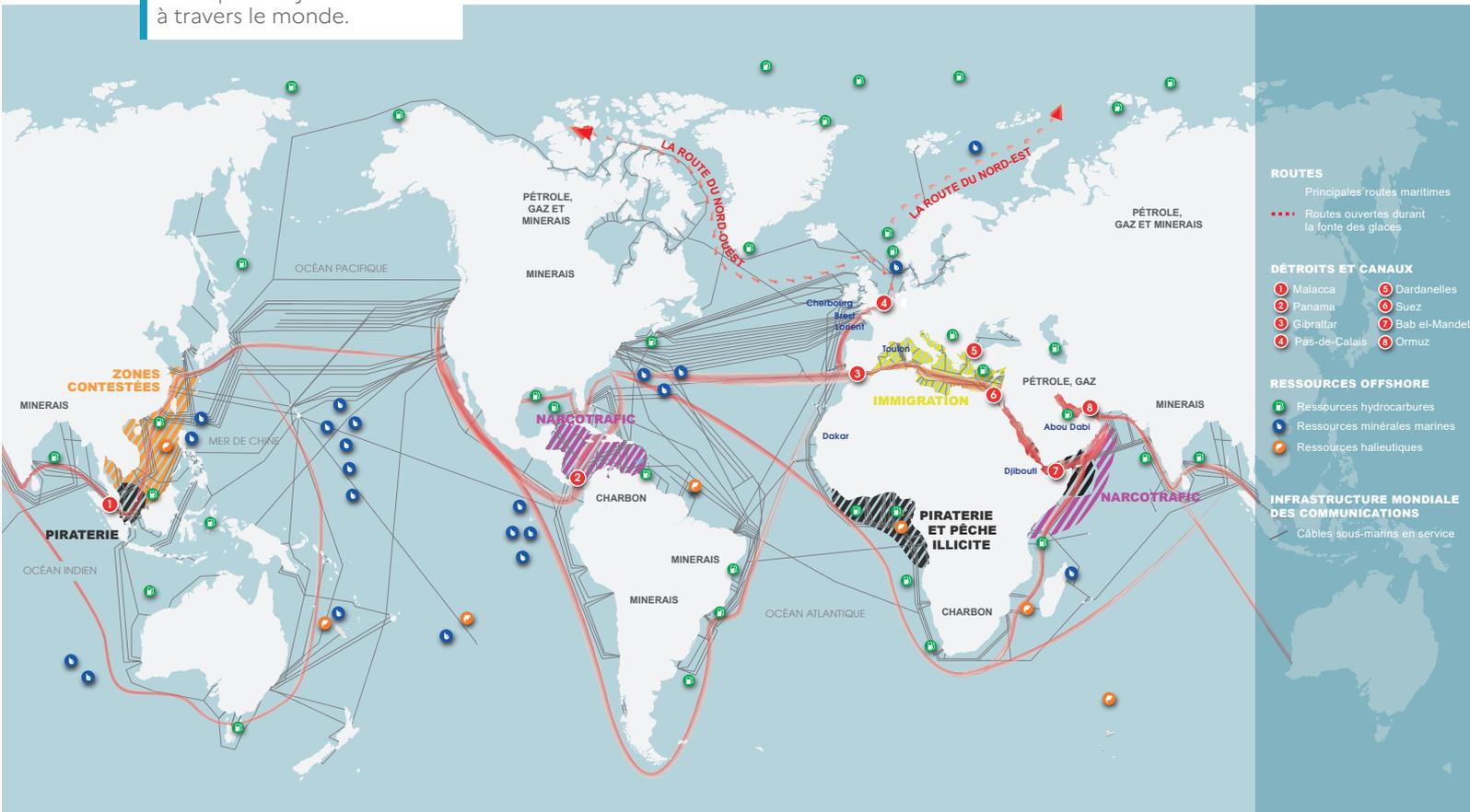
Cibler le commerce par voie maritime, c'était donc s'attaquer à la prospérité économique d'un compétiteur et par là-même au fondement de sa puissance. Pratiquée abondamment pendant des siècles par les acteurs en situation d'infériorité navale, la guerre de course a été mise hors la loi par les nations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

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

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

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

Principaux enjeux maritimes à travers le monde.



- ROUTES**
Principales routes maritimes
- - - Routes ouvertes durant la fonte des glaces
- DÉTROITS ET CANAUX**
- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1 Malacca | 5 Dardanelles |
| 2 Panama | 6 Suez |
| 3 Gibraltar | 7 Bab el-Mandeb |
| 4 Pas-de-Calais | 8 Ormuz |
- RESSOURCES OFFSHORE**
- Ressources hydrocarbures
 - Ressources minérales marines
 - Ressources halieutiques
- INFRASTRUCTURE MONDIALE DES COMMUNICATIONS**
Câbles sous-marins en service

CHIFFRES clés



71% de la planète est recouverte par les espaces maritimes, soit 361 millions de km²



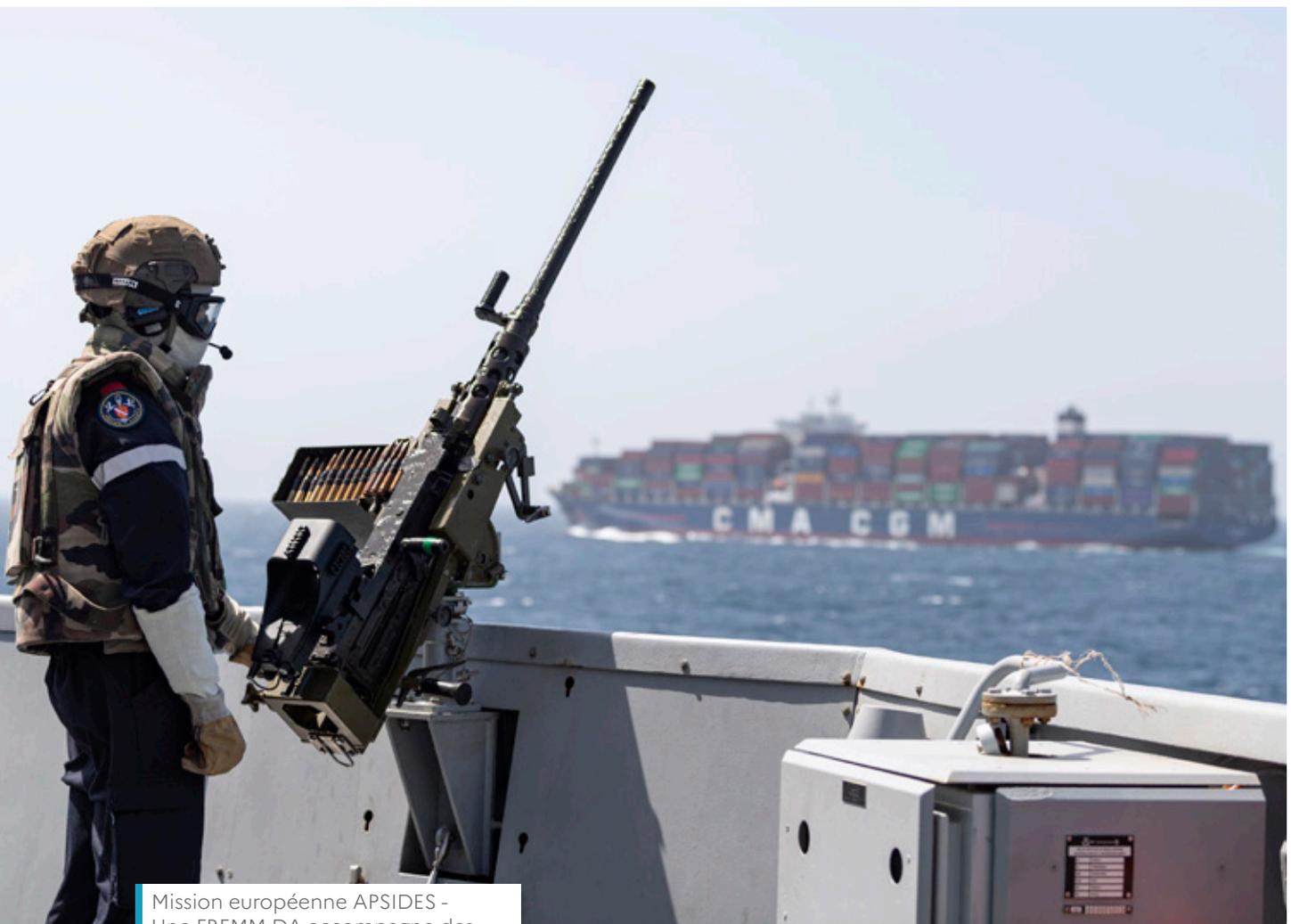
70% de la population mondiale vit en zone littorale, à moins de 100 km des côtes



90% du commerce mondial est maritime



99% des télécommunications transitent par des câbles sous-marins



© M. BAILLY/MN

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

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

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

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

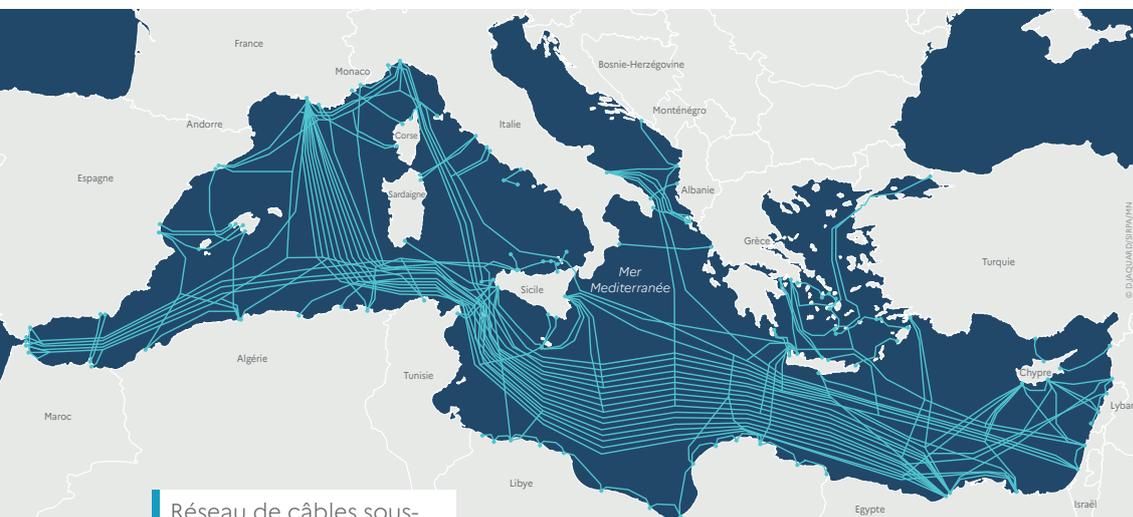


© MIN/DEFENSE

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

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

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



Réseau de câbles sous-marins en Méditerranée.

© D'ARQUADIS/ANIN



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

©C.LUU/MN

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

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

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

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

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



© ARMÉE DE TERRE

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



© MN/DEFENSE

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



© V. ORSINI/MN

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

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

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

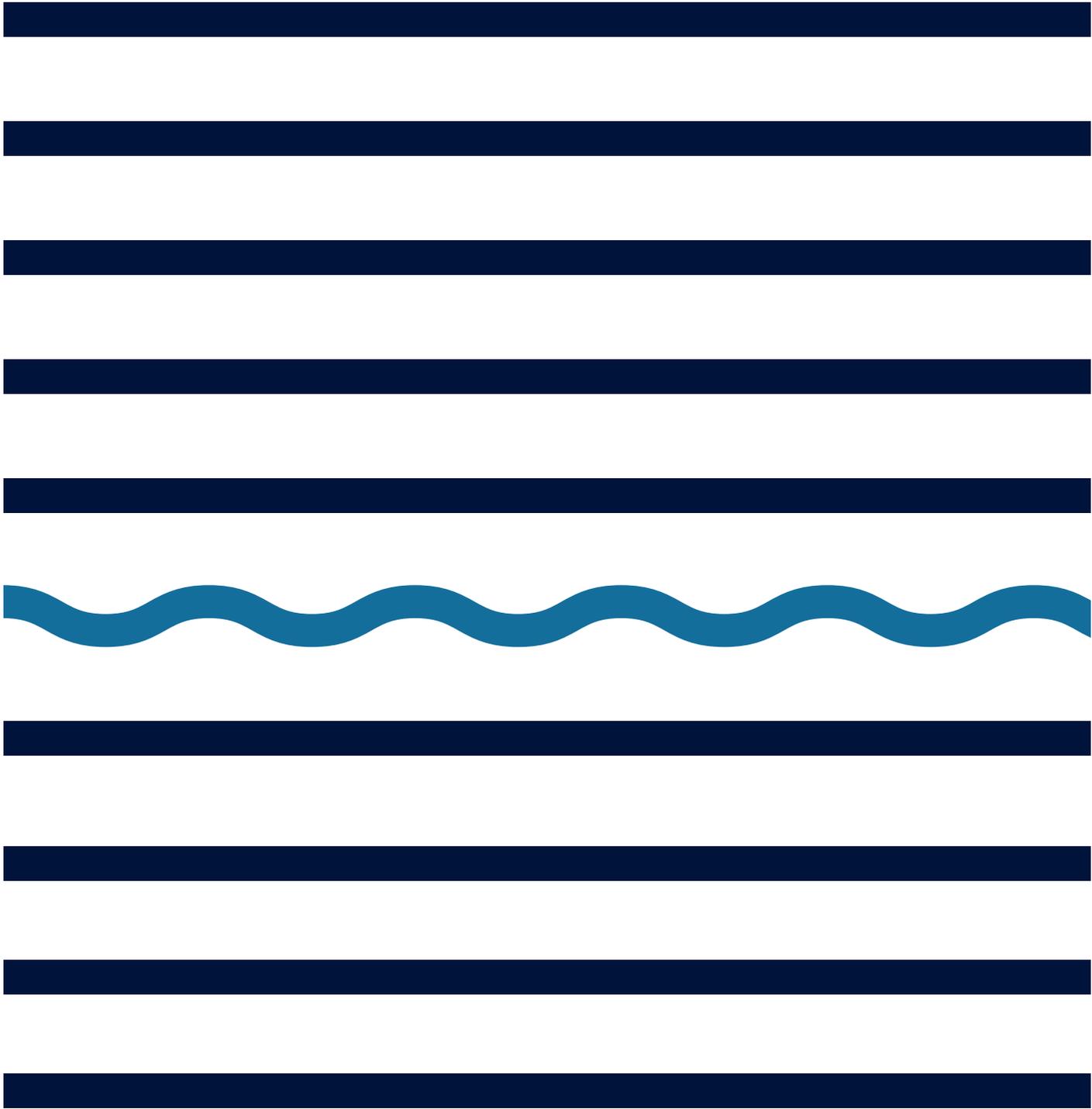
Les Etats maritimes devront a minima explorer les convergences d'intérêt et les coopérations entre leur économie maritime et leur marine de guerre. En effet, là où les marines de guerre au format restreint peinent à occuper en profondeur l'espace maritime, les vingt premières marines de commerce du monde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

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

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

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





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

@IFRI_
@MarineNationale

