



AOÛT
2025

La guerre au commerce au XXI^e siècle

Enjeux et défis pour la Marine française



Rachid CHAKER

L’Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d’information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l’Ifri est une fondation reconnue d’utilité publique par décret du 16 novembre 2022. Elle n’est soumise à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L’Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l’échelle internationale.

Les opinions exprimées dans ce texte n’engagent que la responsabilité de l’auteur.

ISBN : 979-10-373-1095-8

© Tous droits réservés, Ifri, 2024

Couverture : Escorte d’un cargo par une frégate française en mer Rouge
© Marine nationale

Comment citer cette publication :

Rachid Chaker, « La guerre au commerce au XXI^e siècle. Enjeux et défis pour la Marine française », *Focus stratégique*, n° 127, Ifri, 28 août 2025.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : accueil@ifri.org

Site internet : ifri.org

Focus stratégique

Les questions de sécurité exigent une approche intégrée, qui prenne en compte à la fois les aspects régionaux et globaux, les dynamiques technologiques et militaires mais aussi médiatiques et humaines, ou encore la dimension nouvelle acquise par le terrorisme ou la stabilisation post-conflit. Dans cette perspective, le Centre des études de sécurité se propose, par la collection ***Focus stratégique***, d'éclairer par des perspectives renouvelées toutes les problématiques actuelles de la sécurité.

Associant les chercheurs du Centre des études de sécurité de l'Ifri et des experts extérieurs, ***Focus stratégique*** fait alterner travaux généralistes et analyses plus spécialisées, réalisées en particulier par l'équipe du Laboratoire de Recherche sur la Défense (LRD).

Comité de rédaction

Rédacteur en chef : Élie Tenenbaum

Rédactrice en chef adjointe : Amélie Férey

Auteur

Rachid Chaker est enseignant-chercheur en science politique à la Faculté des lettres & sciences humaines (FLSH) de l'Université catholique de Lille.

Rattaché au laboratoire MUSE et chercheur associé au Centre Thucydide (université Paris-Panthéon-Assas), ses recherches portent sur les enjeux navals, les industries de défense et la géopolitique du Moyen-Orient contemporain.

Il a enseigné dans diverses institutions dont l'université Paris-Panthéon-Assas, l'École navale et l'École de guerre.

Résumé

La guerre au commerce en mer, définie comme le ciblage des navires marchands ou des infrastructures économiques d'un adversaire, demeure une pratique persistante malgré son interdiction formelle dans certaines configurations depuis le XIX^e siècle. Les récents événements en Ukraine (blocus russe des ports en 2022) et en mer Rouge (attaques houthis en 2023) illustrent la permanence de cette stratégie dans un contexte de maritimisation croissante des échanges mondiaux.

Historiquement, la guerre au commerce a occupé une place centrale dans la pensée navale, de Vauban à la Jeune École en France, en passant par Mahan aux États-Unis. Elle a été largement pratiquée, notamment lors des deux guerres mondiales ou encore durant la « guerre des tankers » entre l'Iran et l'Irak dans les années 1980. Si elle visait initialement à affaiblir économiquement l'adversaire et à peser sur sa capacité à poursuivre la guerre, son efficacité stratégique a toujours été discutée, en raison des moyens importants requis et de la résilience des sociétés ciblées.

Aujourd'hui, la dépendance du commerce mondial aux mers (90 % des marchandises et 99 % des données transitent par voie maritime et câbles sous-marins) confère à cette pratique une actualité particulière. Les menaces peuvent provenir d'acteurs étatiques (Iran, Russie), hybrides (sabotages d'infrastructures sous-marines) ou non étatiques (pirates, rebelles houthis). Les infrastructures fixes (ports, câbles, pipelines ou parcs éoliens *offshore*) deviennent des cibles potentielles.

Le droit international encadre strictement ces pratiques : la Convention de Montego Bay, les Conventions de Genève et le manuel de San Remo fixent des limites précises (principe de distinction, protection des biens civils, encadrement du blocus et du minage).

Pour la France et ses alliés, la sécurisation des flux commerciaux constitue une priorité stratégique, comme en témoignent la Stratégie nationale de sûreté maritime (2015) ou la Revue nationale stratégique (2022). La Marine nationale joue un rôle central dans la protection des navires, des infrastructures et des points de passage stratégiques, mais cette mission reste consommatrice en moyens humains et matériels. L'usage parcimonieux du convoi naval, le recours accru aux drones et la coopération avec les alliés et acteurs privés apparaissent comme des réponses opérationnelles réalistes.

En matière offensive, attaquer le commerce ennemi pourrait avoir pour but principal de disperser ses forces et de créer un effet psychologique, plus que de paralyser son économie. Toutefois, cette stratégie demeure limitée

par la mondialisation des flux, les risques de représailles (y compris nucléaires), les effets collatéraux sur sa propre économie comme sur celles de ses alliés et les contraintes du droit international.

En conclusion, la guerre au commerce en mer conserve une pertinence stratégique au XXI^e siècle, mais elle doit être maniée avec prudence. Pour la France, il s'agit moins d'une arme décisive que d'un outil complémentaire de coercition et de dissuasion, à articuler avec une politique de protection active de ses propres intérêts maritimes et une coopération renforcée avec ses partenaires.

Executive Summary

Commerce warfare at sea, defined as the targeting of merchant vessels or an adversary's economic infrastructure, remains a persistent practice despite its formal prohibition in certain contexts since the 19th century. Recent events in Ukraine (the Russian blockade of ports in 2022) and in the Red Sea (Houthi attacks in 2023) illustrate the continued relevance of this strategy in the context of the growing maritimization of global trade.

Historically, commerce warfare has held a central place in naval thought, from Vauban to the Jeune École in France, and from Mahan in the United States. It was widely practiced, particularly during the two World Wars and the "Tanker War" between Iran and Iraq in the 1980s. While initially aimed at economically weakening the adversary and constraining its ability to sustain war, its strategic effectiveness has always been debated, given the significant resources required and the resilience of targeted societies.

Today, global dependence on the seas (90 % of goods and 99 % of data transit via maritime routes and submarine cables) gives this practice renewed importance. Threats may come from state actors (Iran, Russia), hybrid actors (sabotage of undersea infrastructure), or non-state actors (pirates, Houthi rebels). Fixed infrastructures (ports, cables, pipelines, offshore wind farms) are increasingly vulnerable targets.

International law strictly regulates such practices: the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Geneva Conventions, and the San Remo Manual establish precise limits (principle of distinction, protection of civilian assets, regulation of blockades and mining).

For France and its allies, securing commercial flows is a strategic priority, as reflected in the National Maritime Security Strategy (2015) and the National Strategic Review (2022). The French Navy plays a central role in protecting ships, infrastructures, and strategic chokepoints, but this mission remains resource-intensive. Selective use of naval convoys, increased reliance on drones, and cooperation with allies and private actors appear as realistic operational responses.

Offensively, attacking enemy trade would primarily aim to disperse its forces and create a psychological effect, rather than paralyze its economy. However, this strategy remains constrained by the globalization of trade flows, risks of retaliation (including nuclear), collateral effects on one's own economy and those of allies, and the limits imposed by international law.

In conclusion, commerce warfare at sea retains strategic relevance in the 21st century but must be employed with caution. For France, it is less a decisive weapon than a complementary tool of coercion and deterrence, to be combined with active protection of its own maritime interests and reinforced cooperation with partners.

Sommaire

INTRODUCTION	10
LA GUERRE AU COMMERCE DANS LA PENSEE NAVALE CLASSIQUE .	12
Les trois volets de l'action navale dans la littérature classique.....	12
<i>Guerre au commerce et pensée navale française :</i>	
<i>l'apport de la Jeune École</i>	<i>13</i>
<i>Mahan et la consécration théorique de l'affrontement sur la mer</i>	<i>15</i>
La guerre contre les flottes de commerce.	
Une perspective historique et contemporaine	15
<i>La guerre au commerce dans un environnement mondialisé :</i>	
<i>des grands conflits mondiaux à la guerre des tankers</i>	<i>16</i>
<i>Une pratique toujours actuelle, polymorphe et en principe</i>	
<i>juridiquement encadrée</i>	<i>17</i>
LA GUERRE CONTRE LES INTÉRÊTS COMMERCIAUX EN MER	
AU XXI^E SIECLE	21
Les États face à la protection des flux maritimes	21
<i>Garantir la sécurité maritime : approches étatiques de la guerre</i>	
<i>au commerce</i>	<i>21</i>
<i>Quels types de menaces pour les intérêts en mer de l'État ?</i>	<i>24</i>
Quels intérêts en mer ? Une nécessaire clarification.....	26
<i>Flux matériels et flux de données</i>	<i>26</i>
<i>La question des infrastructures fixes liées aux intérêts commerciaux</i>	
<i>de l'État en mer</i>	<i>27</i>
Les limites empiriques à la guerre au commerce en mer.....	29
<i>Contrôler les espaces maritimes : une ambition sous contrainte</i>	<i>29</i>
<i>Le recours aux flottes « fantômes » comme stratégie</i>	
<i>de contournement.....</i>	<i>30</i>
<i>Impacts collatéraux et effet « boomerang »</i>	<i>31</i>
<i>Le dilemme de l'atteinte à « l'intérêt vital »</i>	<i>31</i>
<i>Les sanctions économiques, une alternative ?</i>	<i>32</i>

SÉCURISER LE COMMERCE MARITIME : QUELLES RÉPONSES POUR LA FRANCE ET SES ALLIÉS ?	34
Quelles missions pour la Marine nationale dans la protection du « nerf de la guerre » en mer ?	34
Une nécessaire flexibilité de la réponse	38
Quelle place pour les alliés ?	40
Quels rôles pour les acteurs privés ?	41
La dissuasion, le meilleur rempart ?	42
MENER UNE GUERRE AU COMMERCE AU XXI^E SIECLE. QUELLES APPROCHES POUR LA MARINE FRANÇAISE ?	44
L'attaque du commerce adverse en droit international : une pratique encadrée	44
Attaquer le commerce en mer adverse. Quels gains potentiels ?	45
Endommager l'économie adverse en mer. Quelles modalités d'action ?	47
La question centrale du renseignement	49
Les actions non cinétiques, une alternative crédible ?	50
Possibles effets collatéraux d'une guerre au commerce en mer	50
CONCLUSION	53

Introduction¹

Dans un communiqué daté du 3 décembre 2023, le Commandement central des forces armées américaines (CENTCOM) signale plusieurs attaques menées par les Houthis contre des navires marchands en mer Rouge, impliquant des nationalités diverses. Elles sont attribuées au soutien iranien. Ces événements, qualifiés de menace directe pour la sécurité maritime et le commerce international, illustrent la persistance du ciblage des routes commerciales par des acteurs étatiques ou para-étatiques dans un contexte de maritimisation accrue des échanges. Si la guerre au commerce en mer – définie comme la prise pour cible des navires commerciaux et/ou des installations portuaires associées² d'un adversaire dans le but de l'affaiblir économiquement et/ou de le contraindre politiquement – n'est pas nouvelle, l'observation récente du recours à cette stratégie en Ukraine puis en mer Rouge témoigne du caractère toujours actuel de la pratique.

En effet, si la guerre de course – définie comme la stratégie d'un État visant à mandater des acteurs privés, autrefois des corsaires, pour nuire au commerce en mer d'un l'adversaire – semble être passée au second plan après son interdiction en 1856 à la suite de la guerre de Crimée, la guerre au commerce en mer s'observe encore de nos jours dans des conflits majeurs. La guerre opposant Moscou à Kiev débutée le 24 février 2022 et le blocage des ports ukrainiens immédiatement instauré par l'armée russe ont rappelé le caractère sensible, voire essentiel, du commerce en mer ainsi que les impacts immédiats associés aux menaces pesant sur l'activité. L'Égypte, premier importateur de blé au monde et fortement consommateur de blé ukrainien, s'est en quelques jours retrouvé menacé de pénurie et confronté à une hausse drastique (près de 50 %) du prix de cette denrée indispensable à la sécurité alimentaire des près de cent millions d'Égyptiens³. Craignant des soulèvements populaires et une nouvelle crise politique, le régime fut contraint d'encadrer de façon inédite le prix du pain non subventionné⁴. Plus au sud, en mer Rouge, l'implication des rebelles houthis du Yémen en soutien au « front de Gaza » depuis octobre 2023 s'est traduite par des attaques récurrentes par missiles ou drones contre les navires commerciaux

1. L'auteur tient à remercier Isabelle Delumeau et Jean-Marie Kowalski de l'École navale pour leurs précieux conseils.

2. Incluant potentiellement le blocus maritime.

3. D. Dole, « Guerre en Ukraine : les prix du blé explosent, l'Égypte sous la menace d'une pénurie », *Libération*, 5 mai 2022.

4. « En Égypte, l'invasion de l'Ukraine fait plonger le pouvoir d'achat », *The Times of Israël*, 18 mars 2022.

jugés liés à l'État d'Israël et à ses soutiens, provoquant un bouleversement du trafic maritime, un déroutement d'une partie de celui-ci par le cap de Bonne-Espérance et une augmentation du coût (et des délais) de transport des marchandises par voie maritime.

Alors que de plus en plus d'États se préparent au retour potentiel des conflits dits de « haute intensité », il apparaît quasi-certain que si un tel scénario se produisait, les marines occidentales seraient en première ligne pour assurer des missions à la fois défensives et offensives. Si la guerre d'escadre – qui désigne un affrontement hauturier entre forces navales – représente le principal défi à venir pour les flottes de guerre, y compris la Marine française, la lutte à mener contre le commerce en mer d'un adversaire ou conduite pour se prémunir contre les velléités de ce dernier de s'en prendre aux approvisionnements transitant par mer n'est nullement à exclure. Bien que les quatre niveaux de la guerre (politique, stratégique, opératif et tactique) forment un tout intrinsèquement lié, l'on ne peut bien évidemment pas faire l'économie d'une réflexion précise et détaillée portant sur chacun de ces niveaux et chacune des déclinaisons potentielles. Aux niveaux stratégique et tactique et sur le plan naval, la potentielle survenue d'opérations – offensives comme défensives – liées au commerce sur la mer retient toute notre attention. Compte tenu de la mondialisation des échanges économiques et de l'accroissement du rôle de la mer dans ce flux à la fois de données et de marchandises, il est impératif d'envisager dans quelles mesures les forces armées françaises doivent se préparer, en défense comme en attaque, à cette pratique.

Cette contribution vise à proposer une réflexion globale sur la pratique de la guerre au commerce au XXI^e siècle. Elle propose dans un premier temps une étude de la littérature navale relative à cette forme de guerre sur mer, en analysant les différentes approches théorisées depuis Vauban à Mahan en passant par la Jeune École. Elle analyse ensuite les enjeux relatifs au commerce en mer au XXI^e siècle et les défis associés pour les puissances contemporaines. Une troisième partie formule des propositions quant à la posture défensive à adopter pour sécuriser les intérêts commerciaux français sur et sous la mer. Enfin, la quatrième et dernière partie porte sur les stratégies offensives déployables en mer par la France en cas de conflit, à la lumière du contexte juridique et des moyens à la disposition de la Marine nationale.

La guerre au commerce dans la pensée navale classique

L'examen des menaces contemporaines visant les intérêts commerciaux en mer gagne à être éclairé par la pensée navale classique et par les exemples historiques de guerre au commerce, afin de mieux saisir la continuité et les transformations de ce phénomène.

Les trois volets de l'action navale dans la littérature classique

Dans la pensée navale contemporaine, la guerre *sur* et *depuis* les mers se décompose traditionnellement en trois volets distincts mais complémentaires.

Le premier est relatif à la guerre dite d'escadre, qui consiste en un ou plusieurs affrontements directs de marines, sur une ou plusieurs mers du globe. La déclinaison tactique de ce volet est la bataille navale, dont la bataille de Midway (1942) en est une illustration. L'objectif de la guerre d'escadre est d'acquiescer au terme de l'affrontement la suprématie en mer, le « *command of the sea* » dans une logique mahanienne⁵. La guerre d'escadre étant censée être la bataille permettant au vainqueur de dominer les mers et les océans d'intérêt, elle mobilise principalement les navires dits de premier rang d'une marine de guerre. Historiquement, le Royaume-Uni s'est caractérisé comme la puissance de référence dans la conduite de ce type d'affrontement, le volume de sa marine et la dispersion de ses intérêts à travers le globe étant propices à vouloir dominer les mers et les voies de communication associées.

C'est face à cette domination britannique que commence à être théorisé le deuxième volet de l'action en mer, appelé la guerre au commerce (ou guerre de course dans certaines configurations). On attribue à Sébastien Le Prestre, maréchal de Vauban (1633-1707), la première théorisation de la nécessité de mener une guerre contre le commerce de l'adversaire, dont l'objectif est d'affaiblir ce dernier en coupant son « nerf de la guerre »⁶, lequel emprunte massivement les voies maritimes. Elle est définie dans un contexte de faiblesse relative de la Marine française face à la flotte

5. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, Paris, Équateurs, 2023, p. 126.

6. O. Kempf, « Le maréchal de Vauban, premier géopoliticien français ? », *Stratégique*, n° 99, 2010, p. 33-50.

britannique. En effet, la France ayant la caractéristique d'être tantôt une puissance continentale et tantôt une puissance maritime, la division de ses moyens militaires entre ces deux espaces selon les périodes crée *de facto* une faiblesse sur le plan naval vis-à-vis de Londres qui peut, du fait de sa géographie insulaire, consacrer davantage de moyens à sa marine.

Le troisième et dernier volet porte sur la guerre contre le littoral. Il consiste à ce que les marines d'un État aillent directement attaquer la côte de l'adversaire, cette forme de conflictualité depuis la mer étant propice à générer une victoire décisive à terre. Julian Corbett (1854-1922) comme Raoul Castex (1878-1968) estiment en effet que la stratégie navale ne peut être qu'un moyen en vue de vaincre l'adversaire à terre, s'opposant ainsi à la conception mahanienne de la victoire décisive en mer. Depuis les années 1990, on assiste à une forme de domination intellectuelle de ce courant de pensée⁷ : de nombreuses opérations menées depuis la mer avaient pour objectif d'affaiblir l'adversaire au sol (Irak en 1990, Kosovo en 1999) et percevaient ainsi la mobilisation des moyens navals en vue d'atteindre une finalité à terre.

De ces trois volets de l'action navale, la guerre au commerce/guerre de course occupe une place particulière. Comme indiqué, la France, compte tenu de son infériorité vis-à-vis du rival britannique, a depuis plusieurs siècles théorisé puis pratiqué la lutte en mer contre les intérêts économiques de son adversaire, offrant une littérature abondante sur le sujet.

Guerre au commerce et pensée navale française : l'apport de la Jeune École

Dans la pensée française relative à la guerre à mener contre les intérêts en mer de l'ennemi britannique, la Jeune École occupe une place singulière. Inspiré par l'amiral Aube (1826-1890), ce courant de pensée vise une stratégie asymétrique de contestation du *sea power* britannique, laquelle s'appuie sur deux volets distincts, l'un jugé offensif et l'autre défensif⁸.

Le premier volet, défensif, consiste en une stratégie de déni d'accès aux littoraux français à la flotte britannique et, pour ce faire, nécessite de mobiliser l'ensemble des moyens à disposition des forces françaises : mines, torpilleurs, sous-marins, batteries côtières. En effet, Aube comme ses disciples estiment irréaliste de pouvoir contester de façon frontale l'hégémonie britannique sur les mers. Forte est l'incrédulité de la Jeune École et de ses disciples quant à la possibilité d'aboutir à une victoire

7. E. Sloan, *Modern Military Strategy. An Introduction*, Abingdon & New-York, Routledge, 2nd éd., 2017.

8. M. Motte, conférence donnée à l'École de guerre, 1^{er} novembre 2024.

décisive en mer⁹. L'asymétrie objective des moyens entre les deux puissances rend de fait caduc toute velléité française de dominer les espaces maritimes convoités par les deux puissances française et anglaise. La posture défensive, consistant à empêcher la flotte adverse, jugée supérieure, apparaît alors comme une nécessité tactique.

Le second volet, offensif, dérive du même constat quant à la domination sur mer de l'adversaire, et consiste à mener une guerre de course contre les navires britanniques afin de saigner l'économie du royaume. Le Royaume-Uni étant un fort importateur, l'idée directrice était que le meilleur moyen de frapper l'adversaire est de s'engager dans une guerre de course qui pourrait à terme provoquer son affaiblissement. Puisque la marine française ne peut rivaliser avec la marine britannique, s'en prendre au commerce en mer de Londres apparaît comme la meilleure tactique pour espérer vaincre dans le conflit. Dans cette optique, les navires de commerce associés à l'ennemi constituent la cible de prédilection des théoriciens de la Jeune École, qui n'hésitent pas à défendre l'idée de couler les navires adverses, y compris leurs équipes – Aube lui-même estimant que la guerre peut permettre un affranchissement de certaines valeurs morales¹⁰.

Cette « division du travail sur mer »¹¹ apparaît pour les stratèges de la Jeune École comme la clé de la réussite pour une marine en faiblesse relative face à l'adversaire britannique. Une stratégie du faible au fort en somme, comme le théorisait Vauban, basée sur un principe de réalité qui, cumulant des aspects offensifs comme défensifs, peut permettre d'atteindre la victoire face à un adversaire plus puissant. Cette doctrine a des impacts directs sur le calibrage attendu pour la marine française de l'époque. Les adeptes de la Jeune École estiment qu'il faut abandonner la construction de gros navires et autres cuirassés, pour se focaliser sur des embarcations de plus petits calibres (croiseurs, torpilleurs)¹² aptes à mener ce type de missions.

Même si la pensée de la Jeune École ne résiste pas à l'émergence de la pensée mahanienne, qui domine quelques années plus tard la pensée navale¹³, la doctrine fondée par Aube incarne l'une des théorisations françaises les plus abouties concernant le recours à la guerre de course.

9. M. Motte, « L'épreuve des faits ou la pensée navale française face à la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n° 203, 1996, p. 97-106.

10. M. Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée morale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004.

11. *Ibid.*

12. M. Motte, « L'épreuve des faits ou la pensée navale française face à la Grande Guerre », *op.cit.*, p. 47.

13. *Ibid.*

Mahan et la consécration théorique de l'affrontement sur la mer

Alfred T. Mahan (1840-1914) demeure à ce jour le penseur le plus populaire sur les questions de guerre sur la mer. Considéré comme le père du navalisme contemporain, il a fortement influencé – et ce jusqu'à aujourd'hui – les doctrines navales, notamment américaines¹⁴. Sa pensée repose sur l'idée directrice selon laquelle les États doivent veiller à acquérir et conserver le *sea power*, qui permet à l'État dominant d'agir en toute liberté sur les mers tout en empêchant potentiellement tout adversaire de les utiliser en cas de conflit, le *sea power* menant en principe au *sea command*. En somme, une déclinaison sur mer de la puissance de l'État, dans sa capacité à faire, ne pas faire, faire faire ou interdire de faire¹⁵. Mahan estimait que cette maîtrise des mers par un État et sa marine mène nécessairement à la victoire en contexte de guerre.

Si Mahan se focalise sur la guerre d'escadre, la guerre au commerce n'est pas absente de sa réflexion. Dans son ouvrage de référence, il souligne que la raison principale de l'existence des marines est de protéger le commerce, jugeant que « ce sont les navires de guerre qui, en temps d'hostilités, ont la charge de protéger le commerce. La nécessité de la marine, dans le sens restreint de bâtiments de guerre, naît donc de l'existence de la marine marchande »¹⁶. Dans le premier chapitre de son ouvrage¹⁷, il affirme que la guerre contre le commerce « demande des navires d'une faible puissance militaire », considérant que dans la pratique de cette tactique la « dispersion des forces est utile ». Néanmoins, comme évoqué, le fort tropisme de Mahan pour la puissance sur les mers, la volonté d'exercer un contrôle effectif des espaces maritimes et le scepticisme mahanien dans la capacité de la guerre au commerce à influencer de manière décisive le cours d'un conflit rendront secondaire la guerre au commerce dans les stratégies navales des États.

La guerre contre les flottes de commerce. Une perspective historique et contemporaine

Bien avant la théorisation effectuée par les auteurs mentionnés ci-dessus, la guerre contre le commerce est pratiquée par de nombreux acteurs dans le cadre de conflits armés.

14. On attribue également à la Chine une stratégie navale tirée des préceptes de Mahan.

15. S. Sur, *Relations internationales*, Paris, Montchrestien, 6^e édition, 2011, p. 249.

16. A. Mahan, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, Paris, Bibliothèque des Introuvables, 2001, p. 44.

17. *Ibid.*, p. 47.

Dans son ouvrage relatif à la guerre du Péloponnèse¹⁸, l'historien et général athénien Thucydide décrit comment le conflit opposant sa cité, Athènes, à Sparte s'est notamment décliné par un affrontement sur mer associé à des entraves commises contre le commerce de l'adversaire. François-Olivier Corman et Thibault Lavernhe rappellent également dans quelle mesure, lors de ses batailles contre les Anglais à proximité des Indes, Suffren oriente une partie de ses actions contre le commerce britannique, afin, d'une part, d'affaiblir l'économie de la Couronne et, d'autre part, de ravitailler les territoires français, dans une optique ici de pillage¹⁹.

La guerre au commerce dans un environnement mondialisé : des grands conflits mondiaux à la guerre des tankers

Le développement du commerce mondial, son accélération observée depuis le milieu du XIX^e siècle et la révolution industrielle intervenue d'abord en Europe renforcent l'importance des espaces maritimes. De fait, la survenance de conflits armés entre grandes puissances industrielles se traduit par une focalisation renforcée sur l'attaque ou la neutralisation des voies de communication maritimes, en vue d'affaiblir – sous différents aspects – l'adversaire et de tenter de le contraindre à terme à la capitulation.

Le conflit mondial de 1914 à 1918 donne la première illustration du recours massif par un des belligérants à l'attaque systématique du commerce de l'adversaire. La guerre sous-marine menée par les U-Boote allemands contre le commerce britannique, notamment en Atlantique et en mer du Nord, est d'une ampleur inédite. Selon Martin Motte, rien que « sur l'ensemble de l'année 1916, ils [les Allemands] coulèrent plus de deux millions de tonnes de navires marchands »²⁰. L'objectif allemand est ainsi de rompre les voies d'approvisionnement de l'archipel britannique afin à la fois de couper le royaume en approvisionnements vitaux et en espérant mobiliser sa population contre la poursuite des hostilités.

La Seconde Guerre mondiale, déclenchée à la suite de l'invasion nazie de la Pologne, voit une résurgence de la guerre navale au commerce. Selon l'historien Craig L. Symonds, l'objectif des Allemands lors de ces manœuvres est d'affamer la population britannique. Il soutient que « les îles britanniques ne produisaient qu'à peu près la moitié des aliments nécessaires pour nourrir leur population. D'emblée, Dönitz avait soutenu

18. Thucydide, *La guerre du Péloponnèse*, [fin du V^e siècle avant J.C.], Paris, Folio Classique, 2000.

19. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, op. cit., p. 76.

20. M. Motte, « Une surprenante surprise : les U-Boote dans la Grande Guerre », *Stratégie*, vol. 2, n° 106, 2014, p. 45-60.

que l'on pourrait affamer la Grande-Bretagne et la contraindre à la reddition si ses U-Boote parvenaient à couler les navires alliés plus vite que les chantiers navals ne les remplaceraient »²¹. Le recours aux sous-marins est d'une efficacité redoutable, du fait de leurs capacités à atteindre les flottes commerciales adverses. Les statistiques quant au nombre de navires atteints par les attaques allemandes sont particulièrement explicites (près de 5 150 navires marchands alliés coulés durant tout le conflit²²). Notons que les Alliés ont également recours à l'attaque au commerce, notamment en Méditerranée, avec l'objectif de fragiliser le ravitaillement des armées de l'Axe en Afrique du Nord²³. Avec le déclenchement de la guerre dans le Pacifique à la suite de l'attaque de Pearl Harbor, dès 1942, « il n'y avait plus nulle part d'océan ou de mer sur la planète où la marine marchande était affranchie du danger »²⁴.

La prise pour cible des intérêts commerciaux sur mer est de nouveau observée lors du conflit ayant opposé l'Irak et l'Iran entre 1980 et 1988. Dès 1981, la stratégie irakienne est de porter atteinte au commerce maritime de son adversaire dans le Golfe, et notamment à ses exportations de pétrole, principale source de revenus de la République islamique. L'Iran réplique de la même manière à compter de 1984, aboutissant à la « guerre des tankers ». On estime que plus de 340 bateaux de commerce sont ainsi attaqués pendant le conflit²⁵, mobilisant les puissances extérieures, notamment les États-Unis, à travers l'opération Earnest Will (1987-1988), témoignant des impacts désormais mondialisés de conflits pourtant géographiquement circonscrits.

Une pratique toujours actuelle, polymorphe et en principe juridiquement encadrée

Si le xx^e siècle et les périodes antérieures fournissent une multitude d'illustrations de recours à la guerre aux intérêts commerciaux sur mer, le siècle actuel ne semble pas mettre en lumière un éventuel abandon de la pratique. La guerre en mer Noire et ses impacts sur les exportations de blé ukrainien observés depuis le déclenchement du conflit russo-ukrainien en février 2022 démontrent que les États continuent de percevoir les intérêts commerciaux sur mer de l'adversaire comme un levier stratégique pour atteindre des objectifs plus larges (économiques, politiques, psychologiques, etc.).

21. C. Symonds, *Histoire navale de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2020, p. 156.

22. *Ibid.*, p. 510.

23. *Ibid.*, p. 326.

24. *Ibid.*

25. E. Braw, « What Attacks on Shipping Mean for the Global Maritime Order », *Report*, Atlantic Council, 9 août 2024.

Les différents traités qui façonnent le droit international tentent toutefois d'établir des règles relatives aux activités (civiles comme militaires) des États en mer en période de conflit. Bien que la Convention des Nations unies pour le droit de la mer (CNUDM) – dite Convention de Montego Bay –, adoptée en 1982, demeure la principale source de droit en la matière, la coutume, tout comme d'autres traités ou actes unilatéraux d'organisations internationales, contribue en principe à la mise en place d'un ordre juridique général dans les différents espaces maritimes mondiaux. La déclaration du Congrès de Paris de 1856, consécutive à la guerre de Crimée (1853-1856), décrète l'abolition de la guerre de course et établit de nouvelles règles relatives à la conflictualité en mer. De même, le Traité sur la limitation et la réduction de l'armement naval de 1930, dans son article 22 (partie IV), fixe des règles strictes concernant le fait de couler un navire de commerce. Les Conventions de Genève et leurs protocoles additionnels formalisent quant à eux la distinction entre biens militaires et biens civils (y compris les navires de commerce), ces derniers étant protégés des attaques en vertu du principe de distinction. Plus récemment, le manuel de San Remo sur le droit applicable aux opérations en mer, adopté en 1994, se veut une synthèse de l'encadrement juridique des pratiques étatiques en mer. Il répertorie notamment les règles relatives aux navires de commerce, ennemis ou neutres, que les belligérants doivent respecter dans le cadre d'un conflit armé, ainsi que celles concernant le minage des eaux ou la pratique du blocus, offrant ainsi un cadre légal général d'action pour les différents acteurs.

Applicables dans certains cas spécifiques et donc *de facto* souvent dérogatoires par rapport aux normes en vigueur, les actes unilatéraux d'organisations internationales (telles que l'ONU et son Conseil de sécurité) peuvent toutefois imposer, dans des circonstances précises, des limitations aux règles générales énoncées. À titre d'exemple, la résolution 661 d'août 1990 du Conseil de sécurité « décide que tous les États empêchent [...] la vente ou la fourniture par leurs nationaux ou depuis leur territoire ou par l'intermédiaire de navires battant leur pavillon de tous produits de base ou de toutes marchandises, y compris des armes ou tout autre matériel militaire, que ceux-ci proviennent ou non de leur territoire [...] à toute personne physique ou morale se trouvant en Irak ou au Koweït ou à toute personne physique ou morale aux fins de toute activité commerciale menée sur ou depuis le territoire de l'Irak ou du Koweït ». Le Conseil décrète ainsi un embargo général à destination de l'Irak et du Koweït, quel que soit le type de marchandises concerné. Plus récemment, la résolution 1970 stipule qu'il « décide que tous les États membres doivent prendre immédiatement les mesures nécessaires pour empêcher la fourniture, la vente ou le transfert directs ou indirects à la Jamahiriya arabe libyenne, à partir de leur territoire ou à travers leur territoire ou par leurs nationaux, ou au moyen de navires ou d'aéronefs battant leur pavillon, d'armements et de matériel connexe de tous types, ainsi que toute assistance technique ou formation, et

toute aide financière ou autre en rapport avec les activités militaires ou la fourniture, l'entretien ou l'utilisation de tous armements et matériel connexe, y compris la mise à disposition de mercenaires armés venant ou non de leur territoire ». Le Conseil demande également « à tous les États, en particulier aux États voisins de la Jamahiriya arabe libyenne, en accord avec leurs autorités nationales et conformément à leur législation nationale, dans le respect du droit international, en particulier le droit de la mer et les accords pertinents sur l'aviation civile internationale, de faire inspecter sur leur territoire, y compris dans leurs ports maritimes et aéroports, tous les chargements à destination et en provenance de la Jamahiriya arabe libyenne, si l'État concerné dispose d'informations donnant des motifs raisonnables de penser que tel chargement contient des articles dont la fourniture, la vente, le transfert ou l'exportation sont interdits par les paragraphes 9 ou 10 de la présente résolution afin de garantir une stricte application de ces dispositions ».

Ces différentes résolutions, très spécifiques à leur contexte, constituent des exceptions au droit international applicable classique et relèvent d'accords particuliers au sein d'organisations internationales, donnant légitimité et fondement juridique à des actions en principe proscrites en mer (comme sur terre dans d'autres contextes). Bien qu'il ait ainsi été tenté de réguler les comportements en mer entre États, on peut toutefois souligner, à l'époque contemporaine, la montée en ampleur de pratiques illégales commises par des acteurs non étatiques. Des pirates somaliens aux attaques houthis en mer Rouge, les effets produits par les pratiques de ces protagonistes – pirates, rebelles – entraînent des conséquences manifestes sur le commerce mondial (volumes échangés, coût du transport)²⁶, menant les puissances extérieures à intervenir, notamment l'Union européenne. C'est ainsi qu'au large de la Somalie fut déployée l'opération Atalante²⁷ et que l'opération Aspides fut organisée en réponse à l'instabilité en mer Rouge²⁸. De même, on peut souligner le recours par la Chine à la tactique des « pêcheurs clandestins », lesquels, agissant officiellement de leur propre chef et sans lien avec les autorités de Pékin, d'une part perturbent la liberté de circulation en mer de Chine et d'autre part portent atteinte aux droits des États riverains de pêcher en haute mer ou dans leur zone économique exclusive (ZEE) revendiquée.

Aussi, dans un monde où le retour de la conflictualité à « haute intensité » est fortement théorisé et où la multiplication des foyers d'instabilité s'avère une hypothèse crédible, il apparaît fondamental de

26. J.-M. Miossec, « Tensions géopolitiques à Bab-el-Mandeb et Suez, et réorganisation de la circulation maritime mondiale », *Revue Défense Nationale*, 2024, vol. 9, n° 874, p. 13-30.

27. L'opération Atalante vise à la prévention et à la répression de la piraterie au large des côtes de la Somalie.

28. Ces opérations sont menées par l'Union européenne dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC).

questionner les intérêts en jeu pour une puissance telle que la France, pour ses alliés, et d'analyser les stratégies adoptables en conséquence.

La guerre contre les intérêts commerciaux en mer au XXI^e siècle

« Sans notre marine, sans cette collaboration permanente mise en place avec nos armateurs, nos transporteurs maritimes, les flux commerciaux et notre modèle économique seraient profondément perturbés [...]. Cette coopération opérationnelle de tous les instants a des finalités stratégiques : nos approvisionnements, notre défense économique, la prospérité de notre pays.²⁹ » Ce discours du président de la République prononcé en décembre 2019 témoigne du caractère toujours actuel de la perception de la menace pesant sur les intérêts de la France et transitant par les mers³⁰. Quelles sont les doctrines des grandes puissances contemporaines relatives à la protection de leurs intérêts commerciaux en mer ? Quelles sont les perceptions communes de menaces et de risques qui s'en dégagent ?

Les États face à la protection des flux maritimes

Du fait que 90 % du commerce mondial s'effectue aujourd'hui par voie maritime, la protection des lignes de communication et la garantie de la liberté de passage sur les mers sont au cœur des préoccupations sécuritaires de nombreux États. La nature critique de ces lignes est renforcée par le développement parallèle et progressif d'infrastructures en mer, de surface comme sous-marines, accroissant ainsi le caractère nécessaire de la protection de ces espaces.

Garantir la sécurité maritime : approches étatiques de la guerre au commerce

La plupart des grandes puissances contemporaines, dans leurs doctrines officielles de sécurité, consacrent un volet relatif à la sécurisation des voies de communication commerciales et aux infrastructures se trouvant en mer.

En France, la Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes publiée en 2015 souligne que « dans un contexte géostratégique tendu, la

29. « Déclaration de M. Emmanuel Macron, président de la République, sur la politique de la mer, à Montpellier le 3 décembre 2019 », Vie publique, 3 décembre 2019.

30. La création en 1995 du Secrétariat général de la mer, directement rattaché au Premier ministre, témoigne de l'importance pour les pouvoirs publics des espaces maritimes .

sûreté de nos espaces et, plus largement, la sûreté de la haute mer constitue un défi majeur face à de nombreuses menaces et activités illicites »³¹. La Revue nationale stratégique de 2022 estime de la même manière que « nos intérêts de sécurité demandent d'assurer la pérennité de nos approvisionnements stratégiques, de notre liberté d'action dans les espaces communs », un constat repris dans celle de 2025³². Ce dernier point rappelle dans quelle mesure la liberté de navigation est actuellement remise en cause dans certains espaces, notamment en mer de Chine, où Pékin adopte une approche « singulière » du droit maritime visant à restreindre la liberté de navigation des acteurs étrangers, provoquant régulièrement des tensions avec les États voisins comme avec les puissances internationales³³. La Stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins, également publiée en 2022, abonde dans le même sens, en opérant un focus sur la protection des infrastructures sous-marines, en l'occurrence les câbles de communication³⁴, considérés comme essentiels dans un monde aujourd'hui interconnecté.

Au Royaume-Uni, la défense des voies de communication est officiellement décrite comme l'un des avantages attendus de l'alliance AUKUS. Il est en effet souligné dans l'équivalent du Livre blanc 2023 de la défense britannique que « l'AUKUS offre de nombreux avantages distincts. Il renforce tout d'abord notre capacité de combat et nous permettra de dissuader les futures menaces dans tous les domaines. Le SSN-AUKUS dissuadera les menaces dans le champ de bataille sous-marin, protégera notre dissuasion nucléaire et nos lignes de communication maritimes qui sont essentielles »³⁵.

L'approche est la même au niveau européen, la protection des voies maritimes étant perçue comme essentielle au commerce et à l'économie continentale. Dans son discours lors de la conférence SOS Océan, le président du Conseil européen António Costa déclare que « 75 % de notre commerce extérieur et 40 % de notre commerce intérieur sont maritimes [...]. La sécurité et la sûreté des océans sont indispensables pour préserver nos intérêts en mer, y compris la liberté de navigation et l'approvisionnement en matériaux essentiels. La protection de nos activités économiques, de nos citoyens et de nos infrastructures doit être un composant essentiel de notre approche stratégique et globale en matière

31. « Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes », Premier ministre, 2015.

32. « Revue nationale stratégique 2022 », Secrétariat général pour la Défense et la Sécurité nationale, 2022, p. 27 ; « Revue nationale stratégique 2025 », Secrétariat général pour la Défense et la Sécurité nationale, 2025.

33. Voir à ce sujet la sentence de la Cour permanente d'arbitrage de 2016, à la suite de la procédure initiée par les Philippines.

34. C. Morel, *Les câbles sous-marins*, Paris, CNRS Éditions, 2023.

35. « La réponse de la défense face à un monde plus contesté et plus volatil », Ministry of Defence, juillet 2023, p. 81.

d'océans »³⁶. Toujours concernant l'Europe, une attention particulière est portée sur les enjeux en Méditerranée, où la Turquie appelle à un redécoupage des espaces maritimes, notamment avec le voisin grec, dans le cadre de la doctrine dite de la « Patrie Bleue »³⁷.

Les États-Unis regardent quant à eux avec attention le développement des capacités maritimes et navales chinoises, en particulier la création ou l'acquisition par Pékin d'infrastructures portuaires dans l'océan Indien (Gwadar au Pakistan, Hambantota au Sri Lanka), en Méditerranée (Pyrée) ou à proximité de points de passage clés pour le commerce maritime (comme à Djibouti, à proximité immédiate de Bab Al Mandeb). L'une des inquiétudes énoncées concerne la possibilité pour la Chine de contrôler à terme les points de passage et de pouvoir ainsi interdire la libre navigation des flottes adverses, maritimes comme navales, en cas de conflit³⁸. Un rapport datant de 2018 souligne en ce sens que « la première base militaire étrangère de l'Armée populaire de libération à Djibouti et celles probablement à venir vont accroître la capacité de la Chine à dissuader l'usage de forces militaires conventionnelles, à soutenir les opérations à l'étranger et verrouiller les corridors économiques stratégiques sensibles »³⁹. Et ce d'autant plus que la Chine procède à une territorialisation d'espaces maritimes en mer de Chine *via* la création d'îlots artificiels, lui permettant ainsi de revendiquer le droit de pratiquer des actions de police – prévues par le droit international dans la seule mer territoriale – à des espaces relevant en principe de la haute mer ou de la ZEE d'autres États.

Concernant les États perçus comme de potentiels « perturbateurs », les mêmes préoccupations quant à la nécessité de garantir la libre circulation du commerce en mer ressortent, notamment en Chine et en Russie. Dans le dernier livre blanc chinois publié en 2019, il est mentionné que « la Chine continue de travailler avec les pays de la région pour maintenir conjointement la paix et la stabilité. Elle défend fermement la liberté de navigation et de survol par tous les pays conformément au droit international et garantit la sécurité des lignes de communication maritimes »⁴⁰. Même approche en Russie, dont la dernière doctrine navale de 2022⁴¹ énonce que parmi « les intérêts nationaux de la Fédération de

36. « Discours du président António Costa lors de la séance d'ouverture de la conférence internationale "SOS Océan" », Conseil européen, 31 mars 2025.

37. A. Denizeau, « Mavi Vatan, la "Patrie bleue" : Origines, influence et limites d'une doctrine ambitieuse pour la Turquie », *Études de l'Ifri*, Ifri, avril 2021.

38. Nous avons déjà mentionné comment la Chine restreignait la liberté de circulation en mer de Chine, générant des tensions avec les États voisins et les puissances internationales .

39. « Assessment on U.S. Defense Implications on China's Expanding Global Access », US Department of Defense, décembre 2018, p. 4.

40. « China's National Defense in the New Era », 2019, p. 7.

41. « Doctrine maritime 2022 de la Fédération de Russie », présidence de la Fédération de Russie, juillet 2022.

Russie dans l’océan mondial » figure de « garantir l’accès de la Fédération de Russie aux voies de communication du transport mondial ».

Quels types de menaces pour les intérêts en mer de l’État ?

Ainsi, aucune des puissances classiquement considérées comme dominantes n’envisage d’un point de vue officiel le recours à l’attaque contre le commerce sur mer en cas de conflit. La protection des voies maritimes figure au contraire parmi la liste des enjeux majeurs auxquels sont confrontées leurs marines. L’expérience de la Seconde Guerre mondiale comme les derniers événements en Baltique démontrent toutefois qu’en cas de conflit de haute voire très haute intensité, l’inclination à recourir à la pratique demeure, malgré les interdépendances et les violations du droit international qui en résultent. Par ailleurs, la montée en puissance d’acteurs non étatiques observée en différents théâtres constitue également un paramètre à prendre en compte. De fait, il convient de souligner que l’origine de la menace contre le commerce en mer peut être, en pratique, de trois natures.

En tout premier lieu, elle peut provenir d’un acteur – étatique – connu qui agit de manière transparente et/ou déclarée contre les intérêts économiques en mer de ses adversaires. Pour l’heure, comme indiqué, aucune des grandes puissances de la scène internationale ne déclare de manière officielle prévoir de recourir à ce type de pratique. Le cas iranien retient toutefois l’attention. La République islamique a à plusieurs reprises par le passé publiquement menacé de rompre certaines lignes de communication maritimes en cas de conflit⁴². Situé à l’embouchure du golfe Persique, le détroit d’Ormuz constitue le point de passage de 30 % du pétrole mondial et de 18 % du gaz. Des États tels que le Qatar, le Koweït ou Bahreïn voient leur trafic en mer exclusivement dépendre de cette voie maritime. Les services de renseignement américains prennent de fait la menace au sérieux, un rapport datant de 2025 souligne que « l’Iran a également déployé de petites embarcations et des sous-marins capables de perturber le trafic maritime à travers le détroit d’Ormuz »⁴³, témoignant de la réalité de la perception de la menace par Washington. Rappelons que dans les années 1980, l’Iran, tout comme l’Irak, était engagé dans la « guerre des tankers » destinée à affaiblir le commerce pétrolier adverse dans un contexte de conflit armé entre les deux nations. Même si l’Iran a finalement renoncé à mettre à exécution ses menaces lors des

42. « Iran Says Could Close Strait of Hormuz, Views Israeli Presence in UAE as “Threat” », *The New Arab*, 10 avril 2024.

43. « Annual Threat Assessment of the U.S. Intelligence Community », Office of the Director of National Intelligence, mars 2025, p. 24.

bombardements américano-israéliens de juin 2025, la République islamique conserve toutefois cette capacité de nuisance.

La seconde source de menace est d'origine étatique mais non déclarée, à travers le concept désormais popularisé d'hybridité. La Russie figure en tête des acteurs concernés par la pratique. Moscou est régulièrement suspecté de s'en prendre à des infrastructures critiques situées en mer dans le contexte des tensions l'opposant à l'Ukraine depuis 2014. Le Livre blanc de la défense de l'Union européenne souligne à ce sujet que « les menaces hybrides croissantes comprennent les cyberattaques, le sabotage, l'interférence électronique dans les systèmes de navigation et par satellite, les campagnes de désinformation et l'espionnage, ainsi que la militarisation de la migration. Les activités de sabotage dans la Baltique et la mer Noire sont en plein essor. Les activités maritimes et navales, le trafic associé et les infrastructures sous-marines sont menacées »⁴⁴. Il est à souligner que si un acteur peut être suspecté d'être à l'origine d'un tel acte, il en résulte parfois une difficulté matérielle (et/ou politique) de lui en attribuer officiellement la responsabilité et d'ainsi envisager publiquement des mesures de rétorsion. Enfin, les actions dites hybrides ont la particularité, comme toute action clandestine, de ne pas nécessairement s'inscrire dans le respect du droit international et peuvent donc constituer des actes illégaux du point de vue du droit positif.

La dernière source de menace peut provenir d'acteurs non étatiques ou qualifiés comme tels, dont les motivations peuvent être d'ordre économique (pirates) et/ou politique (rebelles/miliciens). Si les acteurs non étatiques n'ont par essence pas de doctrine officielle, la menace effective pesant sur les voies de communication maritimes n'en est pas moins réelle. Les événements survenus dans le golfe de Guinée, au large de la Somalie, en Asie du Sud-Est ou plus récemment au large du Yémen témoignent de la menace réelle que représentent ces acteurs clandestins sur les voies de communication internationales. Une note française publiée en février 2025 soulignait « la montée en compétences et en capacités de la part d'acteurs non étatiques ou paraétatiques, telle que manifestée par les Houthis depuis 2023, qui implique un accroissement des menaces contre les navires civils, voire les navires militaires. L'accès à des capacités plus ou moins sophistiquées (missiles antinavires et balistiques, attaques multidrones, etc.) induit une situation globale dans laquelle les acteurs de l'économie maritime peuvent se retrouver les victimes intentionnelles ou collatérales d'actions conflictuelles indirectes »⁴⁵. Soulignons également que si la guerre de course est juridiquement proscrite depuis 1856, il n'est pas exclu que des États puissent avoir recours à des acteurs non étatiques (pêcheurs ou autres

44. « Joint White Paper European Defence Readiness 2030 », Commission européenne, 19 mars 2025, p. 4.

45. « Analyse des évolutions stratégiques du transport maritime mondial », CESM et Banque de France, février 2025, p. 4.

groupes) afin de perturber les intérêts des autres États en mer sans avoir à en assumer la responsabilité. La mer de Chine est de nouveau ici un espace représentatif de la pratique.

S'il est entendu que les potentiels perturbateurs peuvent s'avérer protéiformes, il convient d'établir la nature précise des intérêts en mer en jeu pour l'ensemble des parties, afin de pouvoir en déduire les stratégies défensives comme offensives à déployer en cas de crise ou conflit.

Quels intérêts en mer ? Une nécessaire clarification

Dès lors que l'on aborde la protection du commerce en mer, il est fondamental de questionner ce qui entre dans le périmètre potentiel de cette protection. Hervé Coutau-Bégarie attribue trois fonctions essentielles à la mer : elle constitue une source de richesses, une voie de communication et un milieu de projection de puissance. Il y ajoute qu'elle constitue également un lieu de détente et de loisir⁴⁶. Dans le cadre de ce que l'on appelle communément la guerre au commerce, l'attention se porte sur l'identification des menaces visant, d'une part, la mer en tant que source de richesses et son impact sur l'économie des États, voire mondiale, et, d'autre part, les menaces qui affectent les voies de communication maritimes.

Si la notion de flux est essentielle – la mer étant un espace de transit –, elle ne couvre en réalité qu'une partie (certes majeure) des intérêts commerciaux d'un État en mer et auxquels un adversaire pourrait être tenté de s'en prendre. Hubert Moineville soulignait déjà en 1982 que « les navires de commerce ne sont plus les seuls biens en mer offerts aux coups des marines de guerre »⁴⁷. Raison pour laquelle notre identification des menaces – et des cibles si l'on se place dans une perspective offensive – consistera en une analyse des éléments dynamiques mais également des infrastructures statiques dans ou à proximité immédiate des espaces maritimes.

Flux matériels et flux de données

Comme le souligne le président du Conseil européen António Costa, « 90 % des marchandises dans le monde sont transportées par voie maritime, et 99 % de nos transferts de données et de nos communications transitent par des câbles sous-marins »⁴⁸. Deux types de flux sont ainsi ici mentionnés.

46. H. Coutau-Bégarie, *L'océan globalisé : Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2007.

47. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, Paris, PUF, 1982, p. 60.

48. « Discours du président António Costa lors de la séance d'ouverture de la conférence internationale "SOS Océan" », *op. cit.*

D'une part les flux commerciaux, qui concernent les biens transitant par navires, qu'ils soient des hydrocarbures, des biens de consommation ou servant à la production de produits manufacturés. Ce type de flux a de longue date fait l'objet d'attaques (étatiques comme non étatiques – pirates comme corsaires) comme de mesures de protection en période de crise (guerre Iran-Irak, mer Rouge). D'autre part les flux numériques, qui contribuent à la circulation des données et des communications. Ceux-ci, transitant principalement par les câbles sous-marins, font désormais l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics compte tenu de leur vulnérabilité supposée⁴⁹. Comme le souligne le document relatif à la stratégie ministérielle française de maîtrise des fonds marins, « cinquante et un de ces câbles internationaux en service atterrissent sur le territoire national, dont vingt-sept en métropole et vingt-quatre dans les outre-mer. La connectivité des territoires ultramarins représente à cet égard un enjeu stratégique pour la France [...]. Une dégradation intentionnelle, coordonnée et ciblée de tout ou partie des câbles sous-marins d'une liaison intercontinentale pourrait en revanche avoir des conséquences plus lourdes, notamment en termes de connectivité et de continuité des services »⁵⁰.

Ainsi toute stratégie visant à protéger ou à l'inverse à porter atteinte aux intérêts commerciaux en mer d'un adversaire devra prendre en compte ces deux types de flux et évaluer les mesures à adopter en ce sens.

La question des infrastructures fixes liées aux intérêts commerciaux de l'État en mer

Outre la question des flux, les intérêts commerciaux en mer d'un État incluent des infrastructures fixes à la vulnérabilité variable. Les pipelines et gazoducs représentent en ce sens un exemple pertinent. Le sabotage des gazoducs Nord Stream intervenu en 2022 a démontré dans quelle mesure ces infrastructures pouvaient être la cible en temps de guerre d'attaques destinées à porter atteinte aux revenus gaziers d'un des belligérants, ici la Russie. Même si en l'espèce le sabotage n'a pas mené à une réduction des revenus de la Russie (les gazoducs n'étant alors pas encore opérationnels)⁵¹, la menace persiste toutefois.

S'ils ne sont pas directement liés au commerce maritime, les parcs éoliens constituent une source de vulnérabilité sur le plan économique. Alors que l'éolien permettait aux pays de l'Union européenne d'avoir en

49. On soulignera toutefois que la pratique n'est pas nouvelle, des attaques contre ce type d'infrastructures ayant déjà été observées lors des précédents conflits mondiaux.

50. « Stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins », ministère des Armées, février 2022.

51. Voir *infra*.

2022 une puissance installée de près de 202 gigawatts⁵², l'ambition de l'Union de faire croître ce volume en s'appuyant notamment sur l'éolien *offshore* pourrait renforcer la vulnérabilité des États membres sur le plan économique. En effet, la stratégie de la Commission européenne vise à ce que 25 % de l'électricité européenne puisse provenir de la mer d'ici 2050⁵³. De fait, avec une part croissante attendue dans le mix énergétique des États, les parcs éoliens en mer verraient leur « valeur stratégique » renforcée pour un adversaire qui pourrait envisager de s'en prendre à ces infrastructures⁵⁴ (tout comme aux câbles permettant d'acheminer vers le continent les énergies alors produites), avec un impact direct pour le coût de l'énergie et des conséquences économiques associées. Il en va de même pour les plateformes pétrolières et gazières, dont la neutralisation ou l'endommagement entraînerait des conséquences en termes de revenus pour les États exploitants et de coûts de l'énergie pour les sociétés civiles.

Rattachés à la terre et donc infrastructures terrestres⁵⁵, les ports et notamment les ports de commerce sont également des espaces de vulnérabilités. Vulnérables aux attaques navales et aériennes (et aéronavales), leur neutralisation partielle ou totale affecterait de façon significative et durable les capacités économiques d'un État. L'Ukraine a ainsi accusé en mars 2025 la Russie d'avoir mené une attaque de drones contre le port de commerce de Mykolaïv, utilisé par Kiev dans l'export de céréales, dans une volonté probable d'affaiblir les sources de revenus de l'Ukraine. Le développement des capacités offensives des États, notamment sous-marines *via* les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), les sous-marins à propulsion anaérobie (dits sous-marins AIP) ou les drones sous-marins (UUV), contribue à accroître la vulnérabilité de ces infrastructures essentielles au bon fonctionnement du commerce international. L'enjeu fut de ce point de vue saisi au niveau européen, puisque plusieurs textes (règlement et directive) adoptés au niveau communautaire portent sur le nécessaire renforcement de la sûreté de ces infrastructures. La directive 2005/65/CE souligne qu'il « convient de protéger les personnes, les infrastructures et le matériel dans les ports contre les atteintes à la sûreté et leurs effets dévastateurs. Cette protection serait bénéfique pour les utilisateurs des transports, l'économie et la société en général »⁵⁶.

52. En 2023, l'éolien (*onshore* et *offshore*) représentait 18,5 % de la production totale d'électricité de l'UE. Source : « Comment l'électricité de l'UE est-elle produite et vendue? », Conseil de l'Union européenne, 10 avril 2025.

53. « L'énergie éolienne en Europe », Touteurope.eu, 16 juin 2023.

54. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, *op. cit.*, p. 375.

55. Nous avons décidé d'inclure dans notre concept de guerre au commerce sur mer toute attaque contre les intérêts économiques sur et à proximité de la mer d'un adversaire.

56. Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

Les limites empiriques à la guerre au commerce en mer

Si la guerre au commerce en mer a été pratiquée tout au long de l'Histoire et dans différentes parties du monde, sa pertinence au XXI^e siècle dans le cadre de conflits armés de « haute intensité » est cependant à questionner. Alors qu'elle consiste à attaquer les infrastructures fixes ou les flux maritimes dont l'interruption ou la dégradation aurait un impact sur le commerce de l'adversaire, force est de constater que la réalité matérielle impose de considérer les limites associées à la pratique.

Contrôler les espaces maritimes : une ambition sous contrainte

La géographie constitue de fait un premier obstacle. S'il est physiquement possible pour un État de bloquer certaines lignes de communication empruntées par la flotte commerciale d'un adversaire, la géographie et surtout les capacités techniques des navires de commerce contemporains permettent d'atténuer les effets de ces blocages. L'exemple récent des événements en mer Rouge en est une démonstration : même si le trafic maritime a souffert des perturbations provoquées par les attaques houthis, le contournement de la zone notamment *via* le cap de Bonne-Espérance a permis de compenser en partie les préjudices produits par l'instabilité à proximité de Bab Al Mandeb, malgré des effets collatéraux certains (comme la multiplication par quatre du coût des polices d'assurance des navires⁵⁷). Si l'on peut objecter qu'il est également possible de bloquer en parallèle les voies de communication alternatives, il faudra d'une part que l'État attaquant (et ses alliés) ait les moyens de mener une telle opération d'envergure sans remettre en cause les autres missions qui seraient alors affectées à sa marine, notamment une guerre d'escadre ou des attaques contre les littoraux (tout en protégeant ses propres flottes de commerce d'actions réciproques). Ce qui peut rendre, en fonction du contexte, l'option peu pertinente⁵⁸. Ajoutons également une difficulté matérielle, dans la mesure où les États procédant à l'interception en mer d'un navire ennemi (ou transportant des marchandises en provenance ou à destination de l'ennemi) auraient à gérer, outre la cargaison, le navire et son équipe.⁵⁹, impliquant de fait une forte mobilisation de moyens.

De fait, pour qu'une paralysie du commerce maritime adverse puisse être atteinte sans pour autant surmobiliser les moyens navals d'un État ou d'une coalition, le blocus naval semble être la meilleure option : en bloquant

57. J.-M. Miossec, « Tensions géopolitiques à Bab-el-Mandeb et Suez, et réorganisation de la circulation maritime mondiale », *op. cit.*

58. Nous reviendrons dans les prochains chapitres sur l'option du minage, offensif comme défensif.

59. *Ibid.*

les navires directement à proximité de leur port de départ, on économise de fait d'avoir à contrôler de multiples points de passage à travers le globe tout en agissant conformément en droit international⁶⁰. Le recours au minage peut ici s'avérer particulièrement pertinent⁶¹. Il convient toutefois de souligner que le blocus naval ne peut être pratiqué qu'autour d'États maritimentement enclavés : s'il est possible face à un État comme l'Irak qui ne dispose que d'un faible accès au littoral (ou d'une enclave comme Gaza), il est par exemple inenvisageable face à un État tel que la Russie. Un État disposant d'un long littoral et dont les navires ne nécessitent pas de passer par ce que l'on appelle classiquement les « verrous stratégiques » sera plus difficile – voire impossible – à « étouffer » *via* la seule maîtrise de son espace maritime.

Le recours aux flottes « fantômes » comme stratégie de contournement

La guerre en Ukraine débutée en 2022 et les sanctions imposées à Moscou par l'Union européenne et les États-Unis ont eu pour conséquence le recours massif par Moscou aux flottes dites fantômes, ou *ghost* (ou *shadow*) *fleet*. On estime que près de 1 100 navires (sur environ 100 000 navires commerciaux à l'échelle mondiale) se caractérisent actuellement par une propriété opaque, des changements réguliers voire une absence de pavillon, ne disposent pas d'assurance et transportent des biens de différentes natures⁶². Le recours à ces navires quasi clandestins, bien que marginaux compte tenu du nombre total de navires en circulation, permet à des États sous sanctions, tels que la Russie, de pouvoir exporter des biens et/ou des matières premières clandestinement de manière à contourner ces sanctions.

Il est en effet difficile pour les États adverses, dans le cadre d'une crise ou d'un conflit, d'effectuer un contrôle effectif de l'ensemble de ces navires. Naviguant en désactivant leur balise de géolocalisation (émetteur AIS), ils sont, d'une part, difficiles à localiser. D'autre part, opérant sous des pavillons de complaisance ou sans pavillon, leur appartenance réelle est difficile à établir. Ainsi, il n'est en pratique pas toujours aisé d'identifier avec certitude la provenance et la destination des marchandises transportées.

De fait, cette stratégie de dilution de l'origine réelle d'un navire constitue une limitation effective aux tentatives d'entrave aux intérêts

60. Le blocus naval est autorisé en contexte de conflit armé sauf s'il a pour unique dessein la famine. « Yemen : Naval Blockade — How Does Law Protect in War? », *Casebook*, Comité international de la Croix-Rouge, 2015.

61. Nous reviendrons ultérieurement sur le cadre légal relatif à la pratique.

62. E. Braw, « Russia's Growing Dark Fleet: Risks for the Global Maritime Order », *Issue Brief*, Atlantic Council, 11 janvier 2024.

commerciaux en mer d'un adversaire : en noyant ces derniers au sein de flottes clandestines, l'impact des mesures de contrôle ou de restriction s'en trouve nécessairement affaibli.

Impacts collatéraux et effet « boomerang »

Dans un monde interconnecté et interdépendant comme il ne l'a jamais été par le passé, il est fondamental d'analyser les effets collatéraux d'une guerre menée sur la mer contre les intérêts économiques d'un adversaire. L'exemple des tentatives russes de bloquer le départ de navires de commerce des ports ukrainiens a mis en lumière dans quelle mesure des alliés de la Russie pouvaient se voir affecter par ces manœuvres : des États tels que l'Égypte ou l'Algérie, politiquement proches de Moscou, ont pu un temps manifester une forme d'inquiétude face aux blocages par la Russie des exportations de blé ukrainien⁶³. On évoque aujourd'hui des scénarii de même nature en cas de guerre américaine contre Pékin incluant une attaque contre son commerce en mer : bloquer ou même limiter les exportations de biens en provenance de Chine pénaliserait dans le même temps un grand nombre d'alliés ou partenaires des États-Unis, dont l'Union européenne. De fait, toute politique offensive contre le commerce en mer d'un État devra impérativement et préalablement prendre en compte les effets collatéraux de cette mesure, un grand nombre d'alliés pouvant être affectés par ces derniers⁶⁴, pouvant les mener à exercer des pressions pour que cesse la pratique ou éventuellement, dans le cas le plus extrême, à quitter une coalition.

De la même manière, l'exemple sino-américain illustre dans quelle mesure une telle approche serait mortifère pour les deux États, à la fois pour le défenseur et pour celui qui attaque : une attaque en mer contre le commerce chinois aurait de fait de lourdes conséquences tant pour la République populaire que pour les États-Unis, qui importent chaque année pour plusieurs centaines de milliards de dollars de produits chinois. Aussi, si l'option devait toutefois être envisagée, elle ne pourrait se faire que sur du temps court⁶⁵, les pénuries risqueraient alors d'affecter l'ensemble des parties au conflit.

Le dilemme de l'atteinte à « l'intérêt vital »

Si la pratique de la guerre au commerce a pu traverser les siècles, l'émergence de la dissuasion pourrait la remettre en cause dès lors qu'elle impliquerait des États dotés. Si chaque État possédant l'arme nucléaire

63. A. Bucciante, « L'Égypte sous la menace d'une pénurie de blé engendrée par la guerre en Ukraine », RFI, 13 mars 2022.

64. On fera ici une référence utile au concept de droit des neutres au conflit.

65. Nuisant alors à l'efficacité de l'action, voir *infra*.

dispose de sa propre doctrine d'emploi, il n'est pas exclu qu'un État puisse à terme considérer que participent de ses intérêts vitaux ses navires qui concourent au développement de son commerce, en cas d'attaque massive contre ses intérêts en mer. Hubert Moineville soulignait à ce sujet la nécessité de ne pas provoquer de « riposte stratégique » en portant massivement atteinte aux intérêts de l'adversaire⁶⁶.

De fait, la possibilité qu'un acteur doté puisse agiter la menace nucléaire face à une attaque d'ampleur de sa flotte de commerce est un paramètre à intégrer au niveau de la planification : les risques associés à la pratique sont tels que la balance bénéfices-risques serait alors en défaveur de l'attaquant, le poussant à restreindre son usage voire même à l'abandonner.

Les sanctions économiques, une alternative ?

La pratique de la guerre au commerce en mer, compte tenu des limites susmentionnées, ne peut faire l'économie d'une réflexion quant à sa potentielle substitution par l'instauration d'un mécanisme (idéalement) universel de sanctions. Avec le renforcement progressif du droit international et la centralité accordée à l'Organisation des Nations unies depuis 1945, il est désormais possible de tendre – dans certains cas – vers l'universalité théorique des pratiques concernant un État donné (comme la Libye en 2011)⁶⁷. De fait, lorsqu'un État se trouve sous le coup de sanctions économiques dictées par l'organe restreint de l'ONU, l'effectivité de ces dernières s'en retrouve renforcée : tous les États devant alors – en principe – appliquer les mesures votées, l'État sanctionné ne trouvera que peu ou pas de débouchés pour les biens qu'il souhaiterait importer ou exporter, et verra ainsi les effets sur son économie renforcés. Ainsi, l'on peut supposer qu'un processus de sanctions internationales universelles – comme fut imposé en 1990 un embargo sur l'Irak – serait potentiellement plus efficace qu'une guerre aux intérêts commerciaux en mer.

La notion d'universalité des sanctions est ici fondamentale, car s'il existe des mécanismes de sanctions mais restreints à certains États ou à certains groupes d'États, leurs effets seront limités, l'État sanctionné pouvant trouver des voies de contournement auprès de partenaires non liés par ces dispositions. On a ainsi pu observer que les sanctions adoptées après 2010 par les États-Unis et l'Union européenne contre l'Iran ont certes eu un effet sur la République islamique, mais pas de manière absolue : Téhéran a pu compter sur la liberté d'action de la Chine pour continuer à la fois à exporter son pétrole mais également pour importer différents types

66. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, op. cit., p. 134.

67. Même si l'expérience montre que le caractère universel de l'application des sanctions n'est pas toujours établi.

de produits. De même que la Russie a pu contourner les sanctions européennes sur le pétrole en réorientant ses exportations vers des pays comme l'Inde. Alors qu'en 2021, Moscou exportait 3,5 millions de barils par jour à destination de l'UE et 100 000 à destination de l'Inde, en 2024, l'UE recevait 400 000 barils russes par jour et l'Inde 1,9 million⁶⁸.

Une limite toutefois des sanctions porte sur le recours à la ruse par les nations afin de contourner les sanctions imposées, à l'import comme à l'export. Comme le souligne Mathilde Jeantil, « afin d'échapper aux sanctions commerciales décidées à son encontre, l'Iran a développé diverses méthodes pour acquérir des biens et technologies susceptibles de contribuer au développement des programmes nucléaire et balistique. La République islamique a fréquemment utilisé des sociétés écrans pour dissimuler ses achats interdits, notamment des sociétés fictives »⁶⁹. L'Irak a, dans la même optique, pu contourner l'embargo imposé depuis 1990 en ayant recours à des sociétés écrans et ainsi générer des revenus qui ont pu bénéficier au régime de Saddam Hussein⁷⁰. Ces mécanismes permettent de fait de brouiller les pistes quant aux bénéficiaires ou expéditeurs de produits sous sanctions, rendant en partie inefficaces ces mécanismes.

Compte tenu de ces éléments, il appartient au politique de définir, en fonction de l'environnement international, le ou les mécanismes les plus adaptés afin d'affaiblir ou rompre le commerce ennemi si cette stratégie vient à être adoptée. Chaque option peut présenter des intérêts et des limites, et nécessite la mobilisation de moyens conséquents militaires et/ou politiques.

68. Source : www.iea.org/.

69. M. Jeantil, *Les sanctions économiques dans la réponse apportée à la crise nucléaire iranienne*, thèse de doctorat soutenue le 15 juin 2023 à l'université Paris-Panthéon-Assas, p. 406.

70. « La Marine nationale et la guerre du Golfe », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 4, n° 244, 2011, p. 31-51.

Sécuriser le commerce maritime : quelles réponses pour la France et ses alliés ?

Si la stratégie visant à s'en prendre aux intérêts commerciaux de l'adversaire en mer comporte des limites, il n'est pas exclu qu'un acteur étatique, non étatique ou agissant selon des modes hybrides décide de recourir à la pratique contre les intérêts économiques en mer d'un État ou à ceux de ses alliés. Hubert Moineville estime en ce sens qu'à notre époque, loin de diminuer, « les menaces contre les courants de transport vont également croissant »⁷¹. Quels sont dès lors les moyens et les modes opératoires à la portée des armées françaises et de leurs alliés pour faire face à ces différents types de menaces et ainsi protéger les intérêts commerciaux en mer en contexte de crise ou de conflit armé ?

Quelles missions pour la Marine nationale dans la protection du « nerf de la guerre » en mer ?

Du fait de la persistance de ces menaces et de la réalité des potentielles conséquences, la « sécuritisation »⁷² des intérêts commerciaux en mer apparaît comme une nécessité, ou, à défaut, la démonstration d'une capacité d'opérer une protection est nécessaire afin de générer un effet dissuasif⁷³. À ce titre, la Marine nationale se veut être l'acteur de prédilection pour assurer cette mission. Pour rappel, Mahan défendait déjà en 1890 l'idée selon laquelle « ce sont les navires de guerre qui, en temps d'hostilités, ont la charge de protéger le commerce »⁷⁴, la marine de guerre dépendant directement « des intérêts engagés sur mer »⁷⁵. Celle-ci remplit donc trois missions dans un objectif de protection du commerce : la protection des navires, des verrous dits stratégiques⁷⁶ et des infrastructures.

71. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, op. cit., p. 60.

72. B. Buzan, *People, States & Fear*, Londres, Harvester Wheatsheaf, 2nde édition, 1991.

73. Nous reviendrons ultérieurement sur le concept de dissuasion.

74. A. Mahan, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, op. cit., p. 44.

75. *Ibid.*, p. 89.

76. On peut citer comme exemple le détroit de Gibraltar, celui de Bab Al Mandeb.

Concernant la protection des navires de commerce, la réflexion tactique est abondante sur le sujet⁷⁷. Retenons seulement que la méthode la plus efficace d'un point de vue opérationnel face aux menaces est celle du convoi, qui « donne à une quantité finie de moyens la plus grande capacité de protection, parce que le mieux est de s'interposer entre l'assaillant et le protégé »⁷⁸. Le regroupement de navires protégés par une escorte s'avère de fait le meilleur moyen pour maintenir les lignes d'approvisionnement, à la fois en termes d'efficacité et de coût. Il faudra ainsi prendre en compte, d'un point de vue opérationnel, les cinq types de menaces pesant sur un convoi :

- La menace aérienne (par des avions de chasse ou hélicoptères voire des drones opérant depuis la terre ou depuis la mer *via* un aéronef) ;
- La menace de surface (comme le théorisait la Jeune École notamment) ;
- La menace terrestre (comme l'ont démontré les tirs de missiles houthis depuis le Yémen) ;
- La menace des mines (comme au large de l'Ukraine) ;
- La menace sous-marine (comme durant les deux conflits mondiaux).

Pour ce faire, la Marine française dispose d'un certain nombre de bâtiments en mesure d'assurer la protection d'un ou plusieurs convois en mer⁷⁹, au premier rang desquels les FREMM-DA (frégates multi-missions à capacité de défense aérienne renforcée), particulièrement adaptées à la lutte anti-sous-marine, antiaérienne et à la protection contre les navires de surface. Le faible nombre d'unités (deux bâtiments), tout comme la prise en compte de potentiels besoins de déploiement dans d'autres théâtres (pour mener une guerre d'escadre)⁸⁰, rend toutefois nécessaire de compléter voire de substituer leur mobilisation par une combinaison de FREMM « classiques » (plus nombreuses – six unités) et de frégates type La Fayette (cinq unités disponibles). Le soutien d'un des SNA dont dispose la France pourra ici être précieux, par ses capacités de lutte anti-sous-marines comme en matière de renseignement dans le cadre d'une mission d'escorte.

Le convoi peut par ailleurs bénéficier du concours en amont de chasseurs de mines tripartite (CMT – 9 à ce jour) ou de bâtiments base de plongeurs démineurs (BBDP – 4 à ce jour) pour sécuriser le passage à

77. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, *op. cit.*

78. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, *op. cit.*, p. 146.

79. Voir *infra* pour le dilemme relatif à la mobilisation de forces navales à des fins de sécurisation des flux maritimes dans un contexte de « haute intensité ».

80. Il en sera de même pour les futures frégates de défense et d'intervention (FDI).

travers les espaces qualifiés de « verrous stratégiques » ou afin de sécuriser les abords des ports de départ et/ou de destination.

Un double arbitrage est toutefois nécessaire. L'hypothèse d'un conflit de « haute intensité » appelant par ailleurs à regarder de manière objective les sollicitations auxquelles feront face les forces navales françaises, il faudra définir, d'une part, quelles ressources pourront être allouées à ces missions de protection. À ce jour, la flotte française se trouve particulièrement limitée en nombre d'unités disponibles, et une réflexion politico-militaire devra être menée en amont afin de définir quelles ressources pourront être consacrées à la protection des intérêts en mer français ou alliés.

D'autre part, il sera impératif de définir avec précision ce qui devra faire l'objet d'une escorte. Étant entendu qu'il sera impossible de protéger le trafic dans son ensemble ni même de tout surveiller en mer⁸¹, des choix devront être opérés à la fois selon le caractère critique des biens transitant par la mer – on parlera de flux critiques – et selon le caractère essentiel des missions assurées par les navires à protéger (réparation d'infrastructures critiques etc.). Sur ce dernier aspect, il est pertinent de se référer au concept de flotte stratégique, soit le noyau dur de la flotte marchande nationale nécessaire à la survie économique et sécuritaire du pays⁸². Ainsi, dans un contexte de haute intensité, les moyens de la Marine française pourront assurer la sécurité des navires transportant des biens de nature essentielle ou des navires de service relatifs au maintien en condition opérationnelle d'infrastructures vitales, ceci permettant de ne pas tomber dans l'écueil de la dispersion des moyens, qui réduirait par ailleurs le potentiel offensif des forces navales sur d'autres théâtres tout en réduisant les forces disponibles pour assurer d'autres missions de protection. Et ce d'autant plus que la protection est certes « gourmande » en termes de moyens capacitaires, mais également pécuniaires : la neutralisation en mer Rouge de missiles ou drones houthis à faible valeur commerciale (quelques milliers d'euros pièce) a pu un temps mobiliser des ressources au coût significatif tels que les missiles de défense aérienne ASTER-15 (estimé à plus d'un million d'euros l'unité), avant que la Marine n'adapte son dispositif. L'asymétrie entre les acteurs étatiques et non étatiques peut mener à une forme d'usure sur le plan financier et sur les stocks disponibles. Cette usure peut être

81. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, op. cit., p. 260.

82. « Mission gouvernementale relative à la réévaluation du dispositif de Flotte stratégique », Première ministre, 17 juillet 2023.

accentuée si l'adversaire a recours à des navires « basiques »⁸³ et dispose de chantiers navals en mesure de remplacer rapidement les unités coulées⁸⁴.

Concernant le pavillon des navires escortés, il pourrait être utile, selon la configuration, de procéder à un « re-pavillonnage » de ces derniers. La pratique avait été observée lors de la guerre des tankers, durant laquelle un certain nombre de navires koweïtiens étaient passés sous pavillon américain et bénéficiaient alors des protections offertes par l'*US Navy*⁸⁵. L'objectif étant ici de dissuader un adversaire de s'en prendre à un bâtiment battant pavillon français. Elle ne pourrait avoir un intérêt que dans certaines circonstances particulières (où le fait de disposer d'un drapeau français pourrait constituer une forme de protection par dissuasion) et ne serait donc pas utile en tout lieu et en tout temps : on a pu observer l'efficacité de cette pratique en mer Rouge, où les navires battant pavillon chinois ont été globalement épargnés par les tirs houthis, la Chine étant alors perçue comme neutre. En revanche, en cas d'implication française dans un conflit, battre pavillon tricolore aurait alors pour effet pour un navire d'être rattaché à un des États belligérants et serait donc contre-productif.

Pour ce qui est de la protection des infrastructures fixes contribuant à des activités économiques en mer et confrontées à quatre types de menaces⁸⁶, des choix devront ici aussi être opérés. La pertinence du déploiement de moyens de protection doit être analysée au prisme de deux critères : le caractère vital (*i.e.* « ce dont la suppression entraîne la mort »⁸⁷) de l'infrastructure et sa capacité de résilience. Devront ainsi être protégées en priorité les infrastructures dont la neutralisation aurait des effets irréversibles dans la capacité de l'État à faire fonctionner ses services essentiels, à poursuivre l'effort de guerre et dont la résilience à une attaque s'avère faible. Une plateforme éolienne en mer ne serait donc pas considérée comme vitale d'un point de vue français, dans la mesure où la destruction de plusieurs d'entre elles serait en partie compensable par les installations nucléaires à terre. Il en va de même pour les câbles sous-marins, dont la dégradation voire la neutralisation de certains câbles pourrait être compensée par un « re-routage » des communications *via* d'autres câbles. En conclusion, dans un contexte de haute intensité et de nécessaire mobilisation des unités navales sur plusieurs théâtres

83. Comme théorisé par la Jeune École et adoptant de fait la théorie du *high/low mix* de l'Amiral Zumwalt.

84. S. Biddle et E. Labs, « Does America Face a “Ship Gap” With China? The Real Threat Posed by Beijing’s Fast-Growing Navy », *Foreign Affairs*, 19 mars 2025.

85. M. Wachenfeld, « Reflagging Kuwaiti Tankers: A U. S. Response in the Persian Gulf », *Duke Law Journal*, n° 1, 1988, p. 174-202. L'un des objectifs était aussi d'empêcher ces navires de passer sous pavillon soviétique.

86. Sous-marine, de surface, aérienne ou *via* des mines dérivantes.

87. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, *op. cit.*, p. 61.

d'opération, il faudra accepter de subir des endommagements/destructions, dès lors qu'elles sont compensables et ne portent pas profondément et durablement atteinte à la capacité de l'État à accomplir ses missions essentielles, civiles comme militaires.

Pour les infrastructures nécessitant de fait une protection, le minage (de protection ou défensif)⁸⁸ s'avère une technique possible, en ce qu'il peut s'avérer efficace à la fois contre les menaces sous-marines (y compris les drones) et celles de surface (mines à orin ou mines de fond). Des difficultés pratiques et légales pourront toutefois être rencontrées et devront être anticipées. Le minage peut en effet s'avérer complexe à réaliser dans les eaux à faible profondeur. Par ailleurs, la responsabilité légale de l'État opérant le minage peut être engagée en cas d'incident survenant avec des navires civils ou neutres empruntant les voies de navigation situées à proximité de la zone minée. Une réflexion approfondie devra être menée en amont à la fois quant à la pertinence de cette option et quant à ses modalités pratiques. La dronisation en cours des forces navales françaises peut également offrir des opportunités en raison de sa capacité à venir à jouer un rôle actif contre la menace incarnée par les mines dérivantes ou par les véhicules sous-marins. Une protection antiaérienne est également nécessaire par voie navale (FREMM-DA, FDI ou FDA) ou au sol pour les infrastructures portuaires ou à proximité du littoral.

Les acteurs privés ont donc un rôle fondamental à jouer dans la surveillance des infrastructures à protéger. La contribution du secteur privé à la surveillance (et non à la protection) de ces plateformes, câbles ou gazoducs est essentielle afin d'orienter les actions de protection opérées par les armées française et alliées⁸⁹.

Une nécessaire flexibilité de la réponse

La nature de l'adversaire ainsi que celle de la cible (convoi, infrastructure fixe) sont de nature à aiguiller le tacticien sur le type de protection à privilégier : face à un acteur non étatique, la probabilité d'une menace sous-marine est faible. En revanche, face à un adversaire dont les capacités navales sont de premier plan, il faut être particulièrement vigilant quant à la menace sous-marine, le sous-marin apparaissant « comme une menace redoutable, surtout s'il est à propulsion nucléaire »⁹⁰. Sa capacité de naviguer de manière discrète dans un espace maritime qui « est et restera

88. D. Richard, « Enjeux stratégiques de la guerre des mines », Centre d'études supérieures de la Marine, 2013.

89. Voir *infra*.

90. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, op. cit., p. 86.

un lieu de dilution »⁹¹ en fait l'un des principaux dangers pour les intérêts – fixes comme mobiles – en mer d'un État.

Tableau 1 : Nombre de sous-marins par États et par catégorie⁹²

	États-Unis	France	Royaume-Uni	Russie	Chine	Iran
SNLE	14	4	4	11	6	0
SNA	53	6	6	19	6	0
Conventionnelles	-	-	-	21	47	17

Source : IISS, *military balance 2023*.

Par ailleurs, la posture défensive étant par nature consommatrice de moyens, une des tactiques possibles serait, dès les premières heures du conflit, de tenter de neutraliser les capacités navales d'un adversaire en amont de leur engagement. Cela pourrait se faire en neutralisant la flotte adverse dans son port d'attache (notamment ses sous-marins d'attaque) ou en mer avant qu'elle ne passe à l'action. Ce serait de fait un retour à l'approche mahanienne visant à interdire l'accès à la mer à l'adversaire (*sea power*). Cette approche impliquerait également une neutralisation préventive de tous les points d'appui dont pourrait disposer un adversaire à travers le globe : on pense ici aux infrastructures portuaires dont disposerait un adversaire en différents espaces et qui pourraient servir de point de départ d'offensives navales ou aériennes⁹³. Ici encore la prudence est de mise : face à un adversaire doté d'une capacité de riposte atomique, il faut estimer dans quelles mesures une attaque d'une telle envergure ne sera pas assimilée à une atteinte contre ses intérêts vitaux pouvant engendrer une riposte nucléaire⁹⁴. Enfin, rappelons que la tactique visant à éliminer les capacités adverses s'est avérée limitée en efficacité, les Israéliens ne parvenant pas à empêcher les rebelles houthis de perturber le trafic maritime en mer Rouge.

En conclusion, dans tous les cas et quel que soit l'objet de la protection, celle-ci devra être permanente et accolée à la cible protégée, ce qui oblige à des choix. En mer, on ne peut en effet protéger de manière efficiente en demeurant à distance. L'acceptation de la vulnérabilité de certaines infrastructures et navires, voire de leur destruction, est nécessaire afin de garantir la meilleure efficacité des actions navales dans leur ensemble.

91. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, op. cit., p. 101.

92. Source : « IISS Military Balance », International Institute for Strategic Studies, 2023.

93. On pense ici aux Allemands durant le second conflit mondial, qui ont pu utiliser les infrastructures en France ou en Norvège pour attaquer les navires de commerce britanniques.

94. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, op. cit.

Quelle place pour les alliés ?

La protection du commerce en mer est une action particulièrement consommatrice de ressources⁹⁵. En tant que membre de l'Union européenne et de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN), la France pourra, en cas d'engagement dans un conflit armé ou de menace contre ses intérêts en mer, compter sur ses alliés et sur l'engagement de leurs capacités navales. La mise en place en février 2024 de l'opération *Aspides*, qui vise à protéger le trafic maritime et contribue à la liberté de navigation en mer Rouge, témoigne de la mutualisation des intérêts en mer des États. Dans cette configuration, une division du travail pourrait être opérée entre les différents membres d'une coalition pour mener un certain nombre de tâches défensives. Cette division pourrait être établie de manière géographique et/ou par mission.

L'approche géographique consisterait en ce que chaque État ou groupe d'États d'une coalition se voit chargé de la sécurisation d'un espace géographiquement limité⁹⁶. Cette approche fut proposée par l'Allemagne et la Norvège en novembre 2024 au sein de l'OTAN, estimant que la protection des infrastructures sous-marines devait faire l'objet d'un partage de responsabilités entre les États membres. L'Allemagne proposait ainsi d'assumer la sécurité en mer Baltique et la Norvège en mer du Nord⁹⁷. Soulignons que devront également être concernées par cette protection les infrastructures de surface jugées essentielles et situées dans les zones assignées. Cette répartition par zone a déjà été opérée par le passé : au début du XX^e siècle, le Royaume-Uni et la France s'étaient entendus pour que le premier assure le contrôle de l'océan quand Paris se voyait confier la sécurité en Méditerranée⁹⁸. Par ailleurs, et dans une perspective de protection plus générale des intérêts commerciaux en mer, l'approche géographique devra être complétée par une approche par mission : les convois, pouvant de fait naviguer en dehors des zones de protection, devront faire l'objet d'une escorte, laquelle pourrait être confiée à des États ne se voyant pas attribuer de zone de défense, toujours dans une logique de ne pas accentuer la dispersion des forces navales des États.

Les États européens, dans un contexte général de réarmement naval, ont multiplié ces derniers mois les acquisitions de bâtiments permettant de renforcer leur potentiel d'action en mer. L'Allemagne dispose ainsi à ce jour de nombreux bâtiments dédiés à la lutte contre les mines (chasseurs de mines de la classe *Frankenthal*, drones de nettoyage de mines de la classe

95. Échanges avec un officier de la Marine nationale réalisés en avril 2025.

96. Il ne s'agit pas ici de contrôler un espace dans son ensemble, l'Histoire ayant démontré l'inefficacité du procédé, mais de proposer une protection des infrastructures présentes dans un espace donné.

97. N. Alipour, « OTAN : l'Allemagne et la Norvège veulent partager la protection des infrastructures sous-marines », *euractiv.fr*, 18 octobre 2024.

98. M. Motte, « L'épreuve des faits ou la pensée navale française face à la Grande Guerre », *op.cit.*

Seehund). Elle envisage de renforcer à l'avenir ses capacités de minage⁹⁹ et augmente dans le même temps le nombre de ses unités destinées à la guerre en mer (livraison prochaine de sous-marins de type 212 CD, également livrés à la Norvège¹⁰⁰), tout en prévoyant de prochainement accroître le nombre de ses frégates anti-sous-marines. Il en va de même pour des États tels que la Belgique et les Pays-Bas, qui ont récemment commandé un certain nombre d'équipements en vue d'une potentielle guerre des mines à venir¹⁰¹. Soulignons enfin l'expertise des États du nord de l'Europe (Norvège, Suède), spécialisés dans la protection des infrastructures en mer ou situées à proximité des fjords.

Quels rôles pour les acteurs privés ?

Les missions de défense relèvent avant tout des compétences des marines nationales. Toutefois, le rôle des acteurs privés n'est pas nul dans l'ambition de protéger les intérêts économiques de l'État en mer. Tout d'abord, une coordination sera nécessaire entre les acteurs privés du commerce en mer et les États. Dans la mesure où leurs navires ou infrastructures feront l'objet d'une sécurisation par les moyens navals de la puissance publique, une coordination pilotée par l'État est indispensable. Il importera notamment aux armateurs d'inscrire le transit de leurs navires dans la politique de convois alors mise en place. Par ailleurs, face aux réticences potentielles de certains acteurs privés à engager leurs navires sur mer dans un contexte de conflit armé de grande intensité, il pourrait être envisagé que l'État, sans nécessairement recourir à la réquisition, assure lui-même les navires menacés, afin de ne pas faire supporter aux armateurs le surcoût engendré par le contexte dégradé. De même qu'il serait souhaitable que les armateurs répondent favorablement aux injonctions potentielles de « repavillonnage » des navires¹⁰², dans une optique précédemment développée.

S'il est entendu que les acteurs privés n'ont nullement vocation à assurer des missions de défense en temps de crise¹⁰³, leur rôle n'est pour autant pas exclusivement passif. De par leur implication dans l'établissement et la mise en œuvre des procédures de sécurité (en lien avec les États), dans le développement des mécanismes de surveillance technologique des infrastructures, ils peuvent contribuer à soutenir d'un point de vue informationnel l'action des marines (par du renseignement technique), contribuant ainsi à réduire le brouillard de la guerre. De fait, la

99. Entretien avec un capitaine de frégate de la Marine allemande, réalisé le 26 mars 2025.

100. « Type 212CD Submarines, Germany », *Naval Technology*, 28 juillet 2021.

101. « Naval Group met à l'eau le premier navire de lutte contre les mines du programme rMCM belge-néerlandais et met sur cale le troisième », Naval Group, 29 mars 2023.

102. Sous drapeau tricolore ou à l'inverse sous pavillon d'un État neutre, en fonction des configurations.

103. Propos de Simon Bergulf, représentant de Maersk Europe, à la Conférence Navale de Paris du 4 février 2025.

participation active des acteurs privés et du monde civil plus généralement dans les exercices de préparation à la guerre en mer est indispensable¹⁰⁴.

Enfin, la centralité du secteur privé dans la capacité à produire des technologies permet de potentiellement soulager l'effort militaire, notamment humain. La dronisation représente, en ce sens, une réelle opportunité¹⁰⁵.

La dissuasion, le meilleur rempart ?

Nous l'avons dit, l'approche défensive est particulièrement consommatrice de moyens. Même dans le cadre d'une mutualisation de ceux-ci entre alliés et/ou une spécialisation par espace ou par mission, elle nécessite *de facto* une mobilisation d'unités et de marins, qui peut s'avérer pesante en contexte de guerre de haute intensité et s'étalant dans la durée. À cet égard, le meilleur moyen de protéger des intérêts, en mer comme ailleurs, reste de dissuader un adversaire de les attaquer. Concernant le commerce en mer, trois types de dissuasion peuvent potentiellement s'opérer.

La première est la dissuasion par déni. Elle consiste à déployer des moyens (minage défensif, navires militaires) autour des intérêts à protéger en vue de dissuader l'adversaire de les attaquer, son offensive ayant peu de chance d'aboutir et aura, dans tous les cas, mobilisé des moyens conséquents (qui n'auront de fait pas été employés ailleurs).

Par ailleurs, s'il n'est jamais impossible pour un adversaire de pénétrer dans une zone, même protégée¹⁰⁶, il est en revanche possible de tenter de le convaincre qu'il n'en ressortira pas (vivant ?), et ainsi générer chez lui un excès de prudence qui le dissuadera d'agir. C'est le second volet de la dissuasion applicable dans ce cas de figure. En ce sens, la consistance des moyens de protection déployés par le ou les défenseurs (SNA, frégates modernes, drones, etc.), tout comme la publicité faite à ce sujet – forme de diplomatie navale ou de signalement stratégique¹⁰⁷ –, permettront à un adversaire d'évaluer les risques encourus et de le pousser à renoncer à son attaque.

Enfin, il pourrait être envisagé de mettre en place une dissuasion par représailles, conventionnelles ou nucléaires. L'idée serait alors de soutenir que toute attaque contre les intérêts commerciaux de l'État en mer serait

104. Il a par exemple été évoqué lors de la Conférence navale de Paris du 4 février 2025 une participation active des acteurs privés à l'exercice ORION 2026.

105. L. Péria-Peigné, « La dronisation navale, une opportunité pour la Marine nationale de 2030 ? », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 25 août 2022.

106. T. Lavernhe et O. Corman, *Vaincre en mer au XXI^e siècle. La tactique au cinquième âge du combat naval*, *op. cit.*, p. 317.

107. J. Bachelier, H. Fayet, A. Jonnekin et F. Renaud, « Le signalement stratégique. Un levier pour la France dans la compétition entre puissances ? », *Focus stratégique*, n°114, Ifri, mai 2023.

suivie de représailles massives, conventionnelles¹⁰⁸ ou potentiellement nucléaires. Seulement, trois points sont à souligner :

- Une telle doctrine n'est applicable que si l'État renonce lui-même à attaquer le commerce adverse, dans une logique de non-agression réciproque spécifique. Il est en effet peu réaliste d'attaquer le commerce adverse tout en n'acceptant pas de subir le même traitement en retour.
- Pour ce qui est de la menace de représailles nucléaires, elle ne peut rationnellement concerner que des intérêts qui sont considérés comme vitaux, ou dont les conséquences des destructions cumulées mettent en danger la survie de l'État¹⁰⁹. D'autre part, il faut tenir compte de la nature de l'adversaire : menacer de représailles nucléaires un État lui-même doté constituerait une montée aux extrêmes que les belligérants de tous côtés ne souhaitent probablement pas atteindre, en vertu du principe classique de destruction mutuelle assurée.
- Enfin, les représailles (conventionnelles) ont parfois un impact limité. Une fois de plus, l'exemple des Houthis en mer Rouge témoigne de la résilience de certaines organisations face à des représailles menées depuis plusieurs mois, malgré une disproportion manifeste des rapports de force¹¹⁰.

108. Les États-Unis sous Donald Trump et Israël durant la guerre à Gaza ont eu recours à cette rhétorique des représailles massives, avec un succès mitigé : les Houthis ont signé un accord avec Washington mais continuent de cibler les navires liés à l'État hébreu.

109. Voir à ce sujet l'avis de la Cour internationale de justice de 1996.

110. E. Braw, « What Attacks on Shipping Mean for the Global Maritime Order », *op. cit.*

Mener une guerre au commerce au XXI^e siècle. Quelles approches pour la Marine française ?

Reste à questionner l'éventuelle mise en place d'une stratégie de guerre au commerce adverse en mer en cas de conflit armé. Si la pratique est historiquement associée au « faible » qui y voyait un moyen de fragiliser un adversaire dominant, elle peut aujourd'hui présenter un intérêt. Quelle est sa pertinence pour les armées françaises ? Quels sont les risques auxquels la France pourrait être confrontée si elle venait à adopter cette approche ? La France se contraindrait-elle à respecter le droit international dans un contexte de « haute intensité » ?

L'attaque du commerce adverse en droit international : une pratique encadrée

Régime démocratique indiquant respecter les normes internationales auxquelles elle adhère¹¹¹, la France encadre la pratique de ses forces armées en les contraignant à agir conformément au cadre imposé par le droit de la guerre tel que défini dans les différentes conventions (Genève, etc.). La France est par ailleurs membre de la Cour pénale internationale, chargée de juger les individus présumés responsables de différents crimes, témoignant de l'engagement français à contribuer à la lutte contre l'impunité des auteurs d'infractions majeures au droit international. La stratégie française d'influence par le droit international publiée en 2023 fait de la promotion du droit international et de son respect un des éléments du *soft power* français.

En droit, il n'est pas réprouvé en contexte de conflit armé de s'en prendre au commerce en mer d'un adversaire. Le manuel de San Remo stipule en son article 135 que « les navires ennemis, qu'ils soient de commerce ou non, et leurs marchandises peuvent être capturés hors des eaux neutres [...] ». L'article 139 vient compléter cette disposition en stipulant qu'un « navire de commerce ennemi capturé peut exceptionnellement être détruit lorsque les circonstances militaires

111. On pourra ici se référer aux deux dernières revues nationales stratégiques, de 2022 et de 2025. « Revue nationale stratégique », Secrétariat général au gouvernement et à la sécurité nationale, 2025.

empêchent de s'en emparer ou de l'envoyer pour jugement comme prise ennemie ». Aussi, si la pratique, bien qu'encadrée, est tolérée, se pose toutefois la question de sa pertinence, notamment au regard des contraintes juridiques.

Attaquer le commerce en mer adverse. Quels gains potentiels ?

Quels seraient les gains potentiels d'une telle pratique pour la France et ses alliés dans le cadre d'un conflit armé contre un acteur étatique ? L'expérience a mis en lumière trois objectifs attendus relatifs à la pratique de l'attaque en mer d'intérêts commerciaux :

- l'affaiblissement économique de l'adversaire visant à le rendre inapte à poursuivre le financement de l'effort de guerre (Iran-Irak 1980-1988, Russie en mer Noire depuis 2022) ;
- capturer des ressources utiles en temps de guerre (comme Suffren face aux Anglais au large des Indes au XVIII^e siècle) ;
- exercer une pression politique sur un ou plusieurs acteurs (Houthis du Yémen qui défendent l'arrêt de la guerre menée par Israël à Gaza)¹¹².

Les objectifs escomptés peuvent toutefois s'avérer plus larges. Milan Vigo estime qu'outre empêcher l'ennemi de disposer de ressources pour soutenir l'effort de guerre, la pratique pouvait avoir pour effet de saper le moral de la population adverse et son soutien à l'effort de guerre¹¹³. Geoffrey Till y voyait également une pratique contraignant l'adversaire à diviser ses forces pour protéger ses intérêts commerciaux en mer¹¹⁴.

Si dans le cadre d'un conflit international de grande envergure une guerre au commerce en mer pourrait permettre d'atteindre un ou plusieurs objectifs de niveau stratégique, plusieurs limites empiriques viennent nuancer ces ambitions. Des exemples récents (mer Rouge, Ukraine) soulignent dans quelle mesure la pratique, si elle permet de fragiliser en partie un adversaire, parvient rarement à avoir un effet significatif sur sa volonté ou sur ses moyens de poursuivre la guerre. Par ailleurs, il existe actuellement un grand nombre de moyens de contournement des actions offensives en mer contre des intérêts commerciaux (*ghost fleet*, sociétés

112. On pourrait également ajouter, à la lumière de ce qu'a fait la Russie en mer Noire, le fait d'attaquer le commerce adverse afin de provoquer une crise qui aboutira à des négociations et un arrêt de la pratique en échange d'une non-inclusion dans les sanctions occidentales des exportations de blé russe.

113. M. Vigo, *Maritime Strategy and Sea Denial*, Abingdon & New-York, Routledge, 2019, p. 219. On pourrait toutefois objecter à ce postulat que la résilience des populations est souvent plus forte qu'attendue, menant à un échec stratégique de l'assaillant.

114. G. Till, *Seapower. A guide for the Twenty-First Century*, Abingdon & New-York, Routledge, 2013, p. 213.

écran, voie terrestre, contrebande, etc.). En période de guerre, un assaillant peut certes espérer prendre possession d'une flotte et de sa cargaison et la redistribuer à ses troupes¹¹⁵ ou à sa population, mais l'intérêt est faible à l'échelle étatique, compte tenu notamment de l'effort nécessaire pour mener de telles opérations. Concernant l'affaiblissement attendu du moral des populations civiles, cela s'avère un calcul hasardeux, tant l'expérience a souvent démontré la capacité de résilience des sociétés civiles aux conflits.

Reste l'objectif de contraindre l'adversaire à diviser ses forces dont une partie devra être affectée à la protection d'une partie de son commerce ou de ses infrastructures essentielles en mer. Celui-ci semble s'avérer le seul à avoir une pertinence significative dans un contexte de guerre de haute intensité. Comme l'estime un officier général de la Marine nationale¹¹⁶, l'objectif pourrait être à travers la pratique de « créer de l'incertitude » chez l'adversaire en lui faisant « peur sur la sûreté de ses approvisionnements » et en l'obligeant ainsi à « déployer des moyens pour protéger ses infrastructures et son commerce ». En somme, cette stratégie consisterait en la mise en place d'une « logique de harcèlement » qui, sur du long terme, provoquerait une forme d'usure de l'adversaire. Cette approche pourrait s'avérer utile face à un adversaire disposant d'une importante marine (comme la Chine, première flotte mondiale en nombre d'unités), la partie adverse serait ainsi contrainte de diviser ses forces pour assurer les différentes missions, et/ou face à un adversaire qui ne dispose pas ou de peu d'alliés, ne lui permettant pas d'opérer la division du travail précédemment évoquée.

Ainsi la pratique consisterait à procéder, de manière non généralisée ni systématique, à des interventions contre des cargaisons en mer d'un adversaire, dans le respect du droit international et du droit des États neutres, en ciblant les marchandises les plus essentielles à ses intérêts de sorte à instaurer un degré de menace suffisant pour qu'il puisse à son tour procéder à une « sécuritisation » de ses intérêts en mer. Pour les infrastructures situées en mer, celles-ci étant de nature civile, elles ne peuvent faire l'objet d'attaques en vertu des normes internationales en vigueur (et du principe de distinction). L'État attaquant peut toutefois avoir recours à la tactique du « bluff » (notamment *via* des patrouilles militaires ou l'envoi de drones à proximité) afin d'entretenir l'effet psychologique sur l'adversaire.

Enfin, sur le plan opérationnel, puisque l'objectif recherché n'est pas la neutralisation effective du commerce adverse mais la création d'un effet psychologique participant à la coercition, les forces offensives à mobiliser n'auront guère besoin d'être massives : l'affectation de quelques unités, telles que des sous-marins ou des drones, à cette mission sera suffisante

115. Suffren l'avait fait lors de la guerre d'indépendance d'Amérique.

116. Entretien réalisé le 26 mars 2025.

pour convaincre l'adversaire de protéger ses intérêts. *Exit* donc ici la pratique de la chasse en « meute » observée par le passé¹¹⁷, la mobilisation de quelques unités et la démonstration pratique des capacités de nuisance de ces dernières, associées à une forte communication, permettront potentiellement d'atteindre l'objectif attendu.

Endommager l'économie adverse en mer. Quelles modalités d'action ?

Si l'objectif demeure toutefois de fragiliser l'économie de l'adversaire, il faut alors prendre en compte plusieurs paramètres. Tout d'abord, pour qu'une guerre au commerce (sur mer mais de manière générale également) soit efficace, celle-ci doit s'inscrire dans le temps long. Comme le souligne Moineville, la guerre au commerce n'est pas adaptée aux conflits de faible durée dans la mesure où ses effets ne se font véritablement ressentir qu'au fur et à mesure que l'on avance dans le temps. Par ailleurs, pour une efficacité maximale, elle doit être associée à des sanctions au niveau international, par exemple au niveau du Conseil de sécurité des Nations unies – qui restent difficilement envisageables en cas de conflit.

Sur le plan opérationnel, la géographie demeure un aspect essentiel. Dans le cadre d'un territoire adverse enclavé avec un faible accès en mer, le verrouillage permanent des voies de sortie, *via* le blocus naval, semble l'option la plus pertinente et par ailleurs permise par le droit international¹¹⁸. Le minage apparaît comme l'option la plus indiquée (simplicité et faible coût) pour ce faire¹¹⁹.

Si en revanche la géographie de l'État cible ne permet pas d'encercler la flotte de l'adversaire, en raison par exemple de l'étendue de son littoral, l'option idéale consisterait alors, outre l'interception des navires de commerces de l'ennemi en mer, à verrouiller les points de passage clés pour le commerce maritime (Ormuz, Bab Al Mandeb, Malacca, Panama etc.) permettant de bloquer ou au moins réduire les capacités d'export/import de l'adversaire et ainsi (relativement) porter atteinte à sa capacité à poursuivre le conflit. Dans cette optique, il est toutefois impératif d'agir en respectant deux principes : la conformité des actions avec le droit international et le respect du droit des États neutres. Concernant le blocage de ces points d'accès, l'article 89 du manuel de San Remo souligne qu'il est « interdit d'empêcher le passage en transit par les détroits internationaux et le passage archipélagique, sauf si des itinéraires de rechange sûrs et pratiques sont établis ». De la même manière, l'article 106 rappelle que

117. C. Symonds, *Histoire navale de la Seconde Guerre mondiale*, op. cit.

118. Article 93 du manuel de San Remo.

119. Il faudra également ici composer avec le droit des États neutres à poursuivre leurs activités commerciales en mer. De fait, l'idéal serait de pouvoir bloquer les productions adverses dès leur point de départ, au niveau des ports.

l'établissement de zones interdites à la navigation doit tenir compte du « droit des États neutres aux utilisations légitimes de la mer » et que « une voie de passage à travers la zone doit être assurée aux navires et aéronefs neutres ». Le mouillage de mines, s'il venait à être pratiqué, doit lui aussi respecter des normes précises. L'article 89 du manuel de San Remo rappelle que « les États qui mouillent des mines doivent dûment prendre en compte les utilisations légitimes de la haute mer, entre autres, en établissant des itinéraires de rechange sûrs pour les navires de commerce des États neutres ». Aussi, il importerait aux forces françaises et à leurs alliés de veiller au respect scrupuleux de ces principes, notamment *via* la création d'itinéraires alternatifs sécurisés, afin de rester dans le périmètre de la légalité internationale à laquelle la France est attachée. Car, selon l'avis d'un officier général de la Marine nationale¹²⁰, la France « respectera le droit international même en cas de haute intensité ».

Pour ce qui est des cibles attaquables, les Conventions de Genève imposent aux États en conflit le respect du principe de distinction. L'article 48 du Protocole additionnel I stipule que les opérations doivent viser exclusivement des objectifs militaires, tandis que l'article 52 précise que ceux-ci se limitent aux biens apportant une contribution effective à l'action militaire et dont la destruction ou la capture procure un avantage militaire déterminé. De fait, les infrastructures civiles portuaires ou en mer d'un État adverse sont juridiquement protégées et ne peuvent donc faire l'objet d'une attaque, sauf s'il peut être démontré qu'elles profitent militairement à l'adversaire. Un câble sous-marin peut ainsi être considéré comme une cible légitime dès lors qu'il apporte une contribution militaire effective à l'ennemi.

Pour ce qui est des navires, il est prohibé d'attaquer les vaisseaux commerciaux de l'État adverse et de les couler d'emblée. En revanche, ils peuvent, tout comme leur marchandise, faire l'objet d'une prise s'ils n'entrent pas dans la catégorie des exceptions mentionnées à l'article 135 du manuel de San Remo. Les navires de commerce d'États neutres au conflit sont quant à eux protégés ainsi que leurs marchandises contre toute attaque ou saisie, à la double condition qu'ils ne participent (pas de manière directe ou indirecte) aux hostilités et qu'ils ne transportent pas de contrebande¹²¹. En l'absence d'une résolution du Conseil de sécurité des Nations unies adoptée en vertu du chapitre 7 et autorisant de déroger à certaines de ces dispositions, les marges d'action de la France sont *de facto* limitées.

Face à ce cadre exigeant qu'est le droit international et du fait qu'un État comme la France ne peut se permettre de l'ignorer de manière

120. Entretien de mars 2025.

121. Selon l'article 148 du manuel de San Remo, « sont considérées comme contrebande les marchandises qui sont finalement destinées à un territoire sous contrôle ennemi et qui sont susceptibles d'être utilisées dans le cadre d'un conflit armé ».

publique et officielle, une option possible consiste à recourir à l'action dite clandestine¹²². Non revendiquées, ces actions de sabotage de navires commerciaux ou d'infrastructures fixes se situent en dehors de la légalité internationale et ont pour but d'atteindre des objectifs politiques ou stratégiques sans pour autant assumer la responsabilité de l'acte, puisqu'effectuées clandestinement – une déclinaison de l'hybridité. Un risque réputationnel voire juridique est toutefois associé à la pratique en cas de découverte de l'origine de l'action. La tentative de sabotage du navire *Rainbow Warrior* par la DGSE avait par exemple provoqué un scandale politique dans les années 1980.

La question centrale du renseignement

Se présente toutefois une difficulté pratique, qui est celle de la localisation des navires marchands ennemis dès lors qu'ils sont en haute mer. Certains navires désactivent leur système AIS (*Automatic Identification System*) afin de devenir non repérables. Les méthodes de fraude à l'AIS, permettant de communiquer de fausses informations relatives à la position d'un navire, existent et peuvent elles aussi constituer une difficulté pour les « chasseurs ». La guerre en Ukraine et le développement de *ghost fleet* ont démontré la difficulté de contrôler l'ensemble des activités maritimes dans toute l'étendue océanique. De la même manière, outre la position des navires, il est indispensable de connaître le contenu des navires repérés et associés à l'ennemi, afin de ne cibler que les navires transportant des biens essentiels à destination de l'adversaire ou essentiels à son économie (à l'export par exemple), dans une logique d'économie des moyens.

Le renseignement joue également un rôle fondamental dans les opérations de guerre au commerce en mer. Opéré depuis l'espace *via* des satellites, il est déterminant sur le premier aspect relatif à la localisation des navires. Le secteur privé et les technologies qu'il met sur le marché sont dans ce domaine particulièrement précieux¹²³. Pour le renseignement relatif au contenu des navires, du renseignement humain ou aérien, voire cyber, est nécessaire afin d'identifier en amont quelles cargaisons sont chargées à bord des navires. Ceci afin d'orienter le plus efficacement possible les missions d'interception.

122. J.C. Cousseran et P. Hayez, *Renseigner les démocraties, renseigner en démocratie*, Paris, Odile Jacob, 2015.

123. Les systèmes proposés par la *start-up* française Unseenlabs, qui propose la géolocalisation de navires, y compris les navires fantômes, depuis l'espace, s'inscrivent dans ce segment.

Les actions non cinétiques, une alternative crédible ?

Si les actions cinétiques constituent la manière traditionnelle de porter atteinte aux intérêts commerciaux en mer d'un adversaire, le développement des technologies numériques peut également permettre d'atteindre des objectifs majeurs et ce à moindre coût. Il est ainsi envisageable et possible de procéder au brouillage GPS des navires commerciaux cibles dans un espace donné, afin de perturber leur itinéraire et ainsi affecter les flux commerciaux associés. Au printemps 2024, les forces armées françaises se sont exercées lors de l'exercice Black Crow 24 à brouiller les communications GPS des bâtiments sur un espace circonscrit, dans une optique de potentiel recours à venir à la pratique. De la même manière que les dispositifs de brouillage électromagnétique peuvent être utilisés afin de perturber le fonctionnement de plateformes fixes en mer de l'adversaire ou des câbles sous-marins utilisés par l'ennemi dans ses communications. La guerre électronique peut alors apparaître comme une alternative de choix afin de limiter le coût matériel de la guerre au commerce et ses impacts politiques, tout en atteignant l'objectif opérationnel escompté.

Possibles effets collatéraux d'une guerre au commerce en mer

Pour conclure sur le volet offensif de la guerre au commerce, il paraît fondamental de mettre en lumière deux risques partiellement évoqués et à nécessairement prendre en compte dès lors que l'on envisage de s'en prendre activement au commerce en mer d'un adversaire.

Primo, il faut préalablement estimer dans quelle mesure une guerre contre son commerce en mer n'est pas perçue comme une atteinte à ses intérêts vitaux et susceptible de provoquer une « riposte stratégique »¹²⁴, s'il s'avère doté de l'arme nucléaire. Il faut ainsi veiller à ne pas « pousser l'adversaire dans ses retranchements » et ainsi graduer en fonction de l'atteinte portée à ses intérêts sur les mers et sur les océans.

Secundo, il incombe d'évaluer en amont les effets collatéraux d'une telle pratique. Outre le fait que l'attaque au commerce adverse peut avoir pour conséquence de se pénaliser soi-même (dans le cas d'importations), elle peut avoir des effets sur certains alliés ou partenaires à l'échelle internationale, générant des tensions voire affaiblissant des alliances. L'exemple récent du blocage des exportations ukrainiennes de céréales par la Russie et les conséquences pour certains États proches de Moscou

124. H. Moineville, *La guerre navale. Réflexions sur les affrontements navals et leur avenir*, op. cit., p. 134.

(Égypte, etc.) ont en partie poussé Moscou à signer un accord en juillet 2022. On se rappelle que le recours débridé à la guerre au commerce en mer provoqua durant le premier conflit mondial une réprobation internationale contre l'Allemagne, dont les U-boote furent en grande partie responsables de l'entrée en guerre des États-Unis. La France, attachée au droit international, devra également veiller au respect du droit des États neutres en période de conflit armé.

Par ailleurs, devra être préalablement réalisée une étude du rapport bénéfices/coûts de l'opération. Sans pour autant souscrire à la thèse de Moineville qui stipule que « l'efficacité stratégique de la guerre au commerce suppose des moyens d'attaque énormes »¹²⁵, une planification avec les alliés sera toutefois nécessaire afin de procéder ici aussi à une division du travail, puisque la guerre au commerce s'inscrit dans une stratégie plus large.

Enfin, même si la France affirme respecter le droit international et les obligations associées, il sera nécessaire de questionner si la pratique de la guerre au commerce en mer doit s'inscrire dans les bornes fixées par les engagements internationaux de la France. Le cadre international, par les restrictions tactiques en termes de cibles et de pratiques qu'il impose, réduit de fait l'efficacité stratégique de cette forme de conflictualité, menant même à questionner sa pertinence.

La pratique doit donc faire l'objet d'une évaluation minutieuse, déterminant les objectifs précis attendus, les moyens à mobiliser, la tactique à déployer et les risques associés. Le tableau ci-après synthétise ces questionnements :

Questionnement	Pistes de réflexion
Quels effets escomptés ?	<ul style="list-style-type: none"> • Effet psychologique générant la mobilisation de forces défensives adverses • Asphyxie de l'économie de l'adversaire • Porter atteinte au moral de sa population • Acquérir des biens ou ressources précieux en temps de guerre • Exercer une pression politique

125. *Ibid.*, p. 149.

Quels moyens déployer ?	<ul style="list-style-type: none">• Mobilisation de moyens navals conséquents afin de réaliser des attaques en masse (effet de meute)• Unités isolées à fort impact psychologique (SNA, drones)• Faibles unités mais concentrées en des lieux précis (points de passage)
Avec qui opérer ?	<ul style="list-style-type: none">• Seul• Avec alliés
Quels risques associés ?	<ul style="list-style-type: none">• Risque de riposte stratégique• Risque de bloquer ses propres importations• Effets collatéraux sur les alliés et partenaires• Risques de violation du droit international relatifs aux droits des États neutres ou plus largement des engagements internationaux de la France

Conclusion

Si la guerre au commerce en mer demeure une pratique en vigueur et continuera probablement à être mise en œuvre à l'avenir, son efficacité est toutefois à questionner. Les moyens significatifs qu'elle nécessite, ses risques associés et les effets incertains qu'elle pourrait produire doivent conduire le décideur à procéder à une analyse rigoureuse du rapport coût/bénéfice qui en découle.

Il est cependant impératif de disposer à la fois de capacités et de schémas d'intervention établis et éprouvés afin de protéger les intérêts économiques en mer de la France ou de ses partenaires, dont l'importance demeure croissante à l'époque contemporaine. Seule ou aux côtés d'alliés, la Marine française peut se prévaloir à ce jour de moyens aptes à assurer ce type de missions. L'interrogation subsiste toutefois quant au risque de dispersion des moyens, qui, mobilisés sur différents théâtres et sur différentes actions, pourrait affaiblir la capacité française à protéger ses intérêts en tout lieu du globe. Les récentes déclarations du ministre des Armées Sébastien Lecornu sur un accroissement du nombre de bâtiments de premier rang (jusqu'à 18 frégates)¹²⁶ témoignent d'une orientation positive, laquelle devra être mise en perspective avec les moyens eux aussi croissants des potentiels futurs adversaires de la France.

126. D. Blin, « Le ministre des Armées ouvre la porte à une mise à jour de la loi de programmation militaire », *Le marin*, 1^{er} juillet 2025.



27 rue de la Procession 75740 Paris cedex 15 – France

Ifri.org