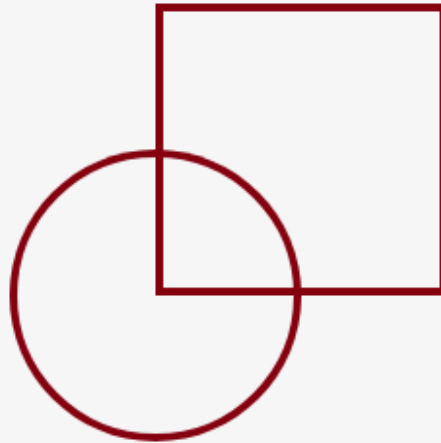




LES PAPIERS DE LA LIGNE FINE



LA LIGNE FINE

Institut

Sécurité maritime mondiale : protéger les flux dans un espace redevenu stratégique

Série : Fondements Stratégiques

Auteurs : Alek UMONT
Date de publication : 6 août 2026

Angle

La sécurité maritime est encore trop souvent pensée comme la protection des navires contre la piraterie, le terrorisme ou les affrontements navals. Ce cadrage est devenu insuffisant. L'enjeu réel consiste désormais à protéger un système circulatoire mondial composé de routes commerciales, de détroits, de ports, de câbles sous-marins, de pipelines, de satellites, de données et de chaînes logistiques privées.

La mer n'est plus seulement l'espace par lequel transite la puissance économique. Elle est devenue l'un des lieux où cette puissance peut être interrompue, contournée ou instrumentalisée. La sécurité maritime ne dépend donc plus uniquement de la maîtrise militaire des océans. Elle repose sur la capacité à garantir la continuité des flux dans un environnement où les menaces sont dispersées, les responsabilités fragmentées et les infrastructures difficilement défendables dans leur totalité.

Résumé exécutif

Le transport maritime assure plus de 80 % du commerce mondial de marchandises en volume. Cette centralité ne signifie pourtant pas que le système maritime soit solidement sécurisé. Elle révèle au contraire une dépendance massive à un nombre limité de routes, de détroits, de ports et d'infrastructures techniques¹.

Les crises successives en mer Rouge, en mer Noire, dans le golfe d'Aden et autour du canal de Panama ont montré qu'une perturbation localisée peut produire des conséquences mondiales : allongement des trajets, hausse des coûts, augmentation des primes d'assurance, congestion portuaire, tensions sur les chaînes d'approvisionnement et renchérissement des marchandises. En 2025, la CNUCED soulignait que les déroutements prolongés autour du cap de Bonne-Espérance avaient accru les délais, les coûts et les émissions, tandis que la fiabilité des chaînes logistiques continuait de se dégrader.

Mais la vulnérabilité maritime ne se réduit pas aux voies commerciales. Les fonds marins accueillent des câbles de télécommunications et des pipelines indispensables au fonctionnement des économies contemporaines. Les ports sont devenus des plateformes numériques et logistiques complexes. Les navires dépendent de systèmes de navigation, de positionnement et de communication exposés au brouillage, au piratage et à la manipulation.

La sécurité maritime mondiale traverse ainsi un déplacement majeur : elle ne consiste plus seulement à empêcher une flotte ennemie de contrôler la mer. Elle consiste à empêcher qu'une série d'attaques limitées, de sabotages ambigus, de pressions régionales ou de défaillances techniques ne compromette progressivement la continuité du système.

Cette évolution appelle une doctrine élargie. Les marines demeurent indispensables, mais elles ne peuvent surveiller chaque câble, escorter chaque navire ni protéger chaque installation. La sécurité maritime doit donc articuler puissance navale, résilience logistique, renseignement, coopération internationale, régulation des opérateurs privés et diversification des itinéraires. Ainsi, le véritable enjeu stratégique n'est pas la liberté abstraite des mers. Il est la capacité concrète à maintenir des flux essentiels malgré la conflictualité.

Introduction

¹ UN TRADE AND DEVELOPMENT. (2025, SEPTEMBER 24). MARITIME TRADE UNDER PRESSURE: GROWTH SET TO STALL IN 2025. <https://unctad.org/news/maritime-trade-under-pressure-growth-set-stall-2025>

La mer donne l'apparence de l'ouverture. Elle semble constituer un espace vaste, fluide et difficile à fermer durablement. Cette représentation a longtemps nourri l'idée que le commerce maritime mondial bénéficiait d'une forme de résilience naturelle : lorsqu'une route devenait dangereuse, les navires pouvaient en emprunter une autre. Cette flexibilité existe, mais elle a un coût.

Le contournement d'une zone de conflit allonge les distances, immobilise davantage de navires, augmente la consommation de carburant, renchérit les assurances et perturbe l'organisation des ports. Une route alternative ne remplace donc pas une route principale à conditions constantes. Elle déplace la vulnérabilité vers les capacités de transport, les délais, les stocks et les prix.

Les perturbations de la mer Rouge en ont fourni une démonstration directe. Des navires qui empruntaient auparavant le canal de Suez ont été détournés vers le cap de Bonne-Espérance, ajoutant des semaines à certaines rotations. La CNUCED considère désormais que les perturbations portuaires et les itinéraires allongés ne constituent plus seulement des accidents ponctuels, mais un facteur durable de volatilité du transport maritime².

Dans le même temps, la sécurité maritime a changé de nature. La piraterie persiste et connaît des résurgences régionales. Les attaques contre les navires peuvent être liées à des conflits terrestres. Les infrastructures sous-marines deviennent des cibles potentielles. Les marines sont sollicitées pour protéger les routes commerciales, surveiller les approches côtières, sécuriser les pipelines, contrôler les activités illicites et maintenir une présence dissuasive face à d'autres puissances. La conséquence est une extension continue du concept de sécurité maritime.

À mesure que le nombre de menaces augmente, le risque est cependant de regrouper sous une même expression des problèmes très différents : piraterie, guerre navale, terrorisme, pêche illégale, trafics, cyberattaques, sabotage, catastrophes environnementales ou coercition économique. Une définition trop large devient inutilisable. Une définition trop étroite ignore la réalité du système.

La sécurité maritime doit donc être comprise comme la capacité à maintenir l'usage politique, économique et stratégique des espaces maritimes malgré les menaces intentionnelles, les rivalités de puissance et les perturbations majeures. Elle ne consiste pas à supprimer tout risque. Elle consiste à empêcher qu'une vulnérabilité locale puisse interrompre une fonction vitale.

² UN TRADE AND DEVELOPMENT. (2025). REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025: STAYING THE COURSE IN TURBULENT WATERS. [HTTPS://UNCTAD.ORG/PUBLICATION/REVIEW-MARITIME-TRANSPORT-2025](https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025)

I. Le vrai sujet n'est pas la liberté des mers, mais la continuité des flux

La liberté de navigation demeure un principe central de l'ordre maritime international. Elle permet aux navires commerciaux et militaires de circuler dans les conditions définies par le droit de la mer. Mais la liberté juridique de naviguer ne garantit pas la sécurité matérielle de la navigation. Une route peut rester ouverte en droit tout en devenant inutilisable économiquement.

Le risque militaire, la hausse des assurances, le refus des équipages, les instructions des armateurs ou la menace pesant sur certaines nationalités de navires peuvent suffire à détourner le trafic. Il n'est donc pas nécessaire de fermer physiquement un détroit pour en réduire fortement l'utilité. Cette distinction est stratégique.

Un acteur disposant de moyens limités peut produire un effet disproportionné s'il agit dans un espace par lequel transitent des flux concentrés. Il n'a pas besoin de détruire un grand nombre de navires. Il lui suffit parfois de rendre le risque suffisamment crédible pour modifier les calculs économiques des compagnies maritimes.

La sécurité maritime ne se mesure donc pas uniquement au nombre d'attaques réussies. Elle se mesure également au volume de trafic détourné, au coût des mesures de protection, à la durée des retards et à la capacité des opérateurs à maintenir leurs services. Les conséquences d'une perturbation maritime sont en outre inégalement réparties.

Les grandes économies peuvent constituer des stocks, subventionner certains secteurs, mobiliser des flottes importantes ou absorber temporairement la hausse des coûts. Les États insulaires, les pays enclavés dépendant de corridors portuaires et les économies importatrices de denrées ou d'énergie disposent de marges plus réduites.

La CNUCED souligne que les pays en développement sont particulièrement exposés aux hausses de coûts provoquées par les déroutements et la congestion, alors même qu'ils disposent souvent de moins de possibilités de diversification. La sécurité maritime est donc également une question de hiérarchie économique. Une même interruption ne produit pas les mêmes effets sur tous les acteurs. La puissance maritime contemporaine ne consiste plus seulement à contrôler une route. Elle consiste à pouvoir supporter sa perturbation plus longtemps que ses concurrents.

II. Les détroits sont devenus des multiplicateurs de puissance

La mondialisation maritime repose sur une contradiction structurelle : elle utilise un espace immense, mais concentre une part décisive de ses flux dans quelques passages étroits. Canaux, détroits et approches portuaires constituent des points de compression du système. Le canal de Suez et le détroit de Bab el-Mandeb relient l'Europe et l'Asie par la mer Rouge. Le détroit d'Ormuz concentre une part majeure des flux énergétiques du Golfe. Le détroit de Malacca constitue une articulation essentielle entre l'océan Indien et l'Asie orientale. Les détroits turcs relient la mer Noire à la Méditerranée. Ces passages ont une double fonction.

Ils réduisent les distances et permettent l'efficacité du commerce maritime. Mais ils transforment également des espaces géographiques limités en instruments de puissance. Un État riverain, une puissance navale ou un groupe armé capable de menacer un détroit peut influencer des acteurs très éloignés du théâtre local. Le contrôle n'a pas besoin d'être absolu. Il suffit que l'incertitude affecte les décisions commerciales et militaires.

La crise de la mer Rouge a confirmé cette asymétrie. Des attaques menées à partir d'un espace côtier limité ont entraîné le déroutement d'une partie significative du trafic international et obligé plusieurs puissances à déployer des moyens navals pour protéger la navigation. Cette situation révèle une fragilité fondamentale : la valeur stratégique d'une force ne dépend pas seulement de sa puissance militaire propre, mais du degré de dépendance mondiale à l'espace qu'elle peut perturber.

Les détroits constituent ainsi des multiplicateurs géopolitiques. Ils permettent à des acteurs régionaux de produire des effets globaux, mais ils imposent aussi aux grandes puissances une dispersion croissante de leurs moyens. Protéger simultanément plusieurs passages, escorter les navires et maintenir des capacités de réaction exige des flottes nombreuses, disponibles et soutenues par des réseaux de bases.

La question centrale n'est donc pas de savoir si une puissance peut rouvrir militairement un passage. Elle est de savoir combien de passages elle peut sécuriser durablement au même moment.

III. La marine marchande est une infrastructure stratégique privée

Le commerce maritime mondial repose principalement sur des entreprises privées : armateurs, gestionnaires de ports, assureurs, affréteurs, opérateurs logistiques, sociétés de classification et fournisseurs de services numériques. Cette organisation crée une dissociation entre intérêt stratégique et décision économique.

Un gouvernement peut considérer qu'une route doit rester ouverte pour préserver un principe politique ou soutenir un partenaire. Une compagnie maritime peut décider que le niveau de risque, les coûts d'assurance ou les obligations envers ses équipages rendent cette route impraticable. L'État ne contrôle donc pas directement l'ensemble des décisions qui déterminent la continuité des flux.

Cette réalité impose de dépasser une conception strictement militaire de la sécurité maritime. Une escorte navale peut réduire le risque d'attaque, mais elle ne garantit pas qu'un armateur acceptera de revenir sur une route. La perception du risque, la disponibilité des assurances et la prévisibilité des opérations sont tout aussi importantes que la présence d'un bâtiment de guerre.

La marine marchande est ainsi devenue une infrastructure stratégique dont la propriété et la gestion demeurent largement privées. Cette situation produit plusieurs vulnérabilités. Les États peuvent dépendre de navires battant pavillon étranger, d'équipages multinationaux et de sociétés enregistrées dans plusieurs juridictions. En période de crise, ils peuvent découvrir qu'ils ne disposent pas d'un contrôle suffisant sur les moyens nécessaires à leur approvisionnement.

La concentration du secteur accentue encore le problème. Quelques grands opérateurs structurent une part importante du transport conteneurisé. Leurs décisions de suspension ou de déroutement peuvent affecter rapidement de multiples économies. La sécurité maritime doit donc intégrer une politique de la flotte marchande : capacité nationale ou alliée de transport, obligations de service en cas de crise, accès aux assurances, protection des équipages, disponibilité portuaire et coopération avec les opérateurs. Une puissance qui possède une marine de guerre sans disposer d'un accès fiable au transport commercial reste stratégiquement incomplète.

IV. Les infrastructures sous-marines ont déplacé la frontière de la vulnérabilité

Les fonds marins accueillent des câbles de télécommunications, des interconnexions électriques et des pipelines énergétiques essentiels. Ces infrastructures sont difficiles à surveiller en permanence et peuvent parcourir des milliers de kilomètres dans des espaces ouverts. Elles réunissent trois caractéristiques qui les rendent stratégiquement sensibles. Elles sont vitales, géographiquement étendues et partiellement invisibles.

Leur protection ne peut pas reproduire celle d'un site terrestre. Il est impossible de placer un dispositif militaire permanent le long de chaque câble. La sécurité repose donc sur la surveillance des activités suspectes, la capacité à détecter rapidement une rupture, la redondance des réseaux et la disponibilité de moyens de réparation. L'OTAN a renforcé depuis 2024 sa coopération avec les autorités civiles et les entreprises afin de protéger les infrastructures sous-marines critiques. Elle a notamment créé un réseau spécialisé, lancé l'activité Baltic Sentry en janvier 2025 et intégré plus étroitement les opérateurs privés aux mécanismes de surveillance³.

Cette évolution est révélatrice : l'infrastructure sous-marine ne peut être sécurisée ni par l'État seul ni par le marché seul. Les opérateurs possèdent les données techniques, les navires de maintenance et la connaissance des réseaux. Les autorités disposent du renseignement, des moyens de surveillance et des capacités coercitives. L'absence de partage entre les deux produit une faiblesse systémique. Le principal obstacle reste l'attribution.

Un câble peut être endommagé par une ancre, un chalut, une erreur de navigation ou un acte délibéré. Un navire suspect peut appartenir à une entreprise civile tout en étant utilisé pour recueillir du renseignement ou préparer un sabotage. La frontière entre accident et action hostile est particulièrement difficile à établir. Cette ambiguïté offre un espace favorable aux stratégies hybrides. Une perturbation peut être suffisamment grave pour produire un effet politique sans être suffisamment attribuable pour entraîner une riposte. La protection des infrastructures sous-marines exige donc moins une promesse irréaliste d'inviolabilité qu'une capacité à restaurer rapidement les fonctions, à multiplier les itinéraires et à sanctionner les comportements suspects lorsqu'un faisceau d'indices devient suffisant.

3 NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. (2024, MAY 23). NATO HOLDS FIRST MEETING OF CRITICAL UNDERSEA INFRASTRUCTURE NETWORK. [HTTPS://WWW.NATO.INT/EN/NEWS-AND-EVENTS/ARTICLES/NEWS/2024/05/23/NATO-HOLDS-FIRST-MEETING-OF-CRITICAL-UNDERSEA-INFRASTRUCTURE-NETWORK](https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2024/05/23/nato-holds-first-meeting-of-critical-undersea-infrastructure-network)

V. La menace maritime devient numérique avant de devenir physique

Les navires et les ports reposent sur des systèmes numériques complexes : navigation, gestion des cargaisons, contrôle des machines, identification automatique, communications, planification portuaire et échanges documentaires. Cette numérisation améliore considérablement l'efficacité du transport. Elle crée également une surface d'attaque qui ne correspond plus aux limites physiques du navire ou du port. Une cyberattaque peut perturber une activité maritime sans tirer un seul projectile.

Elle peut bloquer un terminal, altérer des données de cargaison, retarder les opérations douanières, désorganiser une chaîne logistique ou compromettre les systèmes d'un armateur. Le brouillage ou la falsification de signaux de positionnement peuvent également affecter la navigation et compliquer l'identification des mouvements. Le problème stratégique ne réside pas uniquement dans la possibilité d'un incident majeur. Il tient à la dépendance croissante du secteur à des systèmes imbriqués, gérés par des acteurs multiples et mis à jour de manière inégale.

Un grand port peut investir dans une cybersécurité avancée tout en restant exposé par l'intermédiaire d'un sous-traitant, d'un système ancien ou d'un partenaire logistique insuffisamment protégé. La distinction entre sûreté, sécurité et efficacité devient alors moins nette. Une perturbation numérique peut produire les mêmes effets qu'un blocage physique : arrêt des opérations, congestion, retards et pertes financières.

La réponse ne peut donc se limiter à protéger les bâtiments militaires ou les systèmes de commandement navals. Elle doit inclure l'ensemble de l'écosystème maritime. Les normes internationales de sûreté maritime ont historiquement été conçues autour de la protection des navires et des installations portuaires contre les actes illicites. Elles doivent désormais être complétées par une approche plus intégrée de la sécurité numérique, de la continuité d'activité et de la dépendance aux données.

Dans ce domaine, la résilience importe autant que la défense. Un système parfaitement protégé n'existe pas. La question décisive est la capacité à isoler une attaque, à revenir à des procédures dégradées et à maintenir les opérations essentielles.

VI. La piraterie n'a pas disparu : elle change de géographie et de fonction

La piraterie est parfois présentée comme une menace ancienne, marginale face aux rivalités entre grandes puissances. Cette lecture est trompeuse. Les actes de piraterie et de vol à main armée en mer continuent d'affecter plusieurs régions. Après une baisse modeste en 2024, les Nations unies ont signalé une remontée marquée des incidents au premier trimestre 2025⁴. La menace évolue cependant selon les contextes.

Dans certaines zones, elle relève principalement du banditisme maritime et de l'enlèvement contre rançon. Dans d'autres, elle s'articule à des réseaux de contrebande, à la faiblesse des États côtiers ou à des économies criminelles plus larges. La piraterie est rarement un phénomène strictement maritime. Elle se développe lorsque des groupes disposent de refuges terrestres, d'un accès aux marchés illicites, de soutiens locaux et d'une connaissance précise des routes commerciales. La réponse navale peut réduire les attaques, mais elle ne traite pas les conditions qui les rendent possibles.

Les opérations internationales menées au large de la Somalie ont montré l'utilité de l'escorte, du partage d'informations et des pratiques d'autoprotection des navires. Elles ont également montré que les résultats restent fragiles lorsque les causes politiques, économiques et sécuritaires à terre demeurent. La piraterie doit donc être comprise comme un indicateur de gouvernance maritime.

Elle révèle les espaces où l'État ne contrôle pas suffisamment son littoral, où les activités économiques légales sont faibles et où les organisations criminelles peuvent convertir la géographie maritime en ressource. Sa persistance rappelle également une limite de la puissance navale : une flotte peut surveiller une zone, mais elle ne peut remplacer durablement une autorité politique à terre.

4 UNITED NATIONS. (2025, MAY 20). SECRETARY-GENERAL'S REMARKS TO THE SECURITY COUNCIL ON MARITIME SECURITY (BILINGUAL; DELIVERED, SCROLL DOWN FOR ALL ENGLISH AND ALL FRENCH). [HTTPS://WWW.UN.ORG/SG/EN/CONTENT/SG/STATEMENTS/2025-05-20/SECRETARY-GENERALS-REMARKS-THE-SECURITY-COUNCIL-MARITIME-SECURITY-BILINGUAL-DELIVERED-SCROLL-DOWN-FOR-ALL-ENGLISH-AND-ALL-FRENCH](https://www.un.org/sg/en/content/sg/statements/2025-05-20/secretary-generals-remarks-the-security-council-maritime-security-bilingual-delivered-scroll-down-for-all-english-and-all-french)

VII. La sécurité maritime est devenue multidirectionnelle

Pendant longtemps, la stratégie navale a été dominée par une question principale : comment affronter ou dissuader la flotte d'une autre puissance ? Cette question demeure, notamment dans l'Indo-Pacifique, en mer Baltique, en mer Noire et dans l'Arctique. Mais elle coexiste désormais avec une multiplicité de missions : protection du commerce, surveillance des infrastructures, lutte contre les trafics, contrôle des approches, secours, présence, renseignement et protection de l'environnement. Les marines sont donc confrontées à un problème de dispersion.

Un bâtiment déployé pour escorter des navires commerciaux ne peut pas simultanément participer à un exercice de haute intensité dans une autre région. Les missions de présence prolongée consomment des équipages, du soutien logistique et du potentiel opérationnel. Cette contrainte avantage les acteurs qui cherchent à saturer l'attention plutôt qu'à obtenir une supériorité navale totale. Des crises simultanées dans plusieurs espaces obligent les puissances à hiérarchiser leurs intérêts, à solliciter davantage leurs alliés et à accepter des niveaux de risque différents selon les théâtres. La sécurité maritime mondiale dépend ainsi de plus en plus de coalitions.

Aucune marine ne peut garantir seule la sécurité de l'ensemble des routes. Mais la coopération n'est pas automatique. Les États ne partagent pas toujours la même définition de la menace, les mêmes règles d'engagement ou les mêmes intérêts commerciaux. Une coalition créée pour protéger la navigation peut être affaiblie par des désaccords sur le conflit terrestre dont procède la menace. Les partenaires peuvent soutenir le principe de liberté de navigation tout en refusant d'être associés à certaines opérations militaires.

La sécurité maritime révèle donc une tension constante entre bien collectif et coût national. Tous les acteurs bénéficient de routes ouvertes. Tous ne sont pas prêts à assumer le même niveau de risque pour les maintenir.

VIII. Le droit maritime demeure indispensable, mais il ne suffit pas à produire de la sécurité

L'ordre maritime international repose sur des règles : statut des eaux territoriales, zones économiques exclusives, haute mer, passages internationaux, obligations des États du pavillon et compétences des États côtiers. Ce cadre évite que la mer ne soit réduite à une confrontation permanente de puissances. Il fournit un langage commun, organise les droits d'usage et facilite la coopération contre les activités illicites. Mais le droit ne garantit pas son propre respect.

Son efficacité dépend des capacités de surveillance, d'interception, d'enquête et de sanction. Un État côtier peut disposer de droits étendus sur le papier sans posséder les navires, les radars ou les institutions nécessaires pour les exercer. Les divergences d'interprétation constituent une autre difficulté. Des États peuvent revendiquer des droits incompatibles sur les mêmes espaces, utiliser leurs garde-côtes pour imposer progressivement une présence ou présenter des activités coercitives comme de simples opérations administratives.

La zone située entre l'application civile du droit et l'emploi militaire de la force devient alors particulièrement sensible. Les garde-côtes, milices maritimes, navires de recherche, bâtiments de pêche et sociétés privées peuvent être utilisés pour modifier les faits sans déclencher immédiatement une confrontation navale. Le droit demeure essentiel parce qu'il permet de qualifier ces pratiques et de construire des coalitions. Mais il ne peut empêcher leur développement si les États concernés ne disposent pas d'une présence opérationnelle crédible. La règle maritime ne vaut durablement que si elle est soutenue par une capacité à observer, documenter et contester les violations.

IX. Limites et point de résistance : la militarisation peut aggraver l'insécurité qu'elle prétend réduire

L'extension des menaces maritimes pousse logiquement les États à renforcer leurs moyens navals, leurs systèmes de surveillance et leurs dispositifs de protection. Cette réponse peut toutefois produire des effets pervers. L'accumulation de bâtiments militaires dans des espaces restreints augmente le risque d'incident. Les opérations d'escorte peuvent être interprétées comme un soutien à l'un des acteurs d'un conflit régional. La protection des infrastructures peut servir de justification à une présence militaire durable. Enfin, la sécurisation de certains flux peut déplacer les trafics ou les menaces vers des zones moins surveillées.

Une approche exclusivement militaire risque également de marginaliser les causes terrestres des problèmes maritimes. La piraterie, les trafics et la pêche illégale sont souvent liés à la faiblesse des institutions, à la corruption, à l'absence d'alternatives économiques et aux conflits côtiers. Des moyens navals peuvent contenir les symptômes sans modifier ces conditions. La sécurité peut enfin entrer en tension avec la liberté de navigation. Des contrôles plus stricts, des zones d'exclusion ou des obligations de signalement renforcées peuvent protéger certaines infrastructures, mais aussi créer de nouvelles restrictions et de nouveaux rapports de force. Il faut donc distinguer sécurisation et militarisation.

La première cherche à maintenir l'usage collectif de l'espace maritime. La seconde risque de transformer chaque infrastructure, chaque route et chaque incident en objet de confrontation stratégique. La sécurité maritime ne sera durable que si les capacités militaires restent articulées à des règles, à des mécanismes de transparence et à des instruments civils de coopération.

Recommandations

La première priorité consiste à cartographier les dépendances maritimes critiques. Les États doivent identifier les routes, ports, câbles, terminaux et capacités de transport dont l'interruption produirait les effets les plus graves. La protection doit être hiérarchisée selon les fonctions, non répartie uniformément.

La deuxième priorité est la diversification. Il ne s'agit pas de supprimer les grands corridors, mais de développer des itinéraires alternatifs, des stocks, des capacités portuaires redondantes et des contrats de transport mobilisables en période de crise.

La troisième priorité concerne la marine marchande. Les États doivent évaluer leur degré réel de contrôle sur les navires nécessaires à leurs approvisionnements stratégiques, organiser des mécanismes de coopération avec les armateurs et prévoir les conditions d'un soutien public en cas de déroutement prolongé.

La quatrième priorité est la protection des infrastructures sous-marines. Elle exige une surveillance partagée, un échange rapide de données entre autorités et opérateurs, des capacités de réparation disponibles et des itinéraires suffisamment redondants pour empêcher qu'une rupture unique ne devienne systémique.

La cinquième priorité est numérique. Ports, armateurs et services logistiques doivent être intégrés à une politique commune de cybersécurité maritime, comprenant des exercices, des procédures dégradées et des obligations de notification.

La sixième priorité concerne l'attribution. Les alliés doivent développer des méthodes communes permettant de distinguer l'accident, la négligence et l'acte hostile, puis d'imposer des conséquences proportionnées lorsque l'intention devient suffisamment probable.

La septième priorité est le soutien aux États côtiers. La sécurité maritime mondiale dépend de leurs capacités judiciaires, portuaires, administratives et navales. Une approche durable doit renforcer les institutions locales plutôt que multiplier indéfiniment les déploiements extérieurs.

Enfin, les coalitions navales doivent être organisées autour d'objectifs précisément définis. La protection de la navigation, la lutte contre la piraterie et la coercition d'un acteur hostile ne relèvent pas nécessairement des mêmes mandats. Leur confusion fragilise la légitimité des opérations et réduit le nombre de partenaires disposés à y participer.

Implications stratégiques

La sécurité maritime mondiale ne peut plus être pensée comme une mission périphérique réservée aux marines. Elle est devenue une politique de continuité nationale et internationale. Les États dépendent de flux qu'ils ne contrôlent pas entièrement, transportés par des entreprises privées, empruntant des routes exposées à des crises lointaines et reposant sur des infrastructures souvent invisibles. Cette dépendance modifie la nature de la puissance.

La capacité à interrompre un flux peut produire davantage d'effets que la capacité à conquérir un territoire. Inversement, la capacité à continuer de commercer, de communiquer et de s'approvisionner malgré une perturbation devient un attribut stratégique majeur. Le contrôle de la mer ne doit donc plus être compris uniquement comme la supériorité militaire dans un espace donné. Il comprend la maîtrise de l'information maritime, l'accès aux ports, la disponibilité de navires marchands, la protection des réseaux sous-marins, la capacité de réparation et la solidité des alliances.

La souveraineté maritime pertinente n'est pas l'autonomie complète. Aucun État ne peut reconstruire seul l'ensemble du système. Elle réside dans la capacité à identifier les dépendances acceptables, à réduire les vulnérabilités excessives et à mobiliser rapidement des partenaires lorsque les flux sont menacés.

Conclusion

La sécurité maritime mondiale est entrée dans une période de tension structurelle. Le commerce reste mondialisé, mais les routes qui le soutiennent sont de plus en plus exposées aux conflits régionaux. Les infrastructures sont plus performantes, mais également plus numérisées et interdépendantes. Les marines disposent de moyens avancés, mais doivent couvrir des missions et des espaces toujours plus nombreux.

Le danger principal n'est pas nécessairement un blocus global ni une bataille navale décisive. Il est la multiplication de perturbations limitées dont les effets s'additionnent : un détroit devenu risqué, un câble endommagé, un port paralysé, une assurance indisponible, une flotte détournée ou un État côtier incapable de contrôler ses approches.

Pris séparément, chacun de ces événements paraît gérable. Ensemble, ils peuvent transformer la fluidité maritime en vulnérabilité systémique. La réponse ne consiste pas à militariser chaque route ni à promettre une protection absolue. Elle consiste à construire un système capable de continuer à fonctionner sous contrainte. La sécurité maritime n'est donc plus seulement l'art d'empêcher l'adversaire de prendre la mer. Elle est la capacité politique, économique et militaire à faire en sorte que les flux essentiels puissent encore la traverser.