

# RESSOURCES PÉDAGOGIQUES

## PRESENCE FRANÇAISE

### ET GRANDES ROUTES MARITIMES INTERNATIONALES

Les océans couvrent 70,8 % de la surface de la terre, soit 361 millions de km<sup>2</sup>. Leur étendue est répartie de façon très dissymétrique entre l'hémisphère sud très maritime avec 80,9 % de surfaces océaniques, et l'hémisphère nord plus continental avec seulement 60,7% d'océans. Les navires des flottes marchandes qui utilisent - sauf cas particulier - les itinéraires les plus directs, ne se dispersent pas sur cette immensité océanique et empruntent les trajets les plus courts pour relier les grands pôles économiques de la planète. Au total, ces itinéraires forment des faisceaux de quelques dizaines de kilomètres de large sur plusieurs milliers de kilomètres de long.

L'activité des routes maritimes est directement liée à celle du commerce international, de telle sorte qu'une route maritime n'est véritablement stratégique, que si son éventuelle interruption entraîne de graves conséquences économiques, politiques, voire sociales. Par conséquent la sécurité maritime représente un enjeu essentiel de souveraineté pour un État, au premier rang desquels la France qui dispose d'importants intérêts maritimes.

#### HISTOIRE ET ÉVOLUTIONS DES ROUTES MARITIMES

##### Les routes maritimes, une histoire ininterrompue depuis l'Antiquité

Plusieurs milliers d'années avant notre ère, des navigateurs commencèrent à longer les côtes entre le sous-continent indien et le sud de la péninsule arabique pour échanger des produits divers, des épices telles que le poivre noir, la cannelle, l'encens... Depuis lors, les échanges n'ont cessé de se développer. En 331 avant notre ère, Alexandre le Grand fonde la cité d'Alexandrie, laquelle sera reliée au reste du bassin méditerranéen, créant aussi des routes maritimes régulières. L'absorption de l'Égypte par l'empire Romain et le développement du commerce dans la région poursuit l'expansion de nouvelles routes maritimes. En effet, l'Empire convoite des ressources en provenance de la péninsule arabique, en même au-delà, mais pour contourner les nombreux intermédiaires et l'instabilité de la région, les Romains remontent le Nil pour entrer en contact avec le royaume d'Aksoum, où vivent des marchands qui maîtrisent des techniques de navigation en haute mer. Ces derniers ouvriront alors une nouvelle route vers les Indes. Les conquêtes musulmanes du 7<sup>ième</sup> siècle, à l'Est notamment, contraindront la Chine à se détourner des routes terrestres pour se concentrer sur les routes maritimes, a priori plus sûres. Ce faisant, le pays ouvre alors ses ports aux commerçants étrangers. La prise de Jérusalem en 1076, par les Seljoukides sera l'occasion pour les républiques italiennes, qui maîtrisent la navigation, de tirer profit des croisades et obtenir des privilèges commerciaux, jusqu'à ce que la disparition de l'empire Byzantin leur permette de s'emparer du commerce entre l'Orient et l'Occident tout autour du bassin méditerranéen. Parallèlement, on voit des villes commerçantes du nord de l'Europe s'unir pour développer une route commerciale entre la mer Baltique, la mer du Nord et l'Atlantique. Novgorod exporte des fourrures, Riga des céréales, la Scandinavie exporte du hareng, tandis que la mer du Nord voit aussi transiter le textile de Flandres.

On considère que c'est Christophe Colomb, vers la fin du 15<sup>ième</sup> siècle, qui traça la première route transatlantique même s'il recherchait à l'origine un passage maritime vers les Indes. C'est toutefois le portugais Vasco de Gama qui le trouva, en longeant l'Afrique de l'ouest et en passant par le cap de Bonne Espérance. Ces deux routes marquent le début d'une conquête des océans, qui a permis progressivement de relier commercialement l'ensemble de la planète dès la fin du XVIIIe siècle.

L'intensification de ce mouvement aura lieu un siècle plus tard avec le percement de deux canaux à Suez en Égypte puis au Panama en Amérique centrale, créant ainsi deux routes commerciales nouvelles. Le canal de Suez est un projet franco-égyptien ouvert à la navigation en 1869 qui relie la mer Rouge à la Méditerranée, et qui permettait notamment de connecter la Chine à l'Europe occidentale en quarante jours contre plus de cinquante par le cap de Bonne Espérance (route qui contourne l'Afrique). Long de 190 km le canal de Suez accueille aujourd'hui plus de 8% du

trafic maritime mondial. Contrôlé par l'Égypte, son exploitation rapporte plus de 5 milliards de dollars par an et il a été récemment élargi sur 35 kilomètres afin de doubler sa capacité de passage. Sur le continent américain, la création d'un canal au Panama, ouvert à la navigation en 1914 a permis de relier l'océan Atlantique au Pacifique sans avoir à contourner l'Amérique du Sud par le Cap Horn et économiser ainsi 12 000 kilomètres. Le canal de Panama parcourt 77 km à travers l'Amérique centrale dans la partie la plus étroite de l'isthme ; il voit transiter 5% du commerce mondial et génère un milliard de recettes annuelles pour le Panama. D'importants travaux, avec la construction d'un nouveau système d'écluses, ont permis de doubler sa capacité en 2016. Il est cependant touché par une baisse sensible du niveau de l'eau, notamment dans les lacs intermédiaires, ce qui réduit désormais sérieusement le nombre de bateaux qui transitent.

### Un rôle essentiel aujourd'hui dans l'économie mondiale

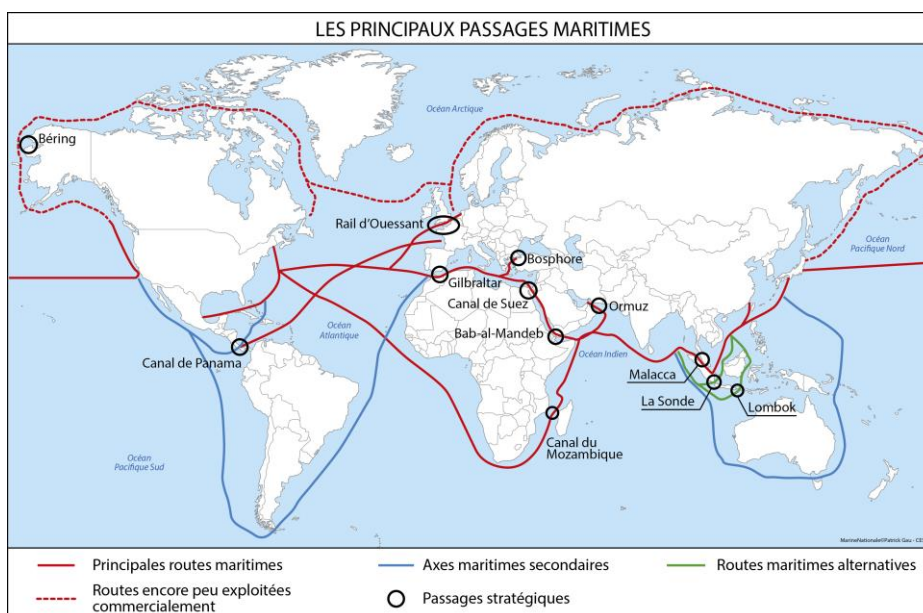
Plus qu'à toute autre période de l'histoire, les océans sont devenus aujourd'hui un vecteur commercial. Les flux continus de navires constituent le long de ces couloirs de véritables autoroutes maritimes.

Mais la géographie du transport maritime dévoile de profondes inégalités. Ainsi, les principales routes maritimes donnent l'impression d'un maillage très dense reliant tous les points de la planète, mais en réalité certaines zones sont privilégiées, en particulier les routes qui relient les trois principaux pôles commerciaux en Amérique du Nord, en Europe et en Asie.

En Atlantique, on distingue un grand faisceau originaire du secteur allant de Gibraltar à la mer du Nord, qui s'étend jusqu'aux rivages américains, de l'embouchure du Saint Laurent à Panama. Dans le Pacifique, un faisceau similaire s'étire de Panama à Vancouver jusqu'aux rives de l'Asie orientale, du Japon à Singapour. De plus, deux autres itinéraires sont essentiels, se présentant plus sous la forme de cordons que de faisceaux. Le premier joint la Méditerranée occidentale à Singapour en passant par Gibraltar, Suez, Bab El Mandeb et Malacca. Le second est la route dite « route du Cap », joignant le Golfe Persique à l'Europe en passant par le Cap de Bonne Espérance.

Ces tracés révèlent le poids grandissant de l'Asie. La Chine et ses voisins, devenus des géants économiques ont développé un réseau de ports parmi les plus importants du monde et qui se placent désormais en tête des échanges mondiaux. Ainsi par exemple, ce sont 650 millions de tonnes qui transitent chaque année par le port de Shanghai. En 2016, sur les vingt plus grands ports de commerce du monde, quinze sont asiatiques dont neuf chinois (et un seul européen).

En outre, la « Road and Belt initiative » (dites aussi « nouvelles routes de la soie ») lancée en 2013 devrait encore augmenter la part de la Chine dans le commerce maritime mondial et la part de ses ports en Chine même, mais aussi à l'étranger où elle multiplie les achats d'infrastructures portuaires, en océan Indien, en Afrique et en Europe. De plus, ces routes sont doublées par des couloirs ferroviaires connectés aux routes maritimes. Pour contourner certains obstacles physiques et géographiques sur les routes maritimes actuelles, la Chine envisage aussi de grands projets (malgré les contraintes techniques et des oppositions politiques) comme la construction de canaux au Nicaragua (doublant Panama) et en Thaïlande.



## **Les ports, canaux et détroits, des nœuds stratégiques**

Pour les routes maritimes, les ports sont de véritables nœuds stratégiques, comme les canaux et les détroits. Certains sont très utilisés, voire surchargés par le trafic maritime, Suez, Panama, Malacca, Ormuz, tandis que d'autres, moins praticables ou moins intéressants géographiquement, comme le détroit de la Sonde en Indonésie, sont moins utilisés.

À l'instar de Suez et Panama, d'autres points de passages constituent à la fois des verrous stratégiques et des goulets d'étranglement. Le détroit de Malacca situé entre l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, à peine large de 30 km, est aujourd'hui saturé. Il concentre à lui seul 15 à 20% du trafic mondial. Le détroit d'Ormuz, sous administration conjointe du sultanat d'Oman et de l'Iran, large d'une trentaine de kilomètres, voit transiter 30% du pétrole mondial. De même, le détroit de Lombok et le canal du Mozambique voient bon nombre de pétroliers et de supertankers acheminer le pétrole d'orient vers l'Europe et l'Amérique. Plus au nord, le détroit du Bosphore qui relie la mer Noire à la mer de Marmara, marque avec les Dardanelles une limite méridionale entre les continents asiatique et européen. Il voit transiter navires de plaisance, tankers, cargos ou encore navires de guerre. La situation en mer Noire aujourd'hui rend son passage problématique et à la diligence de la Turquie, conformément à la Convention de Montreux de 1936. Les détroits de Gibraltar et du Pas-de-Calais constituent des portes océanes et transversales en forte tension. À titre indicatif, dans le Pas-de-Calais, 700 à 800 navires passent quotidiennement sur seize nautiques de large. Plus au nord en Asie, le détroit de Béring a vu son positionnement stratégique réévalué dans le cadre du développement des routes arctiques. Ainsi, en 2018, 276 navires avaient transité à travers le détroit contre 120 en 2008, soit une augmentation de 150 % en 10 ans. Ces passages stratégiques présentent la caractéristique d'être soumis à de nombreuses causes d'instabilités, comme en témoigne le détroit de Bab-el-Mandeb, situé entre Djibouti et le Yémen qui est de nos jours sous haute tension avec les affrontements entre rebelles Houthis soutenu par l'Iran, le gouvernement yéménite soutenue par l'Arabie saoudite et les séparatistes du sud.

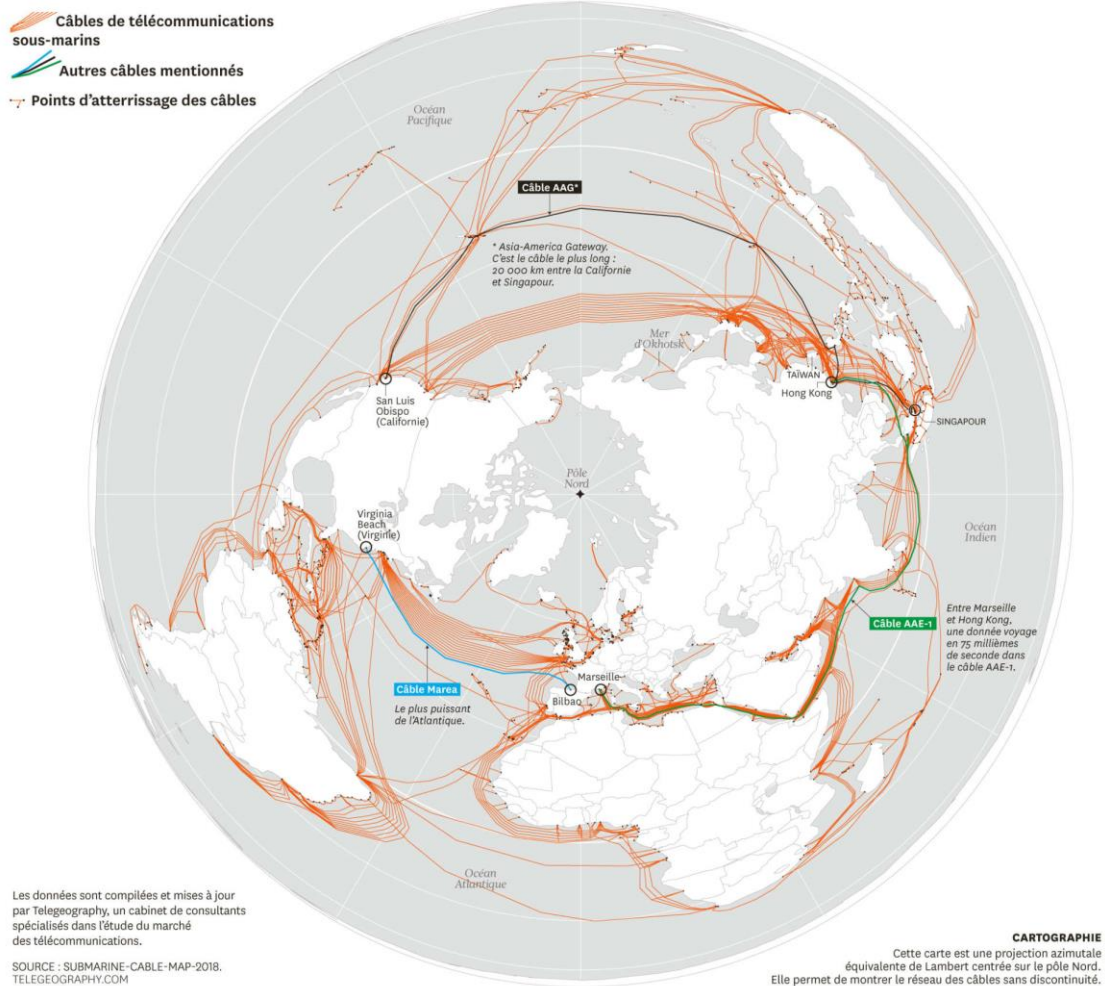
## **Des routes maritimes sous-marines : les flux énergétiques**

Parallèlement aux flux de marchandises qui transitent par voie maritime de surface, des routes sous-marines se sont peu à peu créées avec des infrastructures spécifiques : câbles sous-marins, gazoducs et oléoducs. Ces infrastructures sont particulièrement difficiles à créer et à entretenir du fait de l'hostilité du milieu sous-marin, mais elles permettent aussi de s'affranchir des contraintes géographiques physiques et surtout politiques.

Le cas du gaz russe à destination de l'Europe est l'exemple de l'enjeu économique et politique de ces infrastructures : la dépendance européenne vis-à-vis des ressources énergétiques russes, sur fond de guerre en Ukraine, permet de montrer l'importance de ces routes. Depuis la période soviétique, le gaz russe à destination de l'Europe transitait notamment par le gazoduc Brotherhood, mais avec le démantèlement de l'URSS, l'Ukraine a profité de son indépendance pour lever des taxes sur le transit sur son territoire. Pour contourner l'Ukraine, les projets de gazoducs se sont multipliés, notamment en 2012 le Nord Stream qui passe par la mer Baltique et le Turkish Stream en 2020 qui passe par la mer Noire. Outre la suspension du Nord Stream 2 entre l'Allemagne et la Russie du fait du conflit actuel, les alternatives au gaz russe font apparaître un maillage de gazoduc à travers l'Europe. Depuis la Norvège, le Langeled qui la relie au Royaume-Uni ou encore le Baltic Pipe qui chemine jusqu'à la Pologne. L'Algérie pourrait aussi augmenter ses livraisons via le Transmed vers l'Italie ou le Medgaz vers l'Espagne. D'autres projets sont en cours notamment la construction pour 2025 d'un pipeline allant de Chypre, en passant par la Grèce, jusqu'aux côtes italiennes. Ces projets montrent le caractère politique et stratégique de ces infrastructures.

## **Le cas des câbles sous-marins**

Les sociétés modernes sont aujourd'hui fortement dépendantes du réseau mondial de câbles sous-marins qui représentent 99 % des flux intercontinentaux. Ils peuvent être posés sur le fond jusqu'à 8 000 mètres de profondeur et s'étirer sur plus de 20 000 km : le plus long au monde est l'Asia America Gateway, il relie les Etats-Unis à la Malaisie. On dénombre de nos jours 486 systèmes de câbles sous-marins ainsi que 1 306 points d'atterrissage actifs ou en construction et ces chiffres sont en constante augmentation. En 2016, 27 000 km de câbles ont été posés. Plus de 1,3 M de kilomètres de câbles traversent les océans, soit 32 fois le tour de la terre. Le tracé des câbles suit pour l'essentiel les grandes routes maritimes : axes transatlantique, transpacifique et Asie-Europe.



## L'Arctique, de nouvelles routes maritimes

Le réchauffement climatique permet désormais d'ouvrir de nouvelles routes maritimes en Arctique. En effet, la surface de la banquise durant les mois d'été a été considérablement réduite depuis quarante ans. L'océan Arctique, d'une surface de 13 millions de km<sup>2</sup>, devient progressivement navigable en surface, mais sans doute encore pour longtemps dans des conditions difficiles et précaires. On distingue trois routes possibles : le passage du nord-ouest le long des côtes américaines, canadiennes et danoises (Groenland), la route maritime du nord (RMN) le long des côtes russes désormais partiellement accessible de mai à octobre, et à terme une route transpolaire passant par le pôle nord mais dont l'utilisation n'est pas envisageable avant des décennies. La route maritime du nord fait entièrement partie de la ZEE russe ; Elle va de la Nouvelle-Zemble au détroit de Béring. En vertu de l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, elle est entièrement sous le contrôle de la Russie.

La Russie mise énormément sur cette route qui permet de raccourcir le temps de trajet entre l'Europe et l'Asie d'environ 40 % par rapport au passage par le sud via le canal de Suez. Néanmoins, cette route passe à travers des zones peu profondes, aux fonds instables en raison du dégel sous-marin, ce qui rend la navigation très difficile sans parler du manque d'infrastructures portuaires et maritimes sur de longues parties du trajet. D'un point de vue économique, le transit y reste réduit même si la Chine l'a intégré dans sa stratégie des nouvelles routes de la soie. De fait, si le réchauffement climatique se poursuit, cette route placera la Russie dans une position stratégique au sein du commerce mondial et renforcera le lien entre le pays et la Chine.

## LA FRANCE ET LES DYNAMIQUES DES ROUTES MARITIMES

### Pourquoi cette importance du commerce maritime ?

Aujourd'hui, 90% du volume mondial de marchandises (et 80% en valeur) transite par la mer. Pourtant la voie maritime est le mode de transport le plus lent. Il faut ainsi, pour relier la Chine aux ports de l'Europe du Nord entre 30 et 40 jours en cargo, 20 jours par voie ferroviaire et environ une journée en avion. Cependant la voie maritime est privilégiée parce qu'il est plus simple de circuler sur la mer en vertu du principe de libre navigation.

De plus, de récentes innovations ont permis de rationaliser ce type de transport : le conteneur qui permet de transporter tous types de marchandises, y compris des produits frais, dans un format standard, mais aussi l'augmentation du tonnage des bateaux. On transporte aujourd'hui 100 fois plus de marchandises sur un navire qu'il y a 100 ans.

La pandémie de Covid-19 a par ailleurs souligné le caractère incontournable et vital du trafic maritime pour la survie des nations. Alors que des frontières terrestres ont été fermées, des lignes aériennes coupées, tout a été fait pour maintenir ouvertes les liaisons maritimes, sous peine de provoquer des pénuries de produits de première nécessité inacceptables.

Ainsi, le transport maritime est très loin en tête devant ses concurrents avec 85 % du commerce mondial contre 9% pour la route 5% pour le train et 1% pour l'avion. Aujourd'hui plus d'un million de navires sillonnent les « autoroutes de la mer ». D'un demi-milliard de tonnes transportées dans les années 50, on est passé à 11 milliards en 2017, réparties entre 40 % de produits en vrac (minerais et des céréales principalement), 32% d'hydrocarbures et 27% de marchandises.

## LA FRANCE AU CŒUR DES ROUTES MARITIMES

Tant par sa géographie, l'importance pour son économie, ses armateurs, ses ports et sa maîtrise technologique, notamment la Data et l'intelligence artificielle appliquée à la navigation, la France est au cœur des routes maritimes.

Elle est directement concernée par trois types de routes :

- Les routes énergétiques qui permettent l'importation de produits énergétiques : les principales sont l'Atlantique pour le pétrole, le gaz et l'uranium, la Méditerranée pour le pétrole et le gaz et enfin la Méditerranée-Suez-océan Indien-Ormuz-golfe Persique pour le pétrole.
- Les routes économiques stratégiques hors énergie : bien que la mondialisation rende difficile l'identification des approvisionnements des industries françaises, notamment parce qu'un produit fini dépend de pièces provenant de plusieurs origines, il reste possible de définir ces routes stratégiques pour l'économie française : le passage Manche – Atlantique - Méditerranée - Suez - océan Indien - Malacca - mer de Chine est essentiellement utilisé pour les conteneurs et les produits en tous genre. La route Atlantique-Panama-Pacifique est essentiellement celle des minerais. Le trafic de ces routes économiques passe aussi par l'Atlantique - Nord, Atlantique - Est et Atlantique Nord - Atlantique Sud.
- Enfin les routes stratégiques de souveraineté sont celles qui impliquent une présence française, que ce soit vers les DROM-COM ou vers les forces françaises prépositionnées donc en direction ou depuis les Antilles, l'océan Indien, le Golfe arabo-persique et vers le golfe de Guinée.

Quantitativement, la France a importé en 2019, 50 millions (Mt) de pétrole brut et 45 Mt de produits raffinés. Pour ses besoins industriels et agricoles, elle importe 4 Mt de charbon et 3 Mt de tourteaux de soja. À l'importation, la conteneurisation en constante expansion depuis 40 ans témoigne de l'importance de la délocalisation internationale, surtout industrielle que symbolise la force du "made in China". Le volume importé par les ports français est de 1,7 M d'équivalents vingt pieds (EVP). Parallèlement, la France exporte entre 27 à 30 millions de tonnes de céréales essentiellement vers ses voisins européens et méditerranéens, ainsi que des marchandises (chimie, cosmétique, pharmacie, produits alimentaires, produits de luxe, pièces automobiles) pour environ 1,6 M d'EVP.

### **Une économie dépendante des routes maritimes**

Les économies sont devenues, du fait des échanges commerciaux et de la spécialisation économiques des Etats, très dépendantes des échanges qui passent par des espaces maritimes. Un pays comme la France dépend pour moitié du transport maritime pour son commerce extérieur mais à 75 % pour ses échanges extra-communautaires et à 70 % pour l'importation de ses matières premières énergétiques.

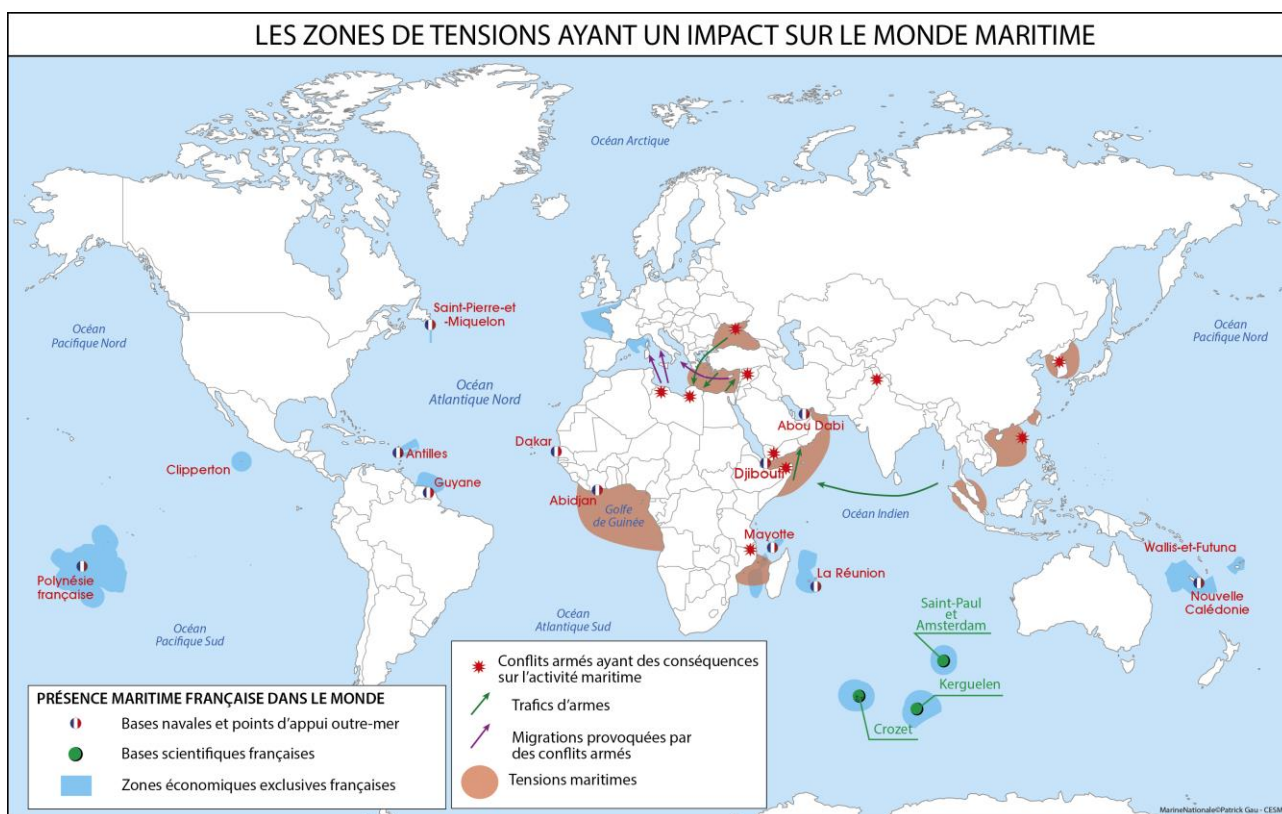
Cette explosion des échanges commerciaux par voie maritime et le fort niveau de dépendance s'accompagnent de nombreuses vulnérabilités. En premier lieu, les routes maritimes empruntent des espaces resserrés, principalement des détroits et des canaux comme Malacca, Ormuz, Bab-el-Mandeb, Suez, Gibraltar, Panama. Leur configuration géographique les rend évidemment très sensibles à la situation régionale qui les entoure et aux risques de blocage ou de fermeture. Une fermeture d'un de ces passages, consécutif à une crise en mer ou à un évènement technique, aurait des conséquences immédiates sur le trafic maritime et par conséquent sur l'approvisionnement de nos économies qui fonctionnent pour l'essentiel à flux tendus.

L'instabilité géopolitique d'une région fragilise les routes maritimes. Un conflit militaire entre plusieurs États peut même aboutir à leur fermeture. À titre indicatif, le canal de Suez a été fermé à la suite de la guerre des Six jours. Par la suite, la guerre Irak/Iran a fait peser pendant plusieurs années le risque d'une rupture des approvisionnements en pétrole du fait des tensions dans le golfe arabo-persique et particulièrement sur le détroit d'Ormuz. Un blocage complet et prolongé de ce détroit, qui voit transiter 30% du pétrole mondial, aurait des conséquences quasi-immédiates sur les flux énergétiques et sur les économies occidentales. Pour la France, qui voit son pétrole transiter par le détroit à hauteur de 31%, la principale conséquence serait la hausse presque immédiate de 50 % du prix de son pétrole brut.

Le blocage de ces points stratégiques peut aussi être la conséquence d'accidents. L'exemple le plus récent et le plus significatif est le blocage du Canal de Suez par le supertanker Ever Given le 23 mars 2021, provoquant une interruption de 12 % du commerce mondial et une hausse quasi-immédiate de 5% des prix du pétrole. Les entreprises françaises ont ainsi connu d'importants retards sur la réception des produits textiles, des composants informatiques et électroniques, mais aussi des produits pétroliers puisque 72% des importations françaises dépendent du canal. Par ricochet, l'impact pour les industriels se traduit par un arrêt de certaines chaînes de production et pour la population par des retards de remise en rayons de différents produits. Les bâtiments en provenance d'Asie et en direction de l'Europe étaient donc contraints contourner l'intégralité du continent africain et de passer par le Cap de Bonne Espérance, rallongeant de 10 jours la durée et donc les coûts du trajet. Une autre source d'incidents est directement liée au trafic intense dans ces zones étroites. Le canal de Suez avait déjà été paralysé le 29 septembre 2014 par la collision de deux porte-conteneurs.

Les câbles sous-marins et les infrastructures énergétiques sous-marines comme les gazoducs et pipelines, peuvent aussi être victimes d'accidents ou de ruptures. Volontaires dans la mesure où ce sont des infrastructures stratégiques comme le montre la rupture du gazoduc North Stream en mer Baltique en 2022, mais les actes volontaires sont assez rares du fait des difficultés techniques à atteindre ces installations sous la mer, et ce sont surtout les atterrages qui sont des zones sensibles. En revanche, les ruptures ou incidents involontaires sont assez courants, dus à l'activité sismique dans les fonds marins ou aux incidents d'origine humaine comme les arrachements par des chaluts de pêcheurs. L'éruption du volcan Hunga Tunga dans le Pacifique en 2021 a rompu le seul câble sous-marin qui reliait l'île de Tonga au reste du monde, l'isolant pendant une longue période. Les conséquences économiques de la rupture d'un câble sous-marin, quelle qu'en soit la cause, a évidemment des conséquences considérables, comme en témoigne la rupture d'un câble en 2017 au large de la Somalie qui a déconnecté toute la région pendant des semaines et causé des pertes financières importantes.

Le danger lié à la piraterie et au brigandage maritime est aussi redevenu très présent depuis quelques années et touche de nombreuses régions. S'il avait fortement baissé au 20<sup>ème</sup> siècle, ne subsistant à l'état endémique que dans certaines régions, il a ressurgi au cours des dernières décennies, en particulier dans les passages les plus sensibles des grandes routes océaniques en Asie du Sud-Est, au Nord-Ouest de l'océan Indien, au large des côtes somaliennes et dans toute la région du golfe de Guinée. Cette résurgence s'explique principalement par l'importance prise par le commerce maritime ; la multiplication des navires marchands en fait autant de nouvelles cibles, et leur valeur marchande permet des gains importants. En réaction, la communauté internationale et notamment la France, a été contrainte d'agir. Le lancement de l'opération *Atalanta* en décembre 2008 dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes a permis de faire échouer 416 attaques sur les 538 recensées. Au total, le montant des rançons versées aux pirates somaliens à 131 millions de dollars en 2011. L'impact sur les primes d'assurance pour les armateurs français est significatif : le surcoût lié à une traversée de l'océan Indien est généralement de l'ordre de 0,5 % de la valeur du navire, soit souvent proche de 20 000 à 30 000 dollars supplémentaires par jour de traversée. Ce surcoût est évidemment supporté in fine par les consommateurs.



Au-delà de conséquences économiques directes, la piraterie est aussi un moyen de pression politique sur les pays concernés. Sans être complètement éradiqué, notamment dans le golfe de Guinée où la faiblesse des Etats riverains ne permet pas une lutte complètement efficace, malgré la présence de navires militaires occidentaux dont français, le phénomène de la piraterie tend depuis quelques années à diminuer. Le coût de la présence de navires militaires occidentaux est important, mais les conséquences des attaques de navires, surtout si elles atteignent un niveau quasi-industriel, l'est encore plus.

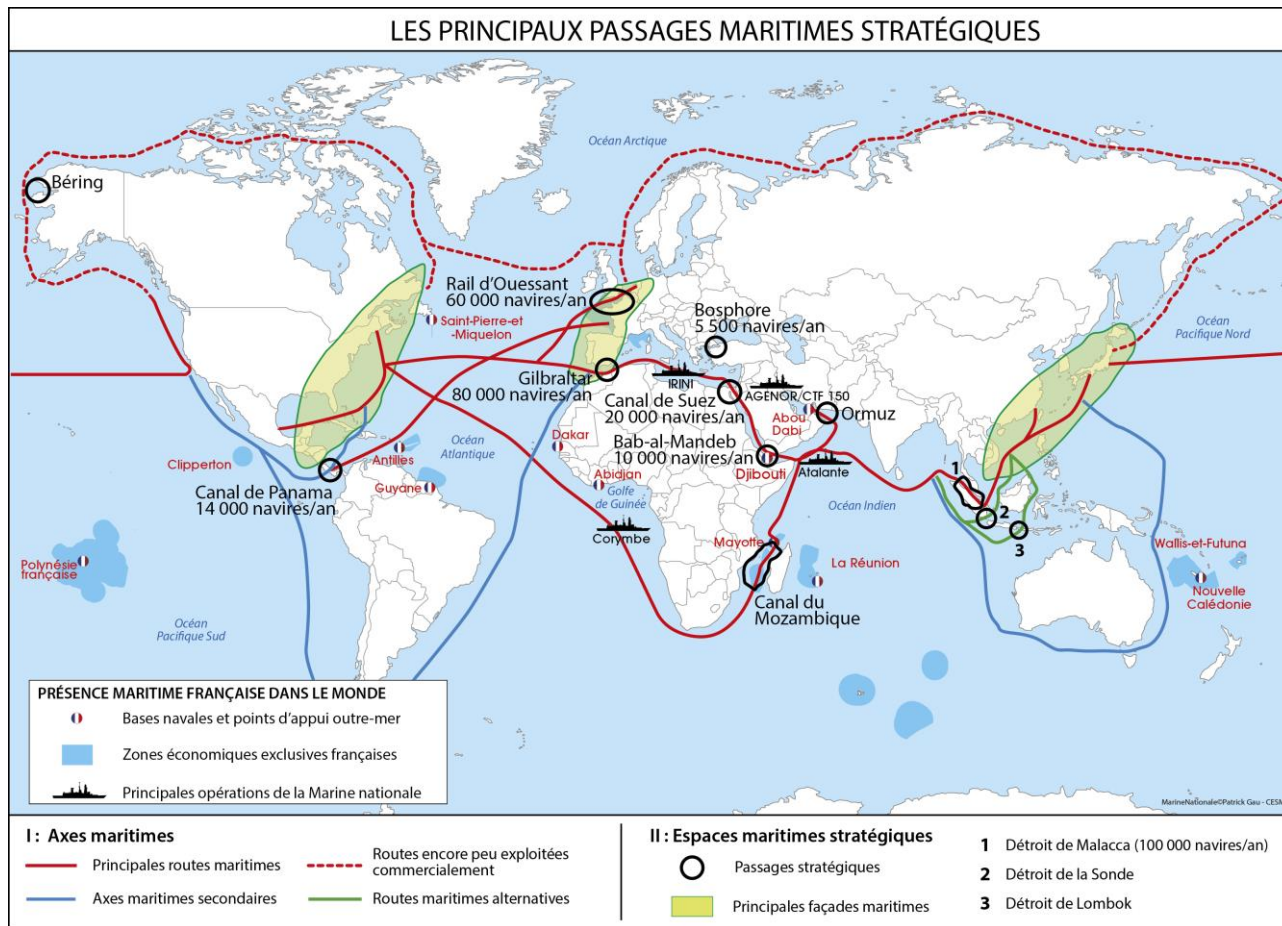
### **La présence militaire française pour la sécurité et la protection des routes maritimes**

Les échanges commerciaux par voie maritime reposent sur la libre circulation, la mer étant en principe une zone où l'on peut librement transiter, mais aussi sur la nécessaire sécurité des bateaux et des infrastructures. Pour la France, la sûreté des espaces maritimes est donc une part majeure de sa stratégie maritime qui implique de préserver les intérêts nationaux et de garantir une utilisation libre, raisonnée et durable de la mer.

Cette stratégie repose sur six piliers comprenant la maîtrise de nos espaces maritimes, la protection de nos ressortissants et de nos navires, la lutte contre les trafics illicites en mer, la défense de nos intérêts économiques et la promotion d'un domaine maritime international tout en préparant l'avenir.

Pour la mise en œuvre de cette stratégie, l'action s'articule autour d'un triptyque de prévention, de protection et d'intervention. Disposant des moyens adaptés pour répondre à ces moyens d'actions, la Marine nationale agit dans tous les domaines et est en mesure de répondre à l'ensemble des menaces.

Elle assure trois missions permanentes, en coopération avec d'autres marines occidentales : les missions Atalante dans le golfe d'Aden, Corymbe dans le golfe de Guinée et l'opération Agenor visant à stabiliser et à préserver la liberté de navigation dans le golfe Arabo-Persique et le détroit d'Ormuz. Ces missions permettent une présence quasi-permanente de un ou plusieurs bâtiments.



Lorsque la situation le nécessite, des navires sont aussi envoyés dans des zones sensibles dans le but de protéger les intérêts français en mer.