

Lutter contre l'hybridité en mer

Ludovic POITOU

Capitaine de vaisseau, auditeur de la 70^e session du Centre des hautes études militaires (CHEM).

Franck G. Hoffman introduit en 2007, le concept des « guerres hybrides »⁽¹⁾. Il considère qu'il existe une autre expression de la conflictualité, une alternative à la catégorisation habituelle des conflits, conventionnels ou asymétriques. Il envisage des guerres menées par des acteurs conventionnels avec des méthodes asymétriques pour cibler les vulnérabilités américaines. Comme le rappelle Martin Motte⁽²⁾ : « La stratégie navale et la stratégie maritime ont en commun de se déployer dans le même milieu, dont elles subissent et exploitent les particularités. » Les « guerres hybrides » peuvent donc trouver aujourd'hui en mer un terrain favorable, comme elles ont pu le faire par le passé.

Pendant les affrontements maritimes franco-anglais de la seconde guerre de Cent Ans (1689-1815), on retrouve les différentes formes de la guerre en mer. La guerre d'escadre, où deux flottes s'affrontent directement. C'est le cas de la bataille de Trafalgar, en 1805, pendant laquelle la flotte franco-espagnole sous les ordres du vice-amiral de Villeneuve s'oppose à la flotte britannique commandée par le vice-amiral Nelson. Pour autant, la France révolutionnaire et napoléonienne, puissance continentale qui ne parvient pas à rivaliser avec la puissance navale britannique, fait aussi le choix de mener des guerres de course. Dans ce cas, la marine marchande est ciblée pour interrompre les flux logistiques de l'adversaire ou pour affaiblir sa puissance économique. Cette approche indirecte s'appuie sur les corsaires, au statut civil mais autorisés à s'emparer des navires britanniques. Le recours à ces corsaires, résonne comme un avant-goût de « *proxy* » (intermédiaire) moderne pour mener des actions hybrides sur une puissance dominante.

L'amiral Castex théorise une évolution de la stratégie maritime⁽³⁾, en proposant une vision synthétique de la méthode historique de l'amiral américain Mahan⁽⁴⁾ et la méthode matérielle de la Jeune École française⁽⁵⁾. La guerre entre forces navales

(1) HOFFMAN Franck, *Conflicts in the 21st Century : The Rise of Hybrid Wars*, Potomac Institute, décembre 2007, 72 pages (https://www.potomac institute.org/images/stories/publications/potomac_hybridwar_0108.pdf).

(2) MOTTE Martin (dir.), *La mesure de la force*, Tallandier, 2018, p. 136.

(3) COUTAU-BEGARIE Hervé, « Les lignes directrices de la pensée navales au XX^e siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 213, 2004/I, p. 3-10 (<https://www.cairn.info/>).

(4) L'amiral Alfred T. Mahan formule les lois universelles du combat naval et du développement maritime.

(5) HENROTIN Joseph, « Guerre hybride en mer : l'expérience de la Jeune École », *DSI* hors-série n° 38, octobre-novembre 2014 (<https://www.arcion24.news/2018/02/26/guerre-hybride-mer-lexperience-de-jeune-ecole/>).

cohabite désormais avec l'attaque des lignes de communications et du commerce. De fait, il introduit le principe de la guerre hybride de Hoffman, mais appliqué au domaine maritime.

La maîtrise de la mer constitue un enjeu majeur pour une puissance maritime afin d'en exploiter les nombreuses ressources. Comme la mer est un espace de liberté et qu'elle ne peut être occupée de façon permanente, elle favorise l'expression de l'hybridité dans la confrontation navale ou maritime. La France est aujourd'hui visée par des menaces hybrides en mer, mieux dissimulées, plus agiles et plus efficaces que par le passé, compte tenu de la forte maritimisation et la numérisation du monde ; une stratégie pour préserver sa liberté d'action et protéger les ressources qui fondent sa puissance en mer, est ainsi plus que nécessaire.

Dans la 4^e édition de son ouvrage *Sea Power* ⁽⁶⁾, l'historien britannique Geoffrey Till définit les fondements de la puissance maritime. Il rappelle notamment que, de tout temps, une puissance dominante à vocation maritime recherche la maîtrise de la mer pour développer sa grandeur. Sa force navale est employée pour garantir la capacité à agir librement en mer afin d'en exploiter les attributs et consolider son statut. La mer est un milieu qui se caractérise par les ressources exploitables qu'elle recèle (halieutiques et matières premières), et par les échanges commerciaux qu'elle abrite (90 % du trafic commercial transite par voie maritime, 95 % des communications par câbles sous-marins). La mer est ainsi au cœur des enjeux de domination pour la maîtrise et l'exploitation de ses attributs. L'histoire abonde d'exemples de ces affrontements directs et conventionnels entre puissances équivalentes ; nous assistons aujourd'hui à une remise en question de cet ordre classique en mer : une stratégie hybride qui manie des tactiques indirectes pour accéder aux attributs de la mer et rivaliser avec les puissances maritimes historiques.

Hybridité en mer et zones grises

L'hybridité se définit par l'utilisation combinée, simultanée et non systématiquement revendiquée, de moyens asymétriques étatiques ou non étatiques, matériels ou immatériels, pour mener des actions susceptibles de porter des effets de niveau stratégique ou politique. Appliquée au domaine maritime, elle peut se décliner sous différentes formes. Comme la guerre de course au XIX^e siècle, elle vise le plus fréquemment le trafic maritime commercial ou ses infrastructures portuaires. C'est le cas de la piraterie, dans le détroit de Malacca (entre Malaisie et Indonésie) ou dans le golfe de Guinée, qui sévit toujours grâce à des moyens rustiques (armes à feu et grappins) et qui perturbe pourtant les flux commerciaux du monde entier. Si ce fléau est aujourd'hui le fait de brigands plus ou moins autonomes, il est aisé d'imaginer qu'ils pourraient être commandités par une puissance malveillante pour déstabiliser les échanges régionaux. C'est ce que recherchent certains pays pour s'imposer sur la scène internationale en procédant à des arraisonnements de navires en mer. Le déroutement du navire

⁽⁶⁾ TILL Geoffrey, *Seapower, A Guide for the Twenty-First Century*, Routledge, 2018, 476 pages.

chimiquier coréen *Hankhuk Chemi* en janvier 2021 à proximité du détroit d'Ormuz par les *Pasdarans*, gardiens de la révolution islamique d'Iran, en est une illustration ⁽⁷⁾. Accusé par les autorités iraniennes d'avoir violé des lois de l'environnement marin, le navire est dérouté, son équipage écroué pendant un mois, pour que des négociations diplomatiques entre l'Iran et la Corée du Sud puissent s'organiser. S'appuyant sur une lecture partielle du droit international, l'Iran parvient ici à faire valoir sa capacité à intervenir dans le détroit, en ciblant certaines nations plus vulnérables et en envoyant un message clair à ses principaux adversaires.

Les guerres de l'Opium au XIX^e siècle ont rendu tristement célèbres les canonnières (britanniques, françaises ou américaines) qui menaient des bombardements navals des infrastructures portuaires pour affaiblir la puissance économique chinoise. Ces mêmes infrastructures portuaires semblent aujourd'hui à l'abri d'un tel mode d'action mais sont tout aussi vulnérables face aux armes cybernétiques qui peuvent atteindre le même effet profitant du développement de la numérisation. En 2011, un piratage informatique du système de manutention du terminal container d'Anvers par des trafiquants de drogue, dont l'objectif était de dissimuler leur cargaison illicite en zone hors douane, met en lumière cette vulnérabilité ⁽⁸⁾. Cela illustre surtout le rôle central que peut jouer l'arme cybernétique dans l'hybridité. Fermer un port, dérouter un navire en mer, provoquer des collisions ou des marées noires sont des scénarios plausibles que n'importe quel *hacker*, n'importe quel adversaire peut décliner si cette menace n'est pas prise en compte.

Les navires de commerce ne sont pas les seuls à subir des attaques hybrides. Les affrontements qui sévissent au Yémen, débordent désormais en mer. La géographie du détroit de Bab-el-Mandeb, qui relie la mer Rouge à l'océan Indien, est particulièrement favorable à ces attaques. Des forces non-étatiques houthis, ciblent les navires de guerre par des moyens explosifs artisanaux. Des vedettes télécommandées et chargées d'explosifs sont dirigées à vive allure pour entrer en collision avec les navires visés. La frégate saoudienne *Al-Madinah* et son équipage ont subi une attaque similaire le 30 janvier 2017 ⁽⁹⁾. Au-delà de l'impact médiatique provoqué par la diffusion des images en quasi direct par les assaillants, ces attaques hybrides perturbent la liberté d'action et la cohésion des forces navales, qui doivent compter sur de nouvelles menaces qui cohabitent avec celles conventionnelles sur les zones d'opérations aéromaritimes.

Les milices chinoises, qui opèrent en mer de Chine, sont décrites par Geoffrey Till comme des « petits hommes bleus » par analogie avec les forces de silhouettes russes qui ont agi en Crimée. Le rapport ⁽¹⁰⁾ du Département de la Défense (*DoD*) américain analyse le fonctionnement de cette milice, nommée Milice maritime des

⁽⁷⁾ BRITZ Caroline, « Détroit d'Ormuz : un chimiquier coréen arraisonné par l'Iran », *Mer et Marine*, 6 janvier 2021.

⁽⁸⁾ LAMFALUSSY Christophe, « Comment Anvers a été piraté et s'en est sorti » - *La Libre*, 25 octobre 2013 (<https://www.lalibre.be/>).

⁽⁹⁾ « Les Houthis frappent une frégate saoudienne » *MENA Defense*, 30 janvier 2017 (<https://www.menadefense.net/>).

⁽¹⁰⁾ OFFICE OF THE SECRETARY OF DEFENSE, *Annual Report to Congress—Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2018*, 16 mai 2018 (<https://media.defense.gov/>).

forces armées populaires ⁽¹¹⁾. Constituée de navires de pêches, elle opère aux côtés de la Marine de l'Armée populaire de libération (*NPLA*) régulière autour des zones contestées en mer de Chine. Dernièrement, une flotte de 200 navires de pêche s'est déployée au large des îles de Whitsun Reef, revendiquées par les Philippines, laissant présager une annexion chinoise ⁽¹²⁾. En 2016, ces mêmes navires sont intervenus autour de Sandy Coal pour gêner les pêcheurs philippins dans leurs opérations. Tantôt pêcheurs, tantôt miliciens, ils exercent une pression permanente en mer, interdisent de fait toute activité et font valoir une souveraineté autoproclamée. Depuis 2015, cette milice s'est progressivement professionnalisée, a été dotée de navires adaptés et participe à des activités de préparation opérationnelle avec la marine chinoise. La Chine démontre une véritable capacité à coordonner des flottes de pêcheurs, de garde-côtes et de forces navales pour maintenir leur contrôle de la zone maritime, et l'exploitation de tout produit de la mer à proximité et au-delà de sa zone économique exclusive. La Chine maîtrise également l'exploitation informationnelle de ces faits maritimes, élément clé de l'hybridité, par le modelage de l'opinion publique et parvient ainsi à augmenter la pression économique exercée sur ses voisins de la mer de Chine.

Une autre facette de l'hybridité en mer a été mise en lumière en août 2021, dans la cadre des pressions diplomatiques exercées sur l'Iran et le Venezuela. Les États-Unis ont démontré leur capacité à interrompre en mer les échanges commerciaux entre ces deux pays, sans avoir à faire usage de la force armée. Quatre navires, battant pavillon libérien, notamment le *Pandi* et le *Luna*, ont fait l'objet d'un mandat de saisie ⁽¹³⁾ établi par le Département américain de la Justice (*DoJ*), car suspectés de se livrer à un commerce de pétrole iranien vers le Venezuela. Les pressions juridiques et financières exercées sur l'armateur grec par les autorités américaines, ainsi que la présence à proximité de deux frégates de l'*US Navy*, ont suffi à le convaincre d'obtempérer et de procéder au transbordement volontaire de la cargaison en mer d'Oman sur un troisième navire affrété par les Américains pour opérer la saisie du pétrole. Les autorités américaines ont démontré leur capacité à mettre en œuvre une action interministérielle complexe et coordonnée à des milliers de kilomètres de leur territoire national. Cet événement, qui ne suit aucune règle ou pratique du droit international, est une illustration concrète de l'application du principe d'extraterritorialité de la justice américaine, volet efficace de la guerre du droit et des normes, le « *Lawfare* », qui s'apparente à une forme d'hybridité et qui est désormais pratiquée en haute mer.

L'hybridité en mer vise à perturber les échanges maritimes, à réduire la liberté d'action des forces navales et, *in fine*, affaiblir ce qui constitue le cœur d'une puissance maritime. Pendant la Première Guerre mondiale, la *Royal Navy* a mis en place un blocus naval de l'Allemagne, dans le but d'interrompre son ravitaillement et celui de

⁽¹¹⁾ *People Armed Forces Maritime Militia*.

⁽¹²⁾ MAS Liselotte, « Une flotte géante de navires chinois pêche en bordure des Galapagos, ONG et habitants lancent l'alerte », *Les Observateurs France 24*, 6 août 2020 (<https://observers.france24.com/>).

⁽¹³⁾ US DEPARTMENT OF JUSTICE, OFFICE OF PUBLIC AFFAIRS, « Warrant and Complaint Seek Seizure of All Iranian Gasoil Aboard Four Tankers Headed to Venezuela Based on Connection to IRGC », 2 juillet 2020 (<https://www.justice.gov/>).

ses alliés ⁽¹⁴⁾. Cette action a certainement contribué à la victoire finale des alliés. Un siècle plus tard, il est possible de considérer que certaines actions hybrides puissent être employées dans ce sens et que leurs effets soient des éléments constitutifs d'une nouvelle forme moderne de blocus maritime. Même si celui-ci est contraire, en temps de paix, au droit de la mer, il est désormais accessible aux moins puissants. L'hybridité est une stratégie qui vise, par sa révision des rapports de force, à bouleverser les équilibres existants de l'ordre international. Elle peut se décliner sous plusieurs modes opératoires, des plus rustiques aux plus complexes. Dans tous les cas, elle joute les limites de l'ordre établi, des pratiques et règlements internationaux, et n'est jamais aussi efficace que dans le flou des zones grises.

Dans le contexte de la conflictualité, la zone grise est l'espace situé entre guerre et paix, dans lequel certaines crises particulières se développent ; celles-ci n'ont pas vocation à s'inscrire dans l'escalade incontrôlée de la violence vers l'état de guerre. Elles se caractérisent par une forme de stagnation, d'évitement du conflit ouvert. En effet, les actions et provocations se situent juste en dessous du seuil de réaction de l'adversaire et restent dans l'interstice entre paix et guerre. Les agissements que l'on retrouve dans la zone grise, sont suffisamment efficaces pour perturber et affaiblir l'adversaire, mais pas suffisamment graves ou attribuables pour générer une réaction armée de sa part. Le domaine maritime est un espace de liberté, de libre-échange où l'immensité de ses dimensions géographiques facilite la dilution et favorise ainsi le développement de ces zones grises.

Les zones grises maritimes sont nombreuses et se déclinent sous de multiples facettes. Elles peuvent se définir sous le prisme de la géographie particulière de la mer : son immensité qui facilite la dissimulation ; les points de passages obligatoires que sont les détroits internationaux qui fixent les lieux de confrontation ; la diversité des cadres juridiques qui s'appliquent aux différentes délimitations. Tous ces éléments sont déterminants et favorisent l'émergence de zones où l'hybridité peut être générée. Ces zones grises maritimes peuvent également s'envisager sous le prisme des échanges commerciaux conduits en mer. La maritimisation de l'économie mondiale, dont les enjeux financiers sont démesurés, génère malheureusement des pratiques particulières du commerce maritime mondial. Les réglementations propres à l'État du pavillon, les pavillons de complaisance, les sociétés écrans du *shipping*, sont autant de facteurs qui contribuent à l'existence de zones grises dans lesquelles l'hybridité peut s'immiscer. Pour les caractériser, il est nécessaire d'affiner la compréhension du domaine maritime, ce que nos alliés appellent le « *Maritime Domain Awareness* » (MDA), pour identifier les échanges commerciaux, les menaces, les vulnérabilités et les risques de conflictualité. Cette analyse propre au domaine maritime, s'accompagne d'une cartographie des réseaux commerciaux douteux, mafieux et terroristes. Elle permet de déceler le potentiel dormant de ces filières et leur capacité à contribuer à l'hybridité en mer, en lien avec les États qui le souhaiteraient.

⁽¹⁴⁾ F. Julien, « Le *dreadnought*, le navire qui rendait les batailles navales inutiles et la guerre inévitable », *Conflits d'hier et d'aujourd'hui*, 12 mars 2017 (<https://conflitsgeopolitique.wordpress.com/>).

Enfin, la spécificité du cadre juridique appliqué en mer peut contribuer d'une certaine façon à entretenir certaines zones grises. La circulation maritime, l'exploitation des ressources de la mer et les échanges sont régis par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite de « Montego Bay »⁽¹⁵⁾. Cette Convention est née d'un équilibre entre l'exercice de l'autorité étatique en mer et la liberté de navigation, qui remonte au XVII^e siècle. D'un côté, le principe du *Mare Liberum*, en 1609, du juriste hollandais Hugo Grotius, définit la haute mer comme la propriété de tous et favorise la liberté de navigation⁽¹⁶⁾. De l'autre, le principe de la *Mare Clausum*, en 1635, du juriste britannique John Selden, privilégie une forme de territorialisation de la mer pour en contrôler l'exploitation⁽¹⁷⁾. Cette opposition demeure aujourd'hui et crée un interstice où l'hybridité peut se développer.

Depuis 1982, la Convention de Montego Bay définit les espaces maritimes : eaux intérieures⁽¹⁸⁾, mer territoriale⁽¹⁹⁾, zone contiguë⁽²⁰⁾, Zone économique exclusive (ZEE)⁽²¹⁾. Elle sépare les eaux sous souveraineté étatique, dans lesquelles l'intervention des pays riverains est possible sous certaines conditions, de la haute mer où la liberté de navigation ne peut être remise en cause. Cette convention internationale conserve ainsi un équilibre entre *Mare Clausum* et *Mare Liberum*. Un certain nombre de traités et de conventions viennent compléter le corpus juridique en mer⁽²²⁾. Ils se caractérisent tous par ce même équilibre dans lequel les navires de guerre peuvent, de façon plus ou moins restrictive, intervenir et agir. Il en résulte un milieu où les marins peuvent circuler librement, en appliquant tantôt le droit souverain de l'État dans lequel ils se trouvent ou transitent, tantôt le droit international et celui de l'État du pavillon de leur navire, lorsqu'ils naviguent en haute mer. L'industrie maritime a été développée sur ces mêmes principes. Les échanges commerciaux sont ouverts et agiles, mais vulnérables à de nombreuses dérives qui peuvent favoriser l'hybridité. Il serait ainsi tentant de réviser ces réglementations internationales, de procéder à une plus grande territorialisation de la mer pour y affermir le droit associé, d'y faire référence aux nouveaux champs de conflictualité immatériels (cyber, lutte informationnelle, etc.) pour freiner l'hybridité. Pour autant, la territorialisation à outrance de la mer aboutirait sans doute à de nouvelles rivalités et confrontations entre États, et il est fort probable que d'autres failles verraient le jour. Remettre en question le droit de la mer, qui est au cœur de nombreux enjeux géopolitiques et qui s'appuie sur une convention internationale reconnue de tous, pour limiter les actions hybrides serait sans doute plus pénalisant qu'efficace.

⁽¹⁵⁾ Convention des Nations unies sur le droit de la mer (avec annexes, acte final et procès-verbaux de rectification de l'acte final en date des 3 mars 1986 et 26 juillet 1993), conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 (<https://www.un.org/>).

⁽¹⁶⁾ GROTIUS Hugo, *Mare Liberum – De la liberté des mers* (1609).

⁽¹⁷⁾ PÉRON Michel, « Liberté des mers et hégémonie commerciale chez les économistes anglais du XVII^e siècle », *Cités*, n° 20, avril 2004, p. 91-111 (<https://www.cairn.info/revue-cites-2004-4-page-91.htm>).

⁽¹⁸⁾ Eaux intérieures : eaux incluses entre le rivage et la ligne de base, dans laquelle l'État exerce une pleine souveraineté.

⁽¹⁹⁾ Mer territoriale : eaux qui peuvent s'étendre jusqu'à 12 milles marins de la ligne de base, dans lesquelles l'État exerce sa souveraineté.

⁽²⁰⁾ Zone contiguë : eaux qui peuvent s'étendre jusqu'à 12 milles marins au-delà de la mer territoriale, dans lesquelles, l'État ne dispose que de certaines compétences finalisées (douanières, fiscales, sanitaires, etc.).

⁽²¹⁾ ZEE : zone de haute mer d'une largeur maximale de 200 milles marins au-delà de la ligne de base dans laquelle l'État ne jouit que de droits souverains pour l'exploitation des ressources de la mer.

⁽²²⁾ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité maritime, 1988 ; Convention de Vienne contre le trafic illicite de stupéfiants, 1988.

Il paraît ainsi plus pertinent d'identifier les zones grises que favorise la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, et d'en limiter l'impact pour lutter contre l'hybridité en mer.

Lutter contre l'hybridité en mer

Devant l'impossibilité d'éradiquer complètement les menaces hybrides, de faire disparaître un ennemi fuyant et des agressions dans tous les domaines, il semble difficile d'envisager de gagner de façon définitive la guerre de l'hybridité en mer. Pour autant, s'y préparer, mettre en place les mécanismes pour se protéger et renforcer sa résilience pour y faire face est à notre portée.

La zone grise permet à certains perturbateurs de tester de façon récurrente la résilience de leurs cibles pour éviter une réaction trop importante. Sa limite haute, celle de la dissuasion, est généralement connue, la limite basse l'est moins. Elle est liée au seuil de réaction de l'agressé. Lutter contre l'hybridité consiste donc à réduire l'épaisseur de cet espace. Il peut néanmoins varier dans le temps, en fonction des enjeux géopolitiques, de la capacité à caractériser l'action hybride ou d'en attribuer la responsabilité à un État commanditaire. Son épaisseur est aussi liée au niveau d'acceptation du risque et au seuil adopté avant le déclenchement de la confrontation directe.

De plus, les actions hybrides sont souvent déclenchées de façon progressive, par petits pas, pour tester la volonté de l'adversaire ciblé. Elles se caractérisent par une certaine ambiguïté, par l'absence de revendication pour retarder toute réaction. Elles s'appuient sur le principe du fait accompli. En 2013, la Marine nationale est intervenue dans le canal du Mozambique pour dérouter un navire sismique singapourien appuyé d'un navire de pêche norvégien qui opérait dans la ZEE des îles Éparses. Ce navire de recherche et de prospection pétrolière affrété par la multinationale Schlumberger avait commencé ses travaux au large du Mozambique, sous une autorisation des autorités mozambicaines, puis avait élargi ses recherches à la zone française⁽²³⁾. Sans l'intervention rapide de la frégate *Nivôse*, il est fort probable que ce genre d'infraction se serait reproduite. Cet événement démontre l'importance, d'une part, de caractériser les faits maritimes, et donc de disposer des moyens de surveillance adaptés, et d'autre part, de mettre en œuvre une manœuvre d'interdiction immédiate, pour contrer le principe du fait accompli. En règle générale, l'efficacité des actions hybrides en mer est démultipliée par l'absence de réaction du pays visé. Souvent, celui-ci ne réagit pas parce qu'il est dans l'incapacité de caractériser l'agression ou de l'imputer à un agresseur, ou dans l'incapacité de riposter, de crainte d'élever exagérément le niveau de crise ou faute de moyens. Il en résulte généralement une invitation implicite et insidieuse à poursuivre.

Chaque action doit donc faire l'objet d'une protestation officielle pour constituer une jurisprudence et repousser le fait accompli. Cela demande une organisation

⁽²³⁾ « Îles Éparses : un navire sismique surpris à prospecter sans autorisation », *Le Marin*, 25 septembre 2013 (<https://lemarin.ouest-france.fr/articles/detail/items/iles-eparses-un-navire-sismique-prospecte-sans-autorisation.html>).

juridique robuste mêlant juristes spécialisés du ministère des Armées ⁽²⁴⁾ et du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, capables de rédiger sans délai et de façon coordonnée ces plaintes aux instances internationales. La rapidité de la riposte est un facteur essentiel dans la lutte contre l'hybridité. Non seulement, elle peut mettre un coup d'arrêt à toute volonté d'ingérence supplémentaire, mais elle contribue à la crédibilité et au caractère dissuasif de son dispositif de défense.

Puisque les menaces hybrides sont protéiformes, puisqu'elles s'adossent aux zones grises, elles ne peuvent être contrées que par une organisation interministérielle éprouvée. Cette organisation repose sur la coordination des moyens de l'État, capables d'intégrer des effets civils et militaires. Elle doit notamment permettre d'anticiper, de détecter, de comprendre, d'attribuer, de protéger, de décourager les actions adverses et de limiter leurs effets. Le Secrétariat général pour la Défense et la Sécurité nationale (SGDSN) qui relève du Premier ministre, est l'organisme interministériel chargé de l'adaptation, la cohérence et la continuité de l'action de l'État dans le domaine de la défense et de la sécurité. À la confluence des diverses sources publiques d'information et du renseignement, il occupe une fonction de vigie, chargée d'identifier et de cerner les menaces pouvant affecter notre pays, et de chef d'orchestre pour coordonner la réponse gouvernementale afin de contrer les menaces hybrides. Un récent document classifié a été édité par le SGDSN pour référencer les domaines d'actions prioritaires pour la France dans ce domaine de lutte. Les principes de cette stratégie s'appuient sur la détection et la caractérisation des menaces, sur l'attribution de ces attaques et la détermination de la meilleure riposte à mettre en œuvre. Il appartient aux acteurs publics et privés, et aux ministères concernés de s'assurer de la prise en compte de ces principes. Pour animer cette approche transverse, une feuille de route interministérielle a été émise ; elle priorise les axes d'efforts et contribue à la lutte contre l'hybridité.

Le Secrétariat général de la mer (SGMer) possède tous les leviers nécessaires pour adapter cette stratégie au domaine maritime. Le SGMer est un organisme placé auprès du Premier ministre, chargé d'animer et de coordonner les travaux d'élaboration de la politique du Gouvernement en matière maritime. Il est ainsi compétent pour adapter au domaine maritime, la stratégie nationale pour contrer les menaces hybrides et s'assurer de sa mise en œuvre. Il a notamment la responsabilité de la mise en œuvre de la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes ⁽²⁵⁾ et de ses éventuelles révisions pour incorporer les nouveaux risques maritimes. Par ailleurs, son rôle central dans l'organisation et la coordination de l'action de l'État en Mer, lui permet d'identifier les vulnérabilités des secteurs de la pêche, d'observer les évolutions des trafics illicites, de veiller à la sûreté portuaire, de participer aux politiques de détermination des espaces maritimes et de coordonner l'action de toutes les administrations françaises qui y jouent un rôle. Il accompagne également tous les acteurs de l'industrie maritime pour prendre en compte la menace hybride en haute mer. Enfin, il peut, lorsque la situation l'exige, réviser ou aménager les instruments et textes juridiques de

⁽²⁴⁾ Bureau du droit de la mer et des opérations aéronavales de l'État-major de la Marine (EMM/DMOA) et Direction des affaires juridiques du Secrétariat général pour l'Administration (SGA/DAJ).

⁽²⁵⁾ *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes* – version révisée adoptée le 10 décembre 2019 (https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf).

référence, pour doter les acteurs de la sécurité maritime d'outils adaptés aux menaces hybrides.

L'hybridité profite aussi de la numérisation globale de tous les acteurs économiques. L'attaque cyber subie en 2020 par la société danoise de transport maritime Maersk (*leader mondial*) ⁽²⁶⁾ le démontre. Cette attaque a provoqué une interruption brutale de ses activités ⁽²⁷⁾ et s'est soldée par une perte estimée à 300 millions de dollars. Les entreprises françaises ne sont pas à l'abri d'un tel scénario et doivent impérativement prendre en compte la stratégie nationale pour la sécurité du numérique élaborée par l'Agence nationale de sécurité des systèmes d'information (ANSSI). En accompagnant dans le domaine cyber les acteurs publics et privés, et plus particulièrement ceux du domaine maritime, considérés pour certains comme opérateurs d'importance vitale, elle renforce leur résilience face aux menaces hybrides. En anticipant les menaces futures, elle alimente l'écosystème de la cybersécurité française et lui permet de se prémunir contre les modes d'actions de nos adversaires, susceptibles de se jouer en mer.

Au-delà de ces réponses interministérielles, les armées sont pleinement mobilisées pour contrer l'hybridité. S'appuyant sur le renseignement militaire et ses moyens propres, la Marine nationale participe en permanence à la lutte contre les menaces hybrides en mer. Par sa présence sur toutes les mers du globe, elle contribue à la compréhension de domaine maritime (*MDA*) dans les zones grises en lien avec l'Otan et ses partenaires régionaux. S'appuyant sur des outils de traitements des données de masse, pilotés par Intelligence artificielle (IA), elle est en mesure de détecter des signaux faibles ou des modifications de comportement en mer à partir d'une situation de référence, appelée « *pattern of life* », et anticiper ainsi certains changements de postures. Profitant de ces signaux d'alerte, elle peut positionner ses senseurs ⁽²⁸⁾ avec suffisamment d'agilité pour tenter de prévenir ou caractériser des actes hybrides. Ce fut le cas d'un *Atlantique 2*, aéronef de patrouille maritime, intégré à la force navale *Agénor* ⁽²⁹⁾, qui a été en mesure en 2020 d'attribuer à l'Iran des opérations de déroutement menées sur un pétrolier en transit.

Faut-il pour autant, modifier le format de la Marine pour adopter pleinement une stratégie de lutte contre les menaces hybrides ? C'est la direction prise par la « Jeune École française » en 1887 lorsqu'elle entreprend un changement de la Marine, pour lui donner une morphologie plus légère et plus mobile ; une option capacitaire qui s'est pourtant révélée inadaptée par la suite. Lutter contre des menaces hybrides n'implique pas nécessairement de se doter des mêmes moyens que ceux qui la pratiquent. La piraterie au large de la Somalie a été endiguée par des moyens navals

⁽²⁶⁾ Il est estimé que toutes les 15 minutes, un porte-conteneurs de la société Maersk entre dans un port du monde.

⁽²⁷⁾ « Protect and Survive: How Maersk Learned From the NotPetya Cyber Attack », *Maritime Security Review*, 2 juillet 2019 (<http://www.marsecreview.com/>).

⁽²⁸⁾ Satellites d'observation, aéronef de patrouille ou de surveillance maritime, bâtiments de combat, sous-marins, drones navals...

⁽²⁹⁾ L'opération *Agénor* est le volet militaire de la mission européenne *EMASOH* (*European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*, chargée de la sécurisation du trafic maritime dans la zone du détroit d'Ormuz).

hauturiers et une approche européenne globale et intégrée ⁽³⁰⁾. Les bâtiments de combat modernes possèdent désormais l'agilité pour lutter contre l'hybridité en mer, tout en conservant la capacité de livrer des affrontements de haute intensité. Ils sont dotés de moyens de détection capables de caractériser les agressions, de les partager en temps réel pour orienter une réponse gouvernementale coordonnée, sont armés d'une puissance de feu pour porter un effet décisif sur l'adversaire et d'endurer à la mer quelles que soient les conditions météorologiques rencontrées. Lutter contre les menaces hybrides nécessite de circonscrire les zones grises ; dans sa limite supérieure par le combat de haute intensité, comme dans la zone inférieure où l'agilité l'emporte sur la puissance de feu. L'effort porte donc sur la capacité à être présent en mer dans toutes les nombreuses zones d'intérêt, pour porter des actions dans tous les domaines de conflictualités et de s'inscrire, lorsque cela est nécessaire, dans une logique de coordination interministérielle.

Largement tournés vers la mer, les départements, régions et collectivités d'outre-mer (Drom-Com) n'échappent pas au risque hybride dans le domaine maritime. Pour préserver notre souveraineté, ces territoires font d'ailleurs l'objet d'une attention et d'une vigilance particulières, évoquées dans l'*Actualisation stratégique 2021* ⁽³¹⁾. Il y est notamment évoqué la nécessité de disposer d'un outil militaire suffisamment polyvalent pour contribuer à la résilience de la Nation. En effet, leur isolement les place en première ligne de la menace de l'hybridité maritime. Mais ce positionnement géographique, au cœur de l'océan Indien, dans l'océan Pacifique ou à proximité des pôles, présente des avantages à saisir. Les territoires ultramarins peuvent être employés comme des plateformes efficaces pour lutter contre ces menaces. Ils représentent des postes avancés pour détecter et anticiper les agressions, et offrent une légitimité pour porter dans le monde, la voix et l'influence de la France sur toutes les mers du globe. En s'assurant de l'adaptation à ces menaces de l'organisation de nos services déconcentrés en outre-mer ⁽³²⁾, ces territoires peuvent ainsi constituer des atouts particulièrement efficaces dans la lutte contre l'hybridité en mer.

La France peut aussi compter sur un partage d'expérience et de réflexions stratégiques avec ses partenaires et alliés. En 2017, le Centre européen d'excellence de la guerre hybride (*Hybrid COE Helsinki*) a été créé pour faire le lien entre l'Union européenne et l'Otan, et mettre en commun le retour d'expérience des 28 Nations contributrices. Ce centre, dans lequel un officier français est inséré, anime un réseau de professionnels des industries concernées, de chercheurs et de militaires. Il y synthétise notamment des scénarios d'hybridité maritime probables, qui permettent à chaque Nation de se prémunir contre de telles menaces. Cette approche multilatérale permet de bénéficier de l'expertise et du soutien des différents partenaires et alliés dans un domaine spécifique. Même si la lutte contre l'hybridité, par définition, est un domaine réservé de chaque État, une approche horizontale et transverse élargie à l'échelle de

⁽³⁰⁾ « Opération *Atalanta*, *EUTM Somalia* et *EUCAP Somalia*: mandats prorogés de deux années supplémentaires », *Consilium*, 23 décembre 2020 (<https://www.consilium.europa.eu/>).

⁽³¹⁾ MINISTÈRE DES ARMÉES, *Actualisation stratégique 2021*, 21 janvier 2021 (<https://www.defense.gouv.fr/>).

⁽³²⁾ Recueil de l'information *MDA*, protection cyber, moyens de lutte informationnelle, etc.

l'UE est bénéfique et doit être accompagnée. C'est le rôle notamment d'un groupe de travail, l'*ERCHT*⁽³³⁾, auquel la France participe.

La France peut faire valoir une organisation institutionnelle capable de se prémunir contre les menaces hybrides. L'agilité offerte par des pratiques interministérielles rodées et articulées autour du SGDSN, contribue à la résilience de la Nation. Toutefois, dans un contexte où nos adversaires se livrent à des stratégies hybrides sans retenue, que certains de nos plus proches alliés les pratiquent, il peut être pertinent de s'interroger sur l'opportunité de se doter d'une stratégie plus offensive, en capitalisant sur la maturité de notre propre dispositif gouvernemental. Comme la guerre de course au XIX^e siècle, la France peut envisager de mettre en œuvre proactivement une approche globale et coordonnée dans les zones grises maritimes. Dans le respect du droit de la mer, des tactiques peuvent être implémentées pour exploiter les failles de nos adversaires. Il convient, dans un premier temps, d'identifier ces zones grises où nos adversaires sont vulnérables et où nos effets peuvent compter. C'est tout l'intérêt du *MDA* qu'entretient la Marine nationale en partenariat avec ses alliés. Dans un second temps, une manœuvre interministérielle peut être mise en œuvre. Elle peut inclure des actions ostentatoires de revendications territoriales, des opérations de soutien et d'affirmation de la Convention de Montego Bay, des opérations d'influence auprès de la communauté maritime (assurances marines, pêcheries internationales, exploitation des fonds sous-marins, etc.), une volonté partagée avec l'UE de clarifier et refondre certaines pratiques de l'industrie maritime (pavillon de complaisance, sociétés écrans, etc.).

De façon plus générale, cela consisterait à exploiter habilement, et non subir, les nombreux cadres réglementaires qui régissent l'ordre établi en mer et de s'y employer conjointement avec nos partenaires européens. À ce titre, et considérant que la mer est un élément déterminant dans la lutte contre le dérèglement climatique, il peut être envisagé d'opter pour une forme de stratégie hybride « verte » qui, au service de la cause environnementale, appuierait des actions en mer à l'égard de certains États, moins attachés aux objectifs écologiques. Ces pressions pourraient s'appliquer, dans le champ matériel et immatériel, au transport maritime, à l'exploitation des ressources naturelles ou à la préservation de la biodiversité en mer. La coordination de tous les acteurs engagés, privés comme publics, est déterminante pour conserver l'initiative et maîtriser le principe d'une escalade horizontale dans la confrontation qui permet de rester sous le seuil de réaction de l'adversaire. Il ne s'agit naturellement pas d'avoir recours à une milice maritime française, ou de faire renaître les corsaires malouins, mais bien de ne pas s'interdire de mener des actions hybrides plus offensives pour compléter celles de notre puissance navale.

*

**

De nombreux pays dans le monde profitent d'un milieu maritime qui leur est favorable pour mettre en œuvre une stratégie de l'hybridité en mer. Ils visent à renverser les équilibres et les rapports de force géopolitiques existants. Tous les secteurs de

⁽³³⁾ *Enhancing Resilience and Countering Hybrid Threats.*

l'économie bleue peuvent être impactés. La France possède les atouts pour se prémunir de ces menaces hybrides en mer. Sa stratégie maritime est mise en œuvre depuis le territoire métropolitain et ultramarin ; elle s'appuie sur la détection et la caractérisation des menaces en mer, sur l'attribution de ces attaques et l'élaboration de la meilleure riposte à mettre en œuvre. Cette réponse est nécessairement interministérielle pour inclure tous les acteurs du domaine maritime et pour une protection couvrant toutes les facettes de l'hybridité. Sa force réside dans les organismes et institutions qui ont su s'adapter à la réalité de la menace. Elle sait également pouvoir compter sur des actions coordonnées avec ses alliés de l'Union européenne et de l'Otan.

L'hybridité n'est pas une menace nouvelle. La nouveauté réside dans le fait que la globalisation et la maritimisation du monde impliquent qu'il n'y aura sans doute plus jamais de conflit en mer sans recours ponctuel à l'hybridité. La combinaison classique entre puissance navale et commerciale, l'une au service de l'autre pour atteindre la puissance maritime, ne peut donc se passer d'un volet hybride, dans lequel la France doit s'inscrire activement.

Éléments de bibliographie

CALLAGHAN Chris, SCHROEDER Rob et PORTER Wayne, *Mapping Gray Maritime Networks for Hybrid Warfare*, Centre for International Maritime Security (CIMSEC), 1^{er} juillet 2020 (<https://cimsec.org/>).

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Traité de stratégie*, Économica, 2011, 1 200 pages.

EU Maritime Strategy—Responding together to the Global Challenge—A Guide for Stakeholders (<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/02ab6cfa-b735-4b56-a6e1-587e4b3e4882>).

GROTIUS Hugo, *Mare Liberum – De la liberté des mers* (1609).

HENROTIN Joseph, « Guerre hybride en mer : l'expérience de la Jeune École », *DSI* hors-série n° 38, octobre-novembre 2014 (<https://www.areion24.news/2018/02/26/guerre-hybride-mer-lexperience-de-jeune-ecole/>).

HOFFMAN Franck G., *Conflicts in the 21st Century : The Rise of Hybrid Wars*, Potomac Institute, décembre 2007, 72 pages (https://www.potomac institute.org/images/stories/publications/potomac_hybridwar_0108.pdf).

LOTT Alexander, « Implications of Hybrid Warfare for the Order of the Oceans », *Centre for International Maritime Security (CIMSEC)*, 3 août 2020 (<https://cimsec.org/implications-of-hybrid-warfare-for-the-order-of-the-oceans/>).

MCKEW Molly, « The Gerasimov Doctrine », *Politico*, septembre-octobre 2017 (<https://www.politico.com/>).

MOTTE Martin (dir.), *La mesure de la force*, Tallandier, 2018, 426 pages.

PÉRON Michel, « Liberté des mers et hégémonie commerciale chez les économistes anglais du XVII^e siècle », *Cités*, n° 20, avril 2004, p. 91-111 (<https://www.cairn.info/revue-cites-2004-4-page-91.htm>).

STRAVRIDIS James, « Maritime Hybrid Warfare is Coming », *Proceedings* n° 142, décembre 2016.

TILL Geoffrey, *Seapower, A Guide for the Twenty-First Century*, Routledge, 2018, 476 pages.