



AVANT-PROPOS

Numéro 3 – Février 2020

Périscopes n°3 : le retour de la rivalité stratégique ?

L'amiral Prazuck, Chef d'état-major de la Marine, souligne régulièrement le retour des «rhétoriques de puissance» en mer. La mer Baltique, qui fait rarement les gros titres, constitue l'un de ces théâtres de compétition interétatique, matérialisée notamment par la multiplication des exercices navals ces derniers mois. La Russie, qui dispose d'une flotte à Kaliningrad, a ainsi déployé en août quelque 70 navires de combat et de soutien lors de l'exercice *Ocean Shield 2019* ; un mois plus tard, l'entraînement naval *Northern Coasts* réunissait 40 unités otaniennes, suédoises et finlandaises. Les pays baltes, qui s'inquiètent de la réémergence russe, comptent sur les États-Unis pour maintenir une présence dans la zone, tandis que l'Allemagne cherche également à s'affirmer comme puissance régionale. La Baltique est par ailleurs témoin de tensions diplomatiques dans les relations entre États-Unis, Union européenne et Russie, cristallisées autour du projet *Nord Stream 2*. Alors que le gazoduc dirigé par un consortium russo-européen était près d'être terminé en décembre dernier, l'administration américaine a adopté des sanctions à l'encontre des entreprises participantes, mettant le projet à l'arrêt jusqu'à nouvel ordre.

Si Moscou fait évidemment figure de compétiteur historique pour Washington, ce n'est pourtant pas la flotte russe qui focalise principalement l'attention des stratèges américains aujourd'hui. La montée en puissance de la marine chinoise, symbolisée par l'admission au service actif en décembre dernier de son deuxième porte-avions, le *Shandong*, de construction entièrement nationale, est en effet au cœur des préoccupations capacitaires américaines. En pleine période d'élaboration du budget pour 2021, l'US Navy peine à adopter un plan industriel : le président Trump a fixé un objectif politique de 355 navires en service d'ici 2030, mais le Pentagone a revu à la baisse le nombre de ses prochaines constructions navales. Pour cause, ce critère numérique se heurte au format actuel de la flotte, centré autour d'unités très lourdes ou requérant des technologies complexes, qui pèsent sur un cadre budgétaire contraint. Une réflexion est donc ouverte sur les priorités industrielles et une possible redistribution entre unités lourdes et bâtiments plus légers pour les années à venir.

De son côté, Pékin marque un tournant capacitaire avec le *Shandong* et l'admission au service actif du premier destroyer de Type 055, appelé à former l'élément central des futurs groupes aéronavals. Si la marine chinoise croise désormais en Méditerranée comme dans l'Atlantique, son évolution doctrinale a été progressive et les analystes se demandent si elle a réellement vocation à investir les océans au-delà du «bastion» des mers de Chine méridionale et orientale. Les responsables chinois expriment quant à eux leur ambition hauturière, mais défendent la possibilité d'une coexistence pacifique avec les États-Unis dans la compétition qui se dessine, prônant une posture pragmatique tournée essentiellement vers le soutien de leurs activités économiques.

Périscopes vous souhaite une agréable lecture



Le navire amphibie polonais Gniezno débarque des troupes de marines américaines, espagnoles et roumaines lors de l'exercice Baltops de 2019
© U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 2nd Class Joshua M. Tolbert



SOMMAIRE

LA MER BALTIQUE

To the Seas Again. Maritime Defence and Deterrence in the Baltic Region

International Center for Defence and Security, avril 2019

Leadership Claims at the "Wet Flank"

German Foreign Policy, 16 septembre 2019

Qu'est-ce que North Stream 2, le gazoduc qui divise l'Europe, la Russie et les États-Unis ?

Capital, 21 décembre 2019

International Security Implications of the US-Russia Contention Over the Nord Stream 2

Modern Diplomacy, 9 février 2020

ENJEUX BUDGÉTAIRES ET FORMAT DE L'US NAVY

Le Secrétaire d'État à la Défense US dévoile sa stratégie pour une flotte de 355 navires en 2030

Meta-Defense, 10 février 2020

Down to the Sea in USVS

Center for International Maritime Security, 28 janvier 2020

As China Expands Navy, US Begins Stockpiling Ship-Killing Missiles

Defense News, 12 février 2020

Going to War with China ? Dust Off Corbett !

Proceedings, janvier 2020

Dans le viseur du Périscope

Périscope a lu

Le chiffre

CHINE : VERS LA HAUTE MER ?

Entre Mao et Mahan: les mutations doctrinales de la marine
Hors-Série DSI, hiver 2019

China's Naval Strategy in the East China Sea
Geopolitical Monitor, 15 janvier 2020

China and America Can Compete and Coexist
New York Times, 3 février 2020

Why China Wants Its Navy to Patrol the Atlantic Ocean
The National Interest, 15 décembre 2019

China's Dreadnought ? The PLA Navy's Type 055 Cruiser and Its Implications for the Future Maritime Security Environment
Naval War College, février 2020

VARIA

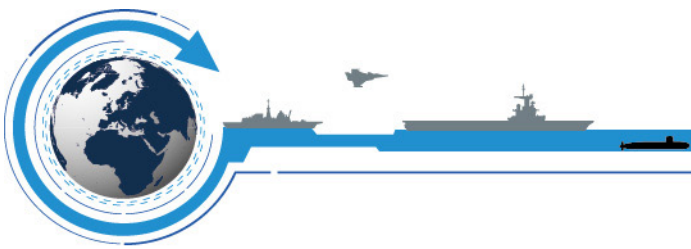
Thinking in Space: The Role of Geography in National Security Decision-Making
The Strategist, novembre 2019

What's Next for Vietnam's Maritime Militia ?
The Diplomat, 28 janvier 2020

International Relations in South Asia : Russia's and Sri Lanka's Views
Russian Council International Affairs Council, 29 novembre 2019

Le Retour du combat naval et le problème de l'engagement en premier
Hors-Série DSI, été 2019

Modernized Navy Adds Further Muscle to Turkey's Aspiration to Protect National Interests
Daily Sabah, 9 février 2020



LA MER BALTIQUE

To the Seas Again. Maritime Defence and Deterrence in the Baltic Region

VA Heinrich Lange, William Combes,
International Center for Defence and Security (ICDS), avril 2019

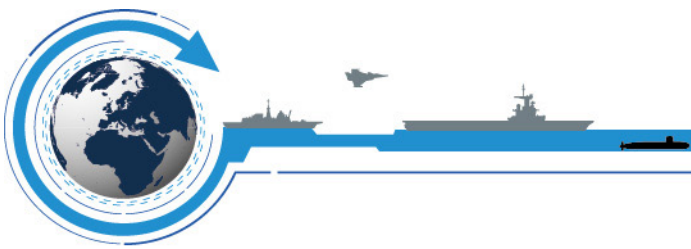
Situé en Estonie, l'ICDS est un think tank indépendant dédié aux questions de politique de sécurité et de défense. Le vice-amiral Heinrich Lange, retraité de la marine allemande, a assuré la préparation des forces au ministère de la Défense. Après une carrière dans l'US Navy, dont il a notamment dirigé le département de la stratégie au Pentagone, William Combes est aujourd'hui maître de conférences au Baltic Defence College de Tartu (Estonie). Ils co-signent un rapport sur les aspects maritimes de la défense et de la dissuasion dans la région de la mer Baltique.

Tandis que l'OTAN insiste sur sa mission de dissuasion collective, une plus grande attention est aujourd'hui accordée à la dimension maritime, qui avait été négligée après la fin de la guerre froide. En mer Baltique, la présence navale de la Russie se fait plus fréquente et plus délibérément visible, soutenant une politique de réaffirmation de son influence régionale. Ses démonstrations capacitaires sont de plus en plus perçues comme l'unique menace à la stabilité régionale par les pays riverains.

La posture russe masquerait toutefois des faiblesses persistantes de la flotte de la Baltique, qui demeure davantage un instrument politique qu'une force capable d'opérations militaires soutenues. Cependant, la mer Baltique constitue un carrefour commercial et stratégique essentiel pour les pays d'Europe du Nord, qui devraient accorder une attention particulière à la défense des infrastructures critiques (ports, câbles sous-marins, oléoducs), vulnérables à de possibles actions de guerre hybride.

Très peu profonde et souvent prise dans les glaces, la Baltique forme un environnement opérationnel très contraignant qui limite la navigation des grandes unités, notamment sous-marines. Les plates-formes doivent alors être adaptées, comme les sous-marins de Type 212 capables d'opérer à très faible profondeur. Dans cet espace confiné, la proximité de moyens militaires terrestres complique encore l'emploi des marines et nécessite de bien connaître la situation tactique dans tous les milieux (mer, air, terre). Le centre de l'OTAN sur les opérations littorales (COE-CSW), à Kiel, contribue à former les marines riveraines à la maîtrise de la lutte en milieu côtier (*Littoral Warfare*).

Parmi leurs recommandations, les auteurs estiment essentiel que les membres de l'OTAN adoptent une posture dissuasive renforcée en temps de paix, contribuant à rappeler à Moscou sa dépendance à cet espace maritime, et donc sa vulnérabilité si l'accès lui était refusé en cas de crise. Les États riverains, menés par l'Allemagne, doivent œuvrer davantage à la mise en place d'une architecture de sécurité capable de prendre le contrôle de cette voie de communication stratégique en cas de crise.



Leadership Claims at the « Wet Flank »

German Foreign Policy, 16 septembre 2019

Le German Foreign Policy est un think tank allemand dédié à l'analyse de la politique étrangère, grâce à la contribution de journalistes indépendants et de spécialistes en relations internationales ou sciences politiques.

Après la chute de l'URSS, l'attention de la *Bundeswehr* s'était détournée de la région balte vers des zones de crises extrarégionales. Alors que la résurgence des tensions entre l'OTAN et la Russie rend plus plausible un affrontement en Europe de l'est, la Baltique reprend cependant la dimension stratégique qu'elle avait durant la guerre froide. Dans cette mer semi-fermée où le contrôle des voies de communication est déterminant, la Russie et l'Occident – Allemagne en tête – entrent de nouveau en compétition.

Figurant comme l'un des principaux acteurs de la remilitarisation de la mer Baltique, Berlin cherche à asseoir son *leadership* régional, notamment au sein de l'OTAN. À ce titre, la marine allemande a notamment procédé à la consolidation de son état-major au sein du DEU MARFOR, basé à Rostock. Un quart d'officiers internationaux ont intégré cette nouvelle unité, Berlin souhaitant que Rostock devienne la base de commandement de l'OTAN pour les opérations navales dans toute la mer Baltique.

Du 3 au 19 septembre 2019, le DEU MARFOR a pris pour la première fois le commandement de l'exercice annuel *Northern Coasts 2019*, auquel ont participé 18 États. Comme défini dans la doctrine de la *Bundeswehr* de juillet 2018, le regain d'intérêt stratégique de l'Europe de l'est constitue pour Berlin une opportunité de jouer un rôle central au sein de l'UE comme de l'OTAN, dans le but de réduire l'influence de Moscou dans cette région et d'imposer l'Allemagne comme puissance régionale.

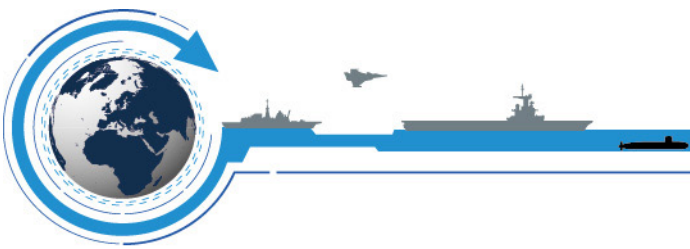
Qu'est-ce que Nord Stream 2, le gazoduc qui divise l'Europe, la Russie et les États-Unis ?

Capital, 21 décembre 2019

Capital est un magazine mensuel français traitant de l'actualité économique.

Le projet Nord Stream 2 est une extension du gazoduc Nord Stream, qui permettrait de doubler la capacité d'exportation de gaz russe vers l'Europe, via la mer Baltique. Co-financé par Gazprom et cinq firmes européennes, cette infrastructure dont le coût est estimé à 10 milliards d'euros a connu de nombreux retards de développement. Pour cause, plusieurs membres de l'OTAN s'opposent à sa construction par crainte d'une trop forte dépendance énergétique de l'Europe envers Moscou.

...



Le 20 décembre 2019, Washington a annoncé la mise en place de lourdes sanctions contre les sociétés prenant part au projet (gel des avoirs sur le territoire américain, révocation de visas des dirigeants). Ces mesures ont conduit la société suisse *Allseas* – en charge de la pose du *pipeline* – à quitter le projet. Les autorités russes et allemandes, principales bénéficiaires, ont publiquement dénoncé cette initiative comme une entrave à la libre concurrence et une ingérence dans les affaires européennes.

Soutenu par les pays baltes et la Pologne, Washington souligne que *Nord Stream 2* porte atteinte à l'unité de l'UE et à celle de l'OTAN, en sacrifiant les intérêts d'un État européen en contentieux avec la Russie, l'Ukraine, dont *Nord Stream* contourne volontairement le territoire. Actuellement, 18% du gaz européen en provenance de Russie transite par Kiev qui, en plus d'en tirer de substantiels revenus, a utilisé cet état de fait à plusieurs reprises pour faire pression sur ses grands voisins.

International Security Implications of the US-Russia Contention Over the Nord Stream 2

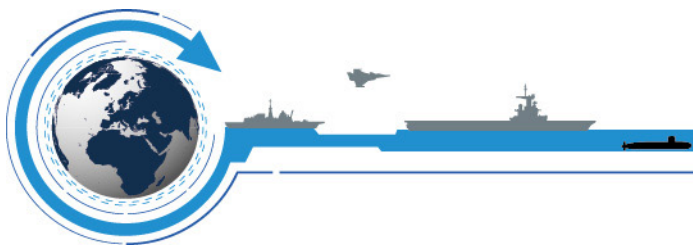
Petr Korzun, *Modern Diplomacy*, 9 février 2020

Docteur en sciences politiques, Petr Korzun est membre du comité russe du Mouvement Pugwash, mouvement pacifiste antinucléaire. Il signe un article sur la controverse autour du projet Nord Stream 2 dans le média en ligne *Modern Diplomacy*, journal consacré aux relations internationales qui se destine plutôt aux public d'Europe de l'Est et d'Asie centrale et se positionne comme une voix hétérodoxe par rapport aux médias occidentaux traditionnels.

Le projet *Nord Stream 2* forme une nouvelle ligne de fracture au cœur de la relation sécuritaire triangulaire entre la Russie, l'Union européenne et les États-Unis. Rappelant la période de la guerre froide, les États-Unis et l'OTAN craignent que le « pétrole rouge » ne puisse fragiliser la sécurité énergétique européenne, ainsi que la stabilité de l'Ukraine.

Tandis que Washington justifie l'application de sanctions à l'égard de *Nord Stream 2* par la sauvegarde d'intérêts stratégiques, il s'agit selon l'auteur d'une démarche avant tout commerciale, visant à soutenir la production de gaz américain contre le concurrent russe – plus compétitif – sur le marché européen, où la consommation augmente. Également perçue par certains acteurs européens comme du *lobbying*, l'initiative américaine a contribué à alimenter les débats sur les divergences d'intérêts transatlantiques et la nécessité d'une plus grande autonomie stratégique européenne.

La pression diplomatique exercée par les États-Unis en Europe alimente les clivages, dans un paysage politique et sécuritaire déjà complexe, notamment avec Berlin, principal soutien du projet. Si la nécessité de partage des ressources avait été le moteur d'une intégration régionale via la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier en 1951, l'auteur souligne que les difficultés récurrentes dans l'établissement de partenariats durables avec la Russie l'incitent à tourner davantage son regard vers l'est.



ENJEUX BUDGÉTAIRES ET FORMAT DE L'US NAVY

Le Secrétaire d'État à la Défense US dévoile sa stratégie pour une flotte de 355 navires en 2030

Fabrice Wolf, *Méta-Défense*, 10 février 2020

Ancien pilote de patrouille maritime de l'aéronautique navale française, Fabrice Wolf est aujourd'hui consultant en Défense et Innovation. Il a fondé au printemps 2019 le site francophone d'actualité Méta-Défense. L'auteur réagit ici à une interview donnée par le secrétaire américain à la Défense sur le site américain DefenseNews, dans un contexte de tensions autour du futur format de la flotte américaine et du report de la Force Structure Assessment initialement prévue pour janvier.

L'US Navy peine à arrêter son plan industriel dans les réflexions en cours pour l'année fiscale 2021, le format de la flotte faisant l'objet de divergences entre la Maison Blanche et le département de la Défense. Malgré l'objectif politique annoncé par le président (355 navires en service pour 2030), Mark Spencer, Secrétaire d'État à la Défense, a proposé en décembre un plan de réduction d'une douzaine d'unités d'ici 2025 (des annulations de commandes et le retrait du service de 4 croiseurs Ticonderoga).

Le renouvellement de classes de grandes unités (porte-avions Nimitz, SNLE Los Angeles) pèse sur un budget par ailleurs fortement contraint par le Congrès. La structure des forces est aujourd'hui centrée autour d'unités très lourdes (comme les LHD Wasp, LHA America ou destroyers Arleigh Burke), deux fois plus nombreuses que les frégates ou corvettes plus légères. Mark Spencer préconise au contraire de favoriser un format plus diversifié en inversant cette tendance et de compter le double de petits navires (comme les futures frégates FFG(X)) au soutien de grands bâtiments moins nombreux.

S'il indique que comptabiliser des drones dans l'objectif de 355 unités n'est pas une solution pérenne, développer des navires disposant d'un haut degré d'automatisation permettrait de réduire les équipages – mais nécessiterait un temps d'adaptation technologique et humaine très important. À plus court terme, le report de programmes très lourds en faveur de l'accélération de projets comme les frégates FFG(X) serait plus souhaitable pour limiter le décrochage numérique en regard des 450 unités de la marine chinoise à l'horizon 2030.

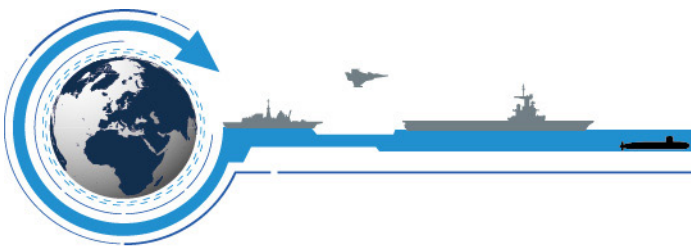
Down to the Sea in USVS

Norman Polmar et Scott C. Truver, *Center for International Maritime Security (CIMSEC)*, 28 janvier 2020

Le CIMSEC est un think tank américain à but non-lucratif dédié à la recherche dans le domaine sécuritaire maritime, visant à réunir une communauté de professionnels et de chercheurs dans le cadre de forums, conférences et publications. Norman Polmar et Scott C. Truver, analystes dans le domaine naval, défendent le développement de navires sans équipages pour répondre aux difficultés de format de l'US Navy.

L'US Navy fait face à d'importantes difficultés de construction, de maintenance (plus de 37 000 jours de retard accumulés depuis 2014) et de personnel avec un manque actuel de 7 000 marins. Pour maintenir le niveau opérationnel et satisfaire l'objectif présidentiel de 355 unités, la Force Structure Assessment qui a été repoussée au printemps doit, selon le chef d'état-major de la marine américaine, intégrer les navires sans équipage.

...



Les auteurs préconisent également le développement de telles armes, prenant notamment l'exemple du prototype de trimaran autonome sans équipage *Sea Hunter*. Long de 40 mètres, le drone de surface a effectué un aller-retour entre San Diego et Pearl Harbour ainsi qu'une série d'exercices en vue de futures missions. Il a depuis rejoint le *Surface Development Squadron One*, dans le cadre du développement d'une « *Ghost Fleet* » demandée par le Pentagone.

Dans la perspective d'une intégration dans les forces, il a été demandé à l'US Navy d'élaborer une doctrine d'emploi des futurs drones, notamment autour des groupes aéronavals. Plusieurs modèles sont en cours de conception : si les *Medium Unmanned Surface Vessels* seront dédiés à des missions de surveillance (ISR), des *Large USV* pourraient mener des missions de frappes, bien que l'intégration de lanceurs verticaux (VLS) n'ait pour l'heure pas encore été approuvée par le Congrès.

As China Expands Navy, US Begins Stockpiling Ship-Killing Missiles

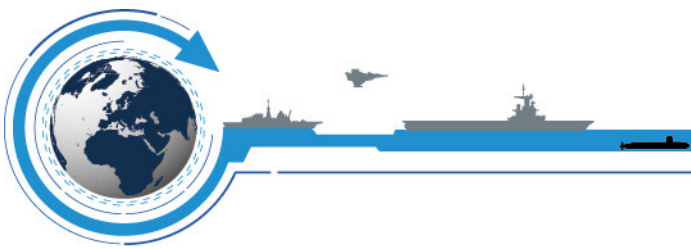
David B. Larter, *Defense News*, 12 février 2020

David Larter, journaliste spécialisé dans l'industrie militaire navale, travaille pour le site américain *Defense News*. Alors que l'US Navy vient de présenter son projet de budget pour l'année fiscale 2021, dont une part importante revient d'ailleurs à la R&D pour le développement de nouvelles technologies, l'auteur analyse la volonté de la marine de renforcer ses capacités de frappe antinavires, via un important plan d'achat de missiles.

Dans sa dernière proposition de budget, l'US Navy augmente sensiblement la part allouée aux missiles antinavires. Le directeur du budget pour la marine a justifié un plan d'achat de 850 missiles d'ici 2025 par la forte croissance de la marine chinoise : alors que celle-ci devrait atteindre 420 unités en 2035, le budget de l'US Navy ne prévoyait que 88 missiles dédiés à la lutte antinavire, en 2016.

Ce plan vise trois systèmes. Le premier est le missile de croisière *Long-Range Anti-Surface* (LRASM), à raison de 210 unités d'ici 2025. D'une portée supérieure à 350 km, il est emporté par les chasseurs embarqués F/A-18 *Super Hornet*. Il s'agit ensuite du missile de croisière naval *Tomahawk* (portée théorique de 1 500 km). S'il était d'abord dédié aux frappes terrestres, une version antinavire modernisée devrait être opérationnelle en 2023. Le missile de croisière *Naval Strike Missile* complètera cet arsenal : déployé en 2019 sur une frégate LCS, il sera notamment utilisé pour des frappes au-delà de l'horizon grâce au concours du drone-hélicoptère MQ-8C *Fire Scout*.

À ces 850 unités devraient en outre s'ajouter quelque 775 missiles antiaériens SM-6. L'article souligne que ce plan budgétaire répond au retard qu'avait pris l'US Navy en matière de frappes antinavires ; néanmoins, cette capacité pourrait être encore améliorée, notamment par l'intégration du LRASM aux *Vertical Launch System* (VLS). Des alliés des États-Unis, le Japon et l'Australie, ont de leur côté également décidé d'acquérir le système LRASM.



Going to War With China ? Dust Off Corbett !

Daniel E. Ward, *Proceedings*, janvier 2020

Daniel E. Ward est un ancien officier des US Coast Guards spécialisé dans les opérations littorales, qui a notamment été déployé en Amérique latine et au Moyen-Orient. Il signe une tribune dans Proceedings, le magazine mensuel de l'United States Naval Institute, défendant un changement de paradigme dans la stratégie de l'US Navy face au nouveau compétiteur qu'est la Chine.

La stratégie navale américaine est toujours guidée par la pensée de Mahan et du *sea control*, selon les principes de concentration des forces (groupes aéronavals [GAN] notamment) et de bataille décisive. Cette posture serait pourtant aujourd'hui difficile à tenir face à Pékin en mer de Chine méridionale, où les batteries côtières créent une sorte de bulle de déni d'accès. En cas de conflit contre la Chine, le déploiement d'un GAN dans la zone semble ainsi compromis.

La mer de Chine méridionale constitue cependant une sorte d'immense «lac fortifié» au-delà duquel il demeure difficile pour Pékin d'acquérir la supériorité navale et d'assurer une projection de puissance efficace. Par ailleurs, l'économie chinoise dépend de connexions mondiales non couvertes par cette bulle d'interdiction. Malgré les efforts actuels, la Chine ne dispose pas encore d'une marine hauturière capable d'une protection globale de sa flotte commerciale.

Dans cette perspective, l'US Navy pourrait prendre l'ascendant sur la marine chinoise en suivant les préceptes de Corbett, préférant une occupation des routes commerciales et des détroits stratégiques à une offensive directe et massive sur les approches chinoises, défendues depuis la terre. Des flottes d'unités légères pourraient alors exercer une pression plus lâche sur la navigation, sous la protection à longue portée des GAN et des forces prépositionnées, pour former un blocus à distance qui forcerait les unités chinoises hors de leur zone de protection en cas de conflit.



Périscopes a lu

La Chine : nouvel acteur méditerranéen

Dirigé par Saïd Belguidoum et Farida Souiah,
Confluences Méditerranée, L'Harmattan, été 2019



La principale puissance de la Méditerranée sera-t-elle un jour un État non riverain ? C'est ce que l'on peut imaginer à la lecture de ce numéro de *Confluences Méditerranée*, tant sont impressionnants les investissements chinois sur tout le pourtour méditerranéen.

En 2013, le président Xi Jing Ping lançait le concept de Nouvelles routes de la soie. Dans une perspective transcontinentale, des rives du Pacifique jusqu'à l'Europe, il s'agissait de développer une série de relais économiques basés sur des plates-formes d'échanges, dans le but d'étendre à grande échelle le commerce chinois. Reposant sur des investissements aux budgets considérables, ces relais sont aussi un moyen pour la Chine d'établir des relations d'amitié avec les États hôtes et de développer une clientèle locale. Une « diplomatie de l'infrastructure », en quelque sorte.

La Méditerranée constitue l'extrémité de ces Nouvelles routes de la soie, les pays du Nord comme du Sud étant des cibles de choix pour les ambitions chinoises. Au nord, plus développé, le rachat d'infrastructures portuaires majeures mais aussi la construction de *hubs* commerciaux de très grandes dimensions sont autant d'accès aux marchés européens ; au sud, Pékin peut s'implanter aisément via le financement et la construction d'infrastructures que les États ne peuvent assumer. Dans les deux cas, ces implantations ont vocation à être des points d'entrée en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient et d'énormes marchés potentiels pour les produits chinois.

Derrière l'objectif économique affiché, on ne peut exclure des buts plus politiques. Les récents investissements réalisés par les Chinois à Marseille – le *Marseille International Fashion Center 68* et l'usine *Quechen* – confèrent dès aujourd'hui à la cité phocéenne des allures de comptoir chinois. Et, comme un retour de l'histoire, l'on sait que les comptoirs européens en Chine entre le XVII^e et le XX^e siècle, dont les objectifs étaient d'abord économiques, sont devenus progressivement des avant-postes de visées politiques et impérialistes. Nous n'en sommes pas encore là, la présence militaire chinoise en Méditerranée étant pour l'heure infime, mais on peut cependant noter que c'est la première fois qu'une nation asiatique pousse ses pions – et avec quelle ambition – bien au-delà de sa sphère d'influence historique.

Le Chiffre

150

C'est le nombre de campagnes scientifiques prévues par la Flotte océanographique française pour l'année 2020.

Source : Ifremer



CHINE : VERS LA HAUTE MER ?

Entre Mao et Mahan : les mutations doctrinales de la marine

Joseph Henrotin, *Hors-Série Défense et Sécurité internationale*, hiver 2019

Spécialisé dans la théorie stratégique, de l'évolution et de l'intégration des technologies au domaine militaire, Joseph Henrotin est un politologue chargé de recherches au Centre d'analyse et de prévisions des risques internationaux (CAPRI). Son article est publié dans un hors-série consacré aux forces chinoises dans la revue française Défense et Sécurité internationale (DSI).

Essentiellement orientée vers la guérilla, la doctrine militaire de Mao Zedong s'est tout de même déclinée dans le domaine naval. Jusqu'en 1979, la stratégie navale chinoise vise une posture défensive, focalisée sur la protection côtière des approches maritimes. L'usage de la « troisième marine », force para-navale composée de pêcheurs et de chalutiers opérant avec la marine et les garde-côtes afin de sanctuariser les zones revendiquées constitue l'héritage à la mer de la « guerre populaire » de Mao.

Promulguée en 1979 par Deng Xiaoping, la doctrine de défense active permet le recours à l'offensive et initie une action plus au large des côtes. La primauté du politique sur la technique s'affaiblit et la place de la marine au sein des armées est reconsidérée, via notamment l'octroi de sa pleine autonomie. Cette montée en puissance, qualitative et quantitative, ne cessera de s'accélérer avec le temps et de se structurer par une série de réflexions donnant corps à la mutation navale chinoise.

À compter des années 2000, la stratégie navale chinoise devient polymorphe. Si les « mers proches » monopolisent une partie de la flotte pour occuper les zones revendiquées et justifient la création de la *China Coast Guard* en 2013, les « mers lointaines » prennent une importance croissante. Les missions dans la Corne de l'Afrique, les exercices avec la marine russe et l'évacuation des ressortissants chinois en Libye illustrent la globalisation de la stratégie navale chinoise, bien que son champ d'action reste pour le moment limité.

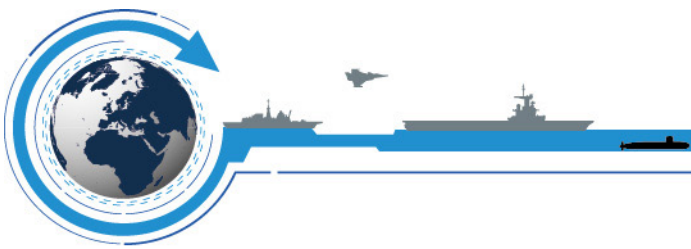
China's Naval Strategy in the East China Sea

James MacHaffie, *Geopolitical Monitor*, 15 janvier 2020

Basé au Canada anglophone, Geopolitical Monitor est un site anglais spécialisé sur les questions politiques, militaires et d'intelligence économique.

Avec l'une des plus grandes flottes marchandes au monde, il est vital pour l'économie chinoise de sécuriser ses voies maritimes. Cependant, les milliers d'îles philippines et japonaises des mers de Chine méridionale et orientale constituent une barrière naturelle pour accéder aux océans. Pékin se méfie ainsi particulièrement des stratégies étrangères, notamment américaine, qui pourraient utiliser cette chaîne insulaire dans une logique d'encerclement.

...



Historiquement vulnérable sur ses flancs ouest et nord, la Chine a depuis la fin de la guerre froide pris de nombreuses mesures afin de les protéger. La guerre de Corée et la trêve qui a suivi, et aujourd'hui les nombreux différends territoriaux et accrochages avec les pays de la région, illustrent les menaces auxquelles la Chine doit désormais faire face sur son flanc maritime.

Vulnérable face à une potentielle invasion par la mer de Chine orientale, la Chine profite justement de son importante croissance économique pour moderniser et étoffer sa composante navale. Bien qu'ayant des ambitions hauturières, la marine chinoise inscrit principalement son évolution dans la stratégie de *jinhai fangyu*, la « défense de ses côtes », afin d'empêcher une percée dans la première chaîne d'îles.

China and America Can Compete and Coexist

Colonel Zhou Bo, *The New York Times*, 3 février 2020

Le colonel Zhou Bo est un colonel de l'armée populaire de libération chinoise. Sa tribune, publiée dans la catégorie « Opinion » du New York Times, est présentée comme reflétant uniquement les vues de son auteur.

Selon le colonel Zhou, le grand défi du XXI^e siècle consiste à trouver un moyen pour que les États-Unis et la Chine puissent coexister de manière compétitive et pacifique. Le danger résiderait principalement dans l'émergence d'un conflit qu'ils n'auraient pas anticipé et le point d'ignition le plus probable serait la mer de Chine méridionale.

Pékin déclare sa «souveraineté incontestable» sur les îles de la mer de Chine méridionale, mais se heurte aux revendications des autres États côtiers. Concernant la présence américaine dans la région, le colonel Zhou critique vivement le décalage entre le discours politique des États-Unis, qui se veulent neutres à propos de ces conflits de souveraineté, et la réalité stratégique de l'US Navy qui manœuvre dans la zone.

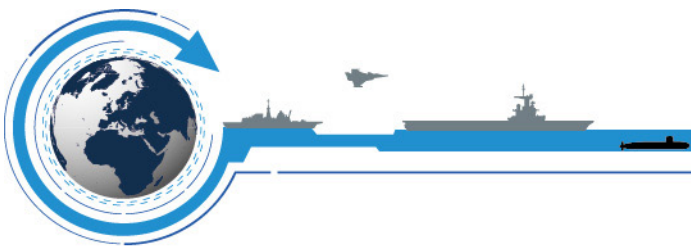
Alors que la puissance militaire chinoise continue de croître, le colonel estime que les deux parties devront instaurer un cadre réglementaire afin d'éviter des incidents tels que la collision en 2001 entre un chasseur chinois et un avion de reconnaissance américain et une potentielle escalade vers une guerre froide. Zhou conclut en expliquant qu'en Chine, contrairement aux États-Unis, le concept de «coexistence concurrentielle» n'est pas une contradiction, notamment grâce à leur croyance traditionnelle au yin et au yang.

Why China Wants Its Navy to Patrol the Atlantic Ocean

Lyle J. Goldstein, *The National Interest*, 15 décembre 2019

Lyle J. Goldstein est professeur à l'Institut d'études maritimes de Chine (CMSI) et à l'Institut d'études maritimes de Russie (RMSI) ainsi qu'au Naval War College des États-Unis, à Newport.

Avec des projections régulières dans l'océan Indien, une base à Djibouti, ainsi que des allusions à d'éventuels déploiements de sous-marins en Arctique, les ambitions hauturières de la marine chinoise font peu de doutes. La Chine est-elle néanmoins en mesure de plonger en Atlantique, pré carré de la puissance américaine ? C'est bien ce que préconisent des chercheurs chinois de l'Administration océanique d'État dans deux rapports publiés en 2016 et en 2018.



Ils indiquent notamment que la Chine devrait renforcer sa présence dans cet océan pour faire face aux barrières commerciales occidentales (tarifs douaniers de l'administration Trump, limitation des investissements chinois décidée par les principaux pays européens), afin de soutenir leur commerce. L'Atlantique n'est pas seul visé, puisque les chercheurs évoquent également de plus grandes opportunités avec les pays d'Afrique et d'Amérique latine.

Mais le document reste bien sans ambages sur le rôle de la marine chinoise en Atlantique, soulignant « l'augmentation évidente » de leurs forces navales dans la région. Cependant, s'il est incontestable que la Chine poursuit aujourd'hui des ambitions militaires à l'échelle mondiale et qu'elle opère sans doute déjà en Atlantique, l'auteur précise qu'elle n'y cherche pas une réelle domination. Il semblerait pour l'instant que les stratèges chinois essaient simplement de retourner les concepts stratégiques navals américains contre l'Amérique elle-même, en occupant son environnement proche.

China's Dreadnought ? The PLA Navy's Type 055 Cruiser and Its Implications for the Future Maritime Security Environment

Daniel Caldwell, Joseph Freda, Lyle Goldstein, *China Maritime Report N°5*, US Naval War College, février 2020

Le China Maritime Studies Institute est un centre de recherche de l'U.S. Naval War College réunissant universitaires spécialisés et anciens officiers de l'US Navy. Affiliés à cet institut, les trois auteurs ont élaboré un rapport complet sur le nouveau croiseur chinois Type 055, fondant leurs recherches sur des sources primaires chinoises. Les caractéristiques de ce nouveau bâtiment sont ainsi particulièrement bien détaillées et appuyées sur des schémas et photographies.

Le nouveau croiseur Type 055 marque une rupture dans la modernisation de la flotte chinoise, tant dans la structure des forces que du savoir-faire en matière de construction navale. Le premier navire a été réalisé en 29 mois, pour un coût unitaire estimé à 800 millions d'euros. D'un déplacement excédant les 12 000 tonnes, il a été conçu pour être l'épine dorsale des futurs groupes aéronavals du pays. Si certaines sources évoquent vingt-quatre futures unités, huit semblent plus vraisemblables, les dirigeants chinois voulant déployer quatre GAN à plus long terme, soit deux Type 055 par groupe.

Le Type 055 dispose d'un nouveau central opérations, et peut remplir des missions de lutte anti-aérienne et anti-sous-marine, grâce notamment à un nouveau radar à faces planes et un sonar de proue. Il bénéficie d'une grande puissance de feu centrée autour de 112 tubes de lancement vertical. Conçu pour être capable de recevoir de nouvelles armes, il pourrait à terme être armé d'un canon électromagnétique. Actuellement en développement en Chine, ce canon pourrait être opérationnel en 2025 et aurait la capacité de tirer des projectiles à Mach 7.

Ce croiseur a été créé pour l'escorte de GAN, mais sera aussi essentiel aux missions de diplomatie navale (prestige, présence, intimidation) et de protection des voies maritimes, primordiales pour l'économie chinoise. Il pourrait en outre permettre à Pékin d'obtenir une suprématie navale dans les eaux asiatiques et l'ouest du Pacifique (menaçant Guam ou Hawaï), mais aussi être utilisé dans le cadre d'un blocus contre Taïwan. S'il reste concurrencé sur le plan militaire par les destroyers sud-coréens de classe Sejong ou japonais de classe Atago, il marque une affirmation des moyens navals chinois en haute mer.



Thinking in Space: The Role of Geography in National Security Decision-Making

Andrew Rhodes, *Texas National Security Review*, août 2019

Andrew Rhodes a occupé divers postes d'analyse et de conseil au sein du département de la Défense des États-Unis. Diplômé du Naval War College, il y est chercheur associé à l'Institut d'études maritimes chinoises. Lancé en 2017 par l'Université du Texas en partenariat avec le site d'analyse géopolitique War on the Rocks, le Texas National Security Review publie des articles académiques et des essais de praticiens et de responsables politiques sur la sécurité nationale et la politique étrangère.

Les pères fondateurs de la géopolitique, dont Mackinder, Mahan et Spykman, ont démontré que la géographie et la représentation de l'espace sont essentielles à l'élaboration d'une stratégie de sécurité nationale et de politique étrangère. Pourtant, on observe aujourd'hui une baisse des compétences géographiques et une faible utilisation de la cartographie, que ce soit de manière générale au sein de la société, mais aussi au niveau administratif, parmi les responsables politiques de l'exécutif américain.

Une meilleure prise en compte du facteur géographique permettrait d'affiner la prise de décision en matière de sécurité nationale et d'améliorer la communication de ces décisions au public. Mais il est alors nécessaire d'améliorer les connaissances géographiques pour que les décideurs soient conscients de la subjectivité des cartes et de la manière dont elles influencent les raisonnements alliés et adverses, afin de comprendre comment ces derniers appréhendent l'espace.

La dépendance aux outils technologiques dans ce domaine est source de vulnérabilité face au risque de cyberattaque. Les capacités de représentation de l'espace deviennent d'autant plus cruciales que des domaines stratégiques émergent, dont la structure physique est difficile à visualiser : l'espace, le cyberspace et les fonds marins. Lieu de confrontation et de pose des câbles de communication, les fonds marins sont de plus en plus importants pour la stratégie nationale.

What's Next for Vietnam's Maritime Militia?

Prashanth Parameswaran, *The Diplomat*, 28 janvier 2020

Prashanth Parameswaran est rédacteur en chef du bureau de la revue *The Diplomat* situé à Washington DC. Il est spécialiste des questions de politiques de défense et de sécurité en Asie du Sud-Est ainsi que de la politique étrangère américaine en Asie-Pacifique.

Selon un rapport publié par des médias vietnamiens, Hanoï souhaite développer des milices maritimes dans plusieurs provinces du pays. Le colonel-général (général de corps d'armée) et vice-ministre de la défense Phan Van Giang a déclaré qu'elles seraient potentiellement déployées dans six provinces du centre-sud du pays, puis s'étendraient à 14 provinces sur tout le territoire.

...



L'auteur souligne la continuité de la politique du Vietnam concernant le développement de ses capacités maritimes. En effet, la milice maritime vietnamienne opérait auparavant comme une force ostensiblement paramilitaire, au nom d'une loi de 2009 qui précise que cette force fait partie intégrante des armées. Une série de nouveaux textes a par la suite tenté de renforcer et de clarifier le rôle des différentes forces maritimes.

Disposant d'une des armées les plus capables en Asie-Pacifique, Hanoï développe également ses capacités non militaires telles que les garde-côtes et même les navires de pêche pour renforcer sa présence maritime. Ce développement s'inscrit dans le contexte de la montée des tensions avec Pékin, qui opère de plus en plus dans les « zones grises » de la mer de Chine méridionale en contestant les revendications territoriales vietnamiennes.

International Relations in South Asia : Russia's and Sri Lanka's views

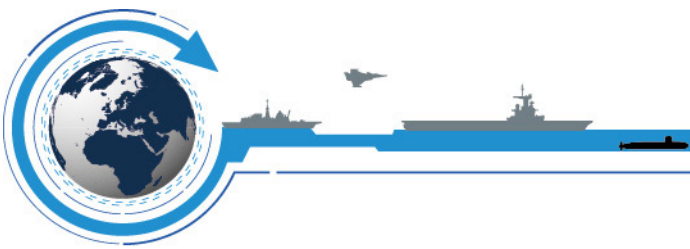
Alexey Kupriyanov, Kulani Wijayabahu, Shakthi De Silva, *Russian International Affairs Council (RIAC)*, Novembre 2019

Alexey Kupriyanov est chercheur associé à l'Institut Primakov d'économie globale et de relations internationales (Russie), Kulani Wijayabahu et Shakthi De Silva enseignent à l'Université de Colombo (Sri Lanka) au sein du département de relations internationales. Ils signent une étude conjointe pour le Russian International Affairs Council, un centre de recherche à but non lucratif spécialisé en relations internationales, créé par décret présidentiel en février 2010 en Russie, afin de présenter les positions russes et sri lankaises en matière de sécurité maritime en océan Indien.

L'Asie du Sud est l'une des régions économiquement les plus dynamiques au monde et la Chine, l'Inde, les États-Unis et la Russie cherchent à y établir des situations sécuritaires et politiques concurrentes, dans un contexte de pivot géopolitique américain et russe vers l'Asie. Leurs stratégies passent inéluctablement par l'océan Indien, dont les routes commerciales sont d'une importance vitale et dont la sécurité est déterminante pour le succès des stratégies de croissance des États de la zone.

Ce pivot vers l'est tombe assez mal pour la Russie dont les ressources sont aujourd'hui limitées et dont les priorités portent actuellement sur le développement de ses infrastructures intérieures et l'exploration des mers du nord. Ne prétendant donc pas devenir un acteur majeur de la région, la Russie doit y mener une stratégie prudente et équilibrée, favorisant la coopération avec des acteurs locaux pour recouvrer l'influence qu'elle a pu y avoir tout en nouant de nouvelles relations.

Situé entre les détroits de Malacca et de Suez, le Sri Lanka ambitionne quant à lui de devenir un acteur important de la scène politique régionale. Il tire profit d'une coopération avec la Russie qui ne lui impose pas de choisir entre la Chine et l'Inde et qui lui propose de collaborer dans la lutte contre le terrorisme. La Russie pourrait alors s'affirmer dans la région en misant sur la sécurité maritime, que ce soit en matière de lutte contre le terrorisme, les trafics illégaux ou la piraterie.



Le Retour du combat naval et le problème de l'engagement en premier

Thibault Lavernhe, *Hors-Série Défense et Sécurité internationale*, septembre 2019

Défense et Sécurité internationale est un magazine mensuel français spécialisé dans les questions de défense, de géostratégie et d'armement. Fondé en 2005, il dépend du groupe Areion, premier éditeur de presse français spécialisé en géopolitique et défense. L'auteur de cet article est officier supérieur de la Marine nationale.

Les démonstrations de puissance navale invitent aujourd'hui les marines occidentales à envisager davantage l'hypothèse de confrontations interétatiques. Sur le plan tactique, l'importance de frapper en premier demeure. Toutefois, la modernisation des armements et l'abandon d'une réelle capacité de résilience des navires au profit du développement de leur furtivité et de dispositifs de contremesure impose de repenser les stratégies d'engagement.

Bien que la plupart des opérations navales en cours soient tournées contre des cibles asymétriques, quelques escarmouches plus traditionnelles ont également lieu. Aussi, la tactique de l'engagement en premier doit être repensée pour intégrer le nouvel environnement stratégique. Il comprend d'abord l'ajout de deux dimensions au champ de bataille, sous et au-dessus de la mer, mais aussi la tendance actuelle des flottes à opérer à proximité des côtes, *ipso facto* sous la menace sérieuse des batteries côtières.

Pourtant, c'est d'abord à un changement d'état d'esprit occidental qu'invite l'éventualité crédible d'un retour à ce type de confrontation. Les technologies antinavires modernes rendent trop dangereuse l'adoption d'une posture exclusivement tournée vers la riposte, et il faudrait au contraire savoir détecter la menace avant qu'elle ne prenne forme, pour faire au plus tôt le choix décisif. En son temps déjà, à la question de savoir ce qui différenciait un bon *leader* d'un mauvais, l'amiral Arleigh Burke répondait : « Environ dix secondes ».

Modernized Navy Adds Further Muscle to Turkey's Aspiration to Protect National Interests

Ayşe Betül Bal, *Daily Sabah*, 9 février 2020

Daily Sabah est un quotidien turc proche du Parti de la justice et du développement (AKP), et plus particulièrement du président Recep Tayyip Erdoğan.

Les évolutions géopolitiques mondiales, notamment en Méditerranée orientale, ont incité la Turquie à moderniser sa marine. L'«opération de paix» à Chypre ainsi que l'embargo américain en 1975 ont initié le développement et la nationalisation de son appareil de défense. Si elle opérait initialement essentiellement dans les mers environnantes, la marine turque a par la suite effectué des missions de l'OTAN ainsi que des opérations de maintien de la paix sous l'égide des Nations unies.

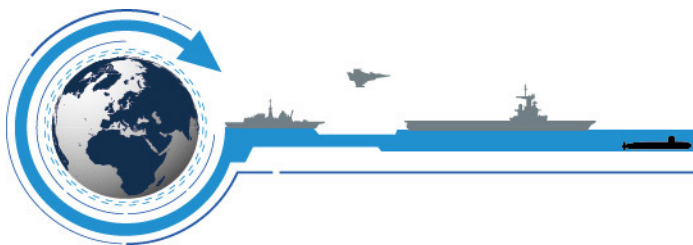
...



Lancé en 2000, le projet *MILGEM* a également accéléré la nationalisation des constructions navales, en produisant localement une nouvelle ligne de frégates et de corvettes polyvalentes. Par ailleurs, le rapport stratégique de la marine turque publié en 2015 a entériné la volonté stratégique de passer d'une «marine capable de transfert de puissance *régionale* à moyenne échelle» à une «marine capable de transfert de puissance *globale* à moyenne échelle».

Plus récemment, le programme du futur porte-hélicoptères amphibie *Anadolu*, qui sera en mesure de transporter des hélicoptères de charge moyenne ainsi que des véhicules de débarquement, illustre ce tournant stratégique. Il pourra également embarquer des avions à décollage court et atterrissage vertical (STOVL) tels que les F-35B américains. Washington a cependant suspendu la livraison de ces chasseurs à cause de la commande de missiles russes S-400 par Ankara, car le système russe pourrait porter atteinte aux technologies américaines.

Le quotidien souligne en outre l'importance des capacités navales turques pour protéger ses navires marchands, de transport, de recherche (notamment sismique pour ses activités de forage), ainsi que les *pipelines* transnationaux traversant ses eaux territoriales. Enfin, l'accélération des litiges concernant les droits d'exploration des champs gaziers *offshore* en Méditerranée orientale vient exacerber les tensions entre les pays riverains et motiver la modernisation de la marine turque



Les publications du CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études Marines

Cette revue est une plongée au cœur du monde maritime. Qu'elle fasse intervenir des auteurs reconnus sur des questions transversales ou qu'elle approfondisse un thème d'actualité, elle offre un éclairage nouveau sur la géopolitique des océans, la stratégie navale et plus généralement sur le fait maritime.

Cargo Marine

Disponible sur le portail internet du CESM, les études de fond réalisées par le pôle Études et les articles rédigés par ses partenaires offrent un point précis sur des problématiques navales et maritimes.

Périscopes

Publié tous les deux mois, Périscopes réalise une revue de presse spécialisée dans le domaine de la stratégie navale et maritime. Diffusée par mail, cette publication met en perspective des analyses de fond autour de grands dossiers d'actualité.

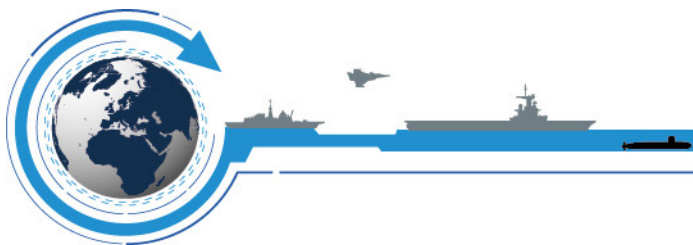
Brèves marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité. Elle apporte un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

Les @mers

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime. Elle permet à ceux qui le désirent d'être tenus informés des récents événements maritimes.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
cesm.marine.defense.gouv.fr



La revue Études marines

N°1 – L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.
La place de l'autorité judiciaire. Octobre 2011

N°2 – Planète Mer. Les richesses des océans. Juillet 2012

N°3 – Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales. Janvier 2013

N°4 – L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870. Mars 2013

N°5 – La Terre est bleue. Novembre 2013

N°6 – Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...
Mai 2014

N°7 – Union européenne : le défi maritime. Décembre 2014

N°8 – Abysses. Juin 2015

N°9 – Outre-mer. Décembre 2015

N°10 – Marines d'ailleurs. Juin 2016

Hors-série – Ambition navale au XXI^e siècle. Octobre 2016

N°11 – Littoral. Décembre 2016

N°12 – Ruptures. Juin 2017

N°13 – Marins. Décembre 2017

N°14 – Liberté. Juin 2018

Hors-série – La Marine dans la Grande Guerre. Novembre 2018

N°15 – Nourrir. Janvier 2019

N°16 – Énergies. Juin 2019