



AVRIL 2018

LA MARINE EN OPÉRATIONS

La Marine opère tous les jours sur tous les théâtres : du fond des mers, dans les embruns mais également dans les vents de sable du Sahel. En réalité, la Marine française est composée de 40 000 marins répartis en quatre forces : une force qui flotte, une force qui plonge, une force qui vole et une force qui marche – celle non moins fameuse des fusiliers marins. Installée en métropole dans trois grands ports (Brest, Toulon, Cherbourg), la Marine dispose également de cinq bases en outremer plus deux bases à l'étranger (Djibouti, Abou Dabi). Sa plus grande unité regroupe 2 500 hommes : il s'agit du bataillon des marins pompiers de Marseille. En matériels, le tout représente 200 aéronaves, 80 bâtiments de combat, 15 frégates de premier rang, 10 sous-marins nucléaires et 1 porte-avions, pour l'instant. Si ce dernier point évoluera assez peu d'ici à 2030, quels sont les grands changements à venir ?

Premier grand changement

UNE RUPTURE LENTE : CELLE DE LA MARITIMISATION

Ce que l'on appelle communément la *mondialisation* est en fait une *maritimisation* marquée par l'explosion des échanges par voie maritime. Entre 1970 et 2016, le volume de pétrole chargé a triplé, passant de 1 milliard de tonnes par an à 3 milliards de tonnes. La révolution du porte-conteneurs dans les années 1970 a entraîné une multiplication par 7 du transport de marchandises par conteneurs, passé de 1 milliard de tonnes par an à 7 milliards de tonnes. Durant cette période, le domaine maritime français a lui-même été multiplié par 22 sur la base de recommandations de la Commission des limites du plateau continental de l'ONU, ce domaine incluant l'estran (sur 5 500 kilomètres de littoral en seule métropole), le plateau continental (sol et sous-sol des fonds marins, soit plus de 20 000 km²) et la zone économique exclusive, représentant elle près 11 millions de kilomètres carrés (l'équivalent de la superficie des États-Unis et du Mexique réunis) dont 9,9 millions en outremer – là où justement peut-on espérer se concentrent peut-être nos gisements de terres rares¹.

¹ Les terres rares sont un groupe de 17 métaux aux propriétés voisines, couramment utilisées dans la fabrication des produits de haute technologie comme les ordinateurs, les smartphones, les moteurs électriques ou encore les éoliennes. Ainsi les Japonais viennent-ils de découvrir de nouveaux gisements au large de l'île de Minamitorishima : la zone de 2500 km² renfermerait environ 16 millions de tonnes de terres rares, soit 730 années de consommation mondiale de dysprosium, utilisé notamment dans la fabrication des aimants, ou encore 780 années d'yttrium, un métal utilisé dans la fabrication des lasers.



Ainsi en quelques décennies, nos économies et nos sociétés se sont transformées, mondialisées, devenant de plus en plus dépendantes de flux maritimes qui traversent des espaces communs, les océans, peu régulés, inhabités et difficiles à défendre.

Amiral Christophe PRAZUCK
chef d'état-major de la Marine

99 % des communications intercontinentales, qu'il s'agisse d'Internet ou de la téléphonie, passent par le câble sous-marin et 17 câbles relient ainsi l'Europe et l'Amérique du Nord. Dans le monde, il y aurait environ 430 câbles sous-marins en service, selon le centre de recherche Telegeography. Ces autoroutes de fibre optique, qui s'étirent sur des milliers de kilomètres sous les océans, constituent le lien indispensable entre les réseaux de télécommunications terrestres du globe. Leur importance va croissant dans le sillage de l'accélération effrénée des échanges numériques. Entre la croissance du nombre d'internautes, l'explosion de la vidéo ou la multiplication des terminaux et autres objets connectés, le spécialiste américain des réseaux Cisco juge que le trafic Internet mondial aura triplé en 2020 par rapport à 2015. Les câbles sous-marins sont également les « gros porteurs » des transactions financières internationales. Dans cet univers où la nanoseconde peut représenter des millions d'euros de gains, le réseau sous-marin est la seule infrastructure à même d'offrir aux traders la rapidité d'échanges suffisante entre deux places boursières.

Ainsi en quelques décennies, nos économies et nos sociétés se sont transformées, mondialisées, devenant de plus en plus dépendantes de flux maritimes qui traversent des espaces communs, les océans, peu régulés, inhabités et difficiles à défendre.

Deuxième grand changement

LE RATTRAPAGE TECHNOLOGIQUE DES PAYS NON OCCIDENTAUX

Au XVIII^e siècle, pour être pirate il fallait d'abord être un marin remarquable ; au XX^e siècle, et en ce début de XXI^e siècle, avec un GPS, une poignée de brigands, même ne disposant que d'armes rudimentaires (des fusils d'assaut AK-47 et des lance-roquettes RPG-7) mais de deux embarcations rapides, peuvent s'improviser pirates, détourner des pétroliers géants et exiger des rançons faramineuses. Au plus fort de la crise somalienne, au début de l'année 2011, les pirates de tout poil détenaient 32 bateaux et 736 otages. À côté de ces bandes pirates, des groupes non-étatiques disposent aujourd'hui de systèmes d'armes auparavant réservés aux États à l'exemple de missiles antinavires à autoguidage, de mines ou de drones télécommandés (ces derniers ont notamment été utilisés dans le sud de la mer Rouge).

Des puissances émergentes ou ré-émergentes ont également massivement investi dans le domaine maritime : ainsi les Russes ont-ils multiplié par 1,5 leur flotte de sous-marins au cours de ces dernières années alors que dans le même temps les Chinois construisent tous les quatre ans l'équivalent de la marine française. Certains se souviendront du temps où les flottes de l'amiral Zheng He traversaient le détroit d'Ormuz... Les « dividendes de la paix » sont en voie d'oubli et le monde en train de se réarmer, et à travers les mers peut-être encore plus que sur terre ou dans les airs.



Troisième grand changement L'AFFAIBLISSEMENT DES INSTITUTIONS INTERNATIONALES

Des atteintes au droit international sont réalisées chaque jour en mer, cela est particulièrement marquant en mer de Chine méridionale où des îlots sont « poldérisés » afin d'accueillir des activités stratégiques, donc potentiellement militaires. Les arbitrages des tribunaux internationaux sont ici considérés comme nuls et non avenus par les puissances qui se mesurent dans une sorte de jeu de go, imposant de nouvelles entraves à la navigation et au survol. Le corollaire de cet affaiblissement des institutions internationales est leur incapacité à résoudre les conflits naissants et la banalisation du recours à la violence. Les prémisses de cette banalisation sont particulièrement courantes et visibles en mer où se multiplient les postures de défi et de contestation.

En octobre 2016, un bâtiment de fret des Émirats arabes unis a été attaqué par des rebelles houthis alors qu'il naviguait dans le détroit de Bab al-Mandeb, à l'extrême-sud de la mer Rouge, à hauteur de la ville portuaire de Mocha. Touché par un missile antinavire, le bâtiment a entièrement brûlé. En 2010, c'est la corvette sud-coréenne Cheonan qui a été attaquée dans une zone de la mer Jaune que se disputent la Corée du Nord et la Corée du Sud. Le navire transportait 104 marins, dont 46 sont morts. En 2006, c'est la corvette israélienne Hanit qui était visée par des combattants du Hezbollah tentant une embuscade sur la frontière libanaise. Huit soldats israéliens étaient tués, deux autres blessés et deux autres capturés.²

Ce recours à la violence se banalise dans des actions beaucoup moins signifiantes telles que la police des pêches. Les journaux japonais, coréens et indonésiens relatent régulièrement ce type d'incidents à l'encontre de pêcheurs chinois. En Guyane, les autorités françaises doivent régulièrement se mesurer à des flottes brésiliennes ; ce sont d'ailleurs les commandos marine qui sont appelés à cet effet tellement les tensions sont extrêmes.

Quatrième grand changement LE BOULEVERSEMENT DE LA STRUCTURE DES RESSOURCES HUMAINES

Les marines européennes sont dans une situation catastrophique : sur les six sous-marins allemands aucun ne navigue aujourd'hui, certains pour raison de maintenance et les autres par manque d'un équipage ou de certaines spécialités. La marine britannique a pour sa part demandé à la marine française de lui « prêter » des officiers marins afin de maintenir en fonction ses navires ; une dizaine d'officiers naviguent en ce moment sur des bâtiments britanniques en y assurant des responsabilités techniques.

Le « risque RH » est généralisé en Europe et même s'il n'a pas encore touché la France, nous devons rester vigilants sur ce point. Le mode de vie proposé par la marine – l'éloignement, la rusticité, la promiscuité, la coupure numérique – est particulièrement exigeant pour de jeunes gens alors que la raréfaction de la ressource technique – des électriciens, des mécaniciens, des spécialistes de la maintenance aéronautique ou de la cyber – met la marine en concurrence directe avec le secteur privé.

² Atteinte par un premier missile, la corvette a échappé à un second tir qui a fini sur un navire marchand croisant à une quarantaine de kilomètres au large. Les 13 hommes d'équipage, de nationalité égyptienne, réussissaient à quitter le bateau avant qu'il ne sombre. À ce même moment, des frégates de la marine française étaient sur zone pour couvrir l'évacuation de ressortissants français du Liban à bord du Mistral.



Cinquième grand changement LA MODIFICATION DES ÉQUILIBRES GÉOPOLITIQUES

À ces bouleversements s'ajoutent en Europe les incertitudes liées au Brexit. La marine britannique est la sœur jumelle de la marine française : même corpulence, mêmes savoir-faire, même histoire et même doctrine, ou presque.³ L'idéal serait de construire une proximité similaire avec les autres partenaires européens. Toutefois, il reste à trouver le prolongement industriel de cette entente à l'échelon européen. L'accord conclu en septembre 2017 entre La France et l'Italie sur les chantiers STX devrait préparer une alliance dans le domaine de l'industrie navale militaire.⁴

Sur le plan stratégique, même si la France dispose d'une autonomie stratégique qui lui permet une autonomie d'appréciation des situations, elle reste proche des États-Unis. 350 marins français embarqueront prochainement sur le porte-avions USS George HW Bush. Plus loin, les alliances restent à approfondir avec l'Afrique de l'Ouest (notamment en matière de contrôle de la pêche), mais également avec l'Égypte, l'Inde, l'Australie et le Brésil où l'industrie française a remporté d'exceptionnels succès qui débouchent aujourd'hui sur des partenariats stratégiques.

Depuis 2008-2011, la crise de la piraterie, les grandes puissances non-occidentales ont décidé de réinvestir massivement dans leurs marines. En 1985, la Chine consacrait 18 % de son budget d'équipement de défense pour sa marine, elle lui accorde aujourd'hui 50 % : c'est ainsi que le deuxième porte-avions chinois vient de prendre la mer alors que s'engage la construction du troisième. Ce qui s'opère dans le domaine maritime aujourd'hui ne relève pas du « business as usual » mais d'un véritable changement d'époque.

La défense européenne se construira en agrégeant les capacités et spécificités de chacune de ses armées. L'Europe dispose d'autant de sous-marins que les États-Unis, mais seulement d'une douzaine de sous-marins nucléaires alors que les sous-marins américains sont exclusivement nucléaires. L'Europe dispose de plus de bâtiments de combat de premier rang que les États-Unis mais, aux États-Unis, ils sont plus gros, dotés de plus de missiles, de radars qui portent plus loin et de systèmes de combat plus interopérables. En cumulant ses ordres de bataille, l'Europe pourrait tout de même rivaliser avec son allié américain, sauf sur un point, celui des porte-avions, qui sont pourtant l'équipement le plus adapté pour répondre au « nomadisme » des crises actuelles. Aussi le porte-avions constitue-t-il probablement la « capacité différenciante » autour de laquelle pourraient s'agréger toutes les capacités des alliés européens. Mais cette révolution dépendra entièrement d'une seule et unique chose : la volonté politique qui la sous-tend.

³ La France et le Royaume-Uni sont notamment les deux seuls pays à mettre en œuvre la dissuasion nucléaire, des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE).

⁴ Aux termes de cet accord souhaité par le Président Macron, Fincantieri prendrait 50 % du capital de STX France, laissant 34,34 % à l'État français et entre 10 et 15 % à Naval Group. Les négociations qui vont imposer certaines contreparties militaires doivent aboutir avant le 30 juin.



La marine française est aussi pleinement une marine d'emploi : nos SNA (sous-marins d'attaque) naviguent 1 000 jours dans l'année, ce qui représente 200 jours par bâtiment (même si sur les 5 SNA, il y a toujours un en maintenance). 200 jours de mer par an, c'est le plus fort taux d'emploi de ces navires depuis qu'ils ont été mis en service en 1979. Cette performance est aussi rendue possible par le réseau de ports et de soutien logistique.

POURQUOI UN DEUXIÈME PORTE-AVIONS ?

Choisir de se doter d'un *deuxième* porte-avions (certains préféreront employer l'adjectif *second*, pour éviter tout malentendu), c'est choisir de se doter d'une capacité nouvelle de projection. Cette anticipation est cohérente avec le nomadisme des crises : les Balkans il y a vingt ans, l'Afghanistan il y a quinze ans, le Mali il y a cinq ans, la Syrie aujourd'hui... Deux porte-avions permettraient de disposer en permanence de l'outil.

À partir du moment où l'intérêt militaire et stratégique du porte-avions a été admis, ce n'est plus une question d'un, de deux ou de trois. Les Américains disposent de 11 bâtiments, les Chinois viennent, comme il a été dit, de mettre leur troisième en chantier.

Le doublement de la flotte imposerait-il un doublement des équipages et des armements ? Non évidemment, car l'objectif est d'avoir en permanence un porte-avions en mer. Le Charles de Gaulle (261,5 mètres, 42 500 tonnes) dispose de 1 200 membres d'équipage (2 000 avec le groupe aérien) ; le HMS Queen Elizabeth (280 mètres, 65 000 tonnes) qui est en train de prendre la mer a été conçu pour fonctionner avec 700 membres d'équipage. Mais il est possible que dans ce dernier cas l'optimisation a été un peu poussée ; les frégates multimissions FREMM conçues de telle sorte revoient aujourd'hui leur position.

Plus qu'un calcul sur les effectifs, c'est un calcul sur les ressources humaines qui doit être fait : un changement de la structure RH comme il a été dit. Embarquer plus d'experts et moins de jeunes matelots impose de prévoir comment sera assuré le renouvellement des équipages : retrouver la soutenabilité de la pyramide des âges.

L'objectif premier d'une marine nationale reste de parer aux menaces. À ce sujet, la marine nationale française s'est dotée avec les frégates multimissions du meilleur bâtiment de lutte sous-marine au monde. Cela même de très loin. Il fallait le dire.

Des efforts restent toutefois à déployer par exemple pour équiper nos forces de drones (s'agissant de la marine, un drone par bateau) mais également pour développer nos capacités de détection et faire face aux nouvelles classes de missiles et à leur dissémination auprès de groupes non-étatiques. Plus loin, les grandes puissances sont toutes aujourd'hui en train de développer des missiles hypersoniques, capables d'atteindre des vitesses de cinq fois la vitesse du son (Mach 5), soit plus de 6 000 kilomètres par heure. « À la guerre tout est affaire de rapidité » notait Sun Tzu. Décidément...

Martine LE BEC
rédactrice en chef de la revue *Prospective Stratégique* – CEPS



NOS PARTENAIRES

