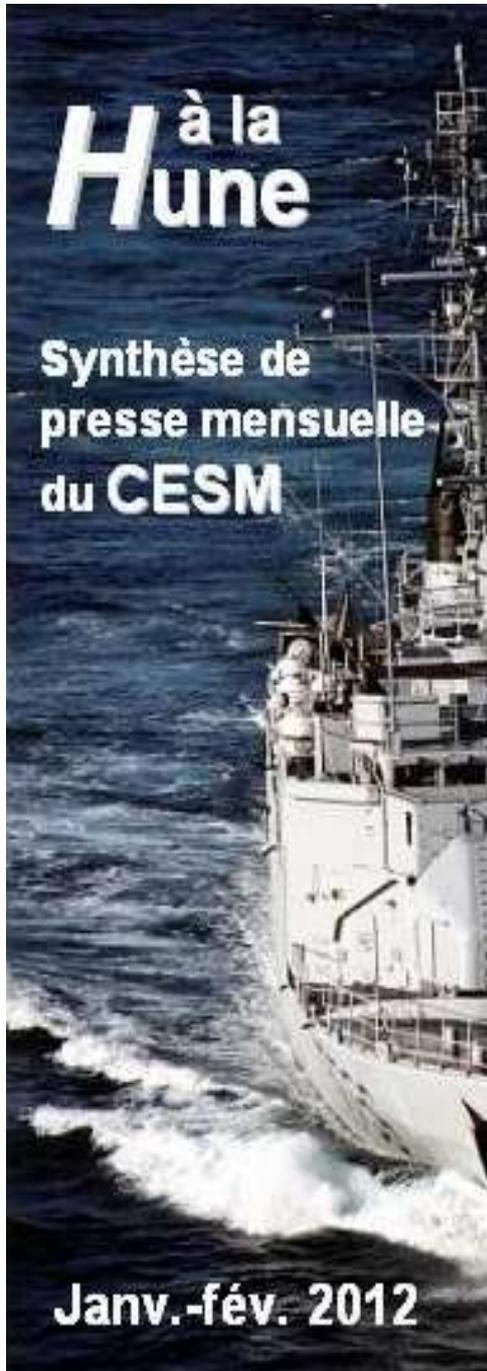


« À LA HUNE » EST UNE SÉLECTION BIBLIOGRAPHIQUE DONT L'OBJECTIF EST DE « VEILLER » ET DE RENDRE COMPTE DE L'ACTUALITÉ DU DOMAINE MARITIME, PRINCIPALEMENT SELON UNE APPROCHE « DÉFENSE ». CETTE PARUTION MENSUELLE RASSEMBLE DES ARTICLES NATIONAUX AUSSI BIEN QU'INTERNATIONAUX.



Sélectionnés par les chargés d'études du Centre d'études supérieures de la Marine (CESM), ces articles sont classés par thèmes : « *politique et doctrine* », « *marines de guerre* » et « *industrie navale & domaine maritime* ».

Pour chacun de ces thèmes, les articles sont présentés par ensemble géographique (France, Europe, Amériques, Moyen-Orient / Asie / océan Indien, Asie-Pacifique / Océanie et Afrique) ou par concepts, en fonction de l'actualité.

Ces articles sont consultables sur place et, pour plus d'informations les concernant, vous pouvez nous contacter en précisant leurs références, à l'adresse électronique suivante :

cesm.cedoc@marine.defense.gouv.fr

De plus, le CESM met à la disposition des publics civil et militaire différentes publications tels que, les *Brèves Marines*, les *Études Marine* et le *Bulletin d'études de la Marine* consultables à l'adresse suivante :

www.cesm.marin.defense.gouv.fr/

Le Centre d'études supérieures de la Marine, implanté dans l'École militaire au 1 place Joffre à Paris (75007) est ouvert au public du lundi au jeudi de 9h à 17h45 et le vendredi de 9h à 17h.

POLITIQUE ET DOCTRINE

Ce que signifient les coupes budgétaires grecques pour l'Europe? (*What Greek cuts mean for Europe*)

Les coupes budgétaires doivent atteindre un total de 325 millions d'euros, entamant considérablement le budget de la défense qui représentait en 2010 3,2% de produit intérieur brut (PIB). Ces coupes minent les espoirs de DCNS de vendre des frégates multi-missions (FREMM) pour répondre à la demande grecque de six nouveaux bâtiments de guerre. La signature du contrat est actuellement en « stand by ». En octobre 2011, une rumeur voulait que DCNS s'engage dans la construction en acceptant un délai de paiement de 5 ans : si la Grèce faisait défaut, la France les rachèterait au profit de sa marine. La Grèce ne devrait pas lancer des investissements en armement avant au moins 2014. D'autres projets sont remis en question à cause de la crise, comme par exemple la livraison de vingt NH90 prévue depuis 2003.

CHUTER Andrew, MULLER Albrecht, DEFENSE NEWS, 13/02/2012, p.1 et 8, code CESH 34868

Naviguer dans le « brouillard de la paix » (*Sailing through the « fog of peace »*)

Alors que la guerre en Irak se termine et que les retraits s'amorcent en Afghanistan, les états-majors doivent à nouveau penser les guerres de demain. L'armement de la Chine, le développement de la bombe nucléaire par l'Iran, la sophistication des cyber-attaques sont autant de menaces qui nécessitent la préparation d'une réponse en adéquation à la menace. Néanmoins, anticiper le profil des guerres à venir est un exercice difficile auquel aucun état-major ne peut prétendre exceller. Ainsi, l'auteur utilise ici l'image de la navigation dans le « brouillard de la paix » afin d'illustrer cette complexité. Trois défis se pose dès lors à l'armée : fournir une formation militaire capable de préparer aux défis futurs, penser la guerre et enfin être capable de mettre en avant des officiers brillants avec un véritable potentiel de leadership.

MAHNKEN Thomas G., PROCEEDINGS, 02/2012, code CESH 34860

La frontière arctique émergente (*The emerging Arctic frontier*)

L'océan Arctique se transforme actuellement d'un champ de glace inaccessible en une mer navigable de plus en plus grande. Cela entraîne une activité économique importante et permet d'envisager la possibilité d'une exploitation des ressources régionales. La marine américaine doit, dans ce contexte, jouer un rôle afin de protéger l'océan Arctique. La possession de l'Alaska rend possible un déploiement au large de ses côtes, voire au-delà, en accord avec les textes juridiques. Les Etats-Unis pourraient également affirmer un droit de souveraineté sous la surface, s'ils venaient à ratifier la Convention de Montego Bay. Mais, les garde-côtes américains ne possèdent pas de moyens adaptés et suffisants pour remplir la mission qui leur incombe. L'augmentation de l'activité maritime en Arctique entraînera nécessairement un accroissement des risques (pêche illégale, trafics, accidents, etc.) auquel les garde-côtes américains doivent être attentifs. Enfin, la marine américaine prévoit une campagne en Arctique à l'été 2012 afin d'identifier les ressources accessibles, de redéfinir le rôle des garde-côtes, et de qualifier le personnel qui devra opérer dans cette zone à l'avenir.

ADMIRAL ROBERT J. PAPP Jr, PROCEEDINGS, 02/2012, code CESH 34859

Routes alternatives : les fournitures à vocation non militaires fournies à l'Afghanistan sans passer par le Pakistan (*Alternate Routes*)

Les biens fournis aux forces de la coalition sont acheminés grâce à plusieurs agences gouvernementales qui collaborent avec les industriels afin de former le *Northern Distribution Network* (NDN). Le NDN a la particularité de contourner le Pakistan, dont les habitants n'hésitaient pas à attaquer les convois lorsqu'ils transitaient sur le territoire national. Ainsi, la

route qu'empruntent les convois passe par les ports de la mer Baltique et Caspienne, puis la Russie, l'Asie centrale et le Caucase. Ils réhabilitent les routes utilisées lors de l'occupation soviétique de l'Afghanistan. Malgré le coût deux à trois fois plus élevé que les convois passant par la voie « classique », l'utilisation de ces routes assure une plus grande sécurité. Soixante navires commerciaux battant pavillon américain font actuellement partie de ce réseau qui devrait se pérenniser malgré le départ progressif des troupes.

MARCARIO John C., SEAPOW, pp.42-44, 02/2012, code CESH 34862

Une goutte de pétrole dans une mer de discorde (*Rocking the boat*)

Avril 2012 sera le 30ème anniversaire de la guerre des Malouines, occasion pour le gouvernement argentin de montrer à nouveau les crocs. La présidente argentine a en effet obtenu de ses partenaires du MERCOSUR l'interdiction d'accès aux ports des navires civils battant pavillon des Malouines. Bien que les 300 millions de dollars de commerce maritime des Malouines transitent essentiellement par l'Uruguay (membre du MERCOSUR), cette mesure devrait avoir peu d'effet. Les quelques 30 navires battant pavillon des Malouines appartiennent à une compagnie de pêche espagnole et devraient donc être autorisés à entrer dans les ports sud-américains. Cependant, il s'agit d'une petite victoire pour la diplomatie argentine qui a toujours souhaité faire de ce conflit bilatéral un enjeu régional. L'UNASUR et la secrétaire d'Etat américaine se sont en effet récemment prononcés sur le rétablissement du droit de souveraineté (pour le premier) et l'autodétermination (pour la seconde) dans les îles Malouines. Les récentes découvertes pétrolières, dont la rentabilité reste à prouver, pourraient pousser l'Argentine à faire adopter un blocus économique avec le soutien de ses partenaires. David Cameron, quant à lui, ne souhaite aucunement négocier la souveraineté des îles Malouines.

THE ECONOMIST, 31 déc.- 06 jan.2012, p.38, code CESH 34873

L'Asie maritime entre PAX AMERICANA et PAX SINICA

Le développement d'une stratégie maritime chinoise (théorisée par l'amiral Liu Huaqing) sème le trouble en mer de Chine méridionale. L'objectif de la marine chinoise est, entre autres, de contrôler, voire d'interdire, le droit de passage des bâtiments de guerre dans la zone économique exclusive. Le contexte stratégique est marqué par les tensions frontalières maritimes et la capacité des Etats-Unis à pérenniser leur présence dans cette région du monde. Le Japon et l'Inde perçoivent le renouveau de la marine chinoise comme une menace pour leurs intérêts. Le premier, puissance économique déclinante aux prises d'une instabilité politique, joue le rôle de la conciliation, en soulignant les relations d'interdépendance entre la Chine et le Japon. Le second voit l'implantation navale chinoise en Asie du Sud Est comme une atteinte directe à ses intérêts, faisant partie d'une stratégie d'encerclement dite du « collier de perle ». Le recentrage des intérêts américains sur l'Asie suscite un certain scepticisme dans les milieux stratégiques, au vu de la réduction budgétaire drastique de la marine américaine – qui l'amènera à réviser ses projets navals. Néanmoins, la présence de l'armée américaine en Corée du Sud, au Japon et dans les îles du Pacifique constituent l'avant-garde d'une diplomatie aux aguets. De nombreux conflits maritimes restent à régler, notamment en ce qui concerne la souveraineté des îles Spratley, des îles Kouriles et de Taiwan. Les élections américaines, sud-coréennes et taiwanaises ainsi que la succession nord-coréennes introduisent de nouveaux facteurs stratégiques pour l'année 2012.

PERON-DOISE Marianne, QUESTIONS INTERNATIONALES, pp.101-106, n°53, code CESH 34839

Un océan moins pacifique (*A less pacific Ocean*)

L'article revient, à la veille de la visite de Xi Jinping – l'homme appelé à succéder à Hu Jintao à la direction de la Chine – sur le basculement stratégique américain en Asie-Pacifique. Contrairement aux articles extérieurs ou pro-américains, cette analyse du Financial Times

donne une vision plus neutre, mais toujours américaine, des enjeux, des tenants et des aboutissants de cette nouvelle donne. Or, depuis quelques mois, tout s'accélère. Le choix d'ouvrir une base en Australie, de soutenir les pays voisins, mais aussi l'élaboration de nouveaux concepts doctrinaux, notamment l'AirSea Battle, ne sont pas sans rappeler le AirLand Battle développé lors de la Guerre Froide. Ce concept d'AirSea Battle, développé spécifiquement pour la zone et visant à contrer les manœuvres d'anti-accès et de déni d'accès, a préservé les porte-avions et une partie de l'aéronautique américaine. Il est indéniable que les Etats-Unis ont le regard braqué sur la Chine et sur l'Asie-Pacifique et cette attention n'est pas souvent bien accueillie. La Chine a en effet très mal vu le fait que les Etats-Unis se soient proposés comme médiateurs dans certains contentieux régionaux, et même si certaines nations comme les Philippines réclament l'aide américaine, la question de la légitimité des prises de position américaines dans la région est posée.

Enfin, il convient également de relativiser un scénario « type guerre froide » dans cette partie du globe, selon l'article. Le développement des échanges, la discussion diplomatique entre les deux nations ou les intérêts économiques sont autant de garde-fous qui entretiennent une situation stable. Pour autant, il reste des points d'améliorations, comme le dialogue militaire sino-américain qui est resté lettre morte.

DYER, Geoff, FINANCIAL TIMES, p.7, 13/02/12, Code CESH 34874

La Grande Stratégie américaine et son pouvoir naval (*U.S. Grand Strategy and maritime power*)

Si la majeure partie de la population, des ressources et de l'activité économique se situent en Eurasie, l'intérêt des Etats-Unis est d'empêcher l'émergence d'un hégémon régional afin d'assurer son accès à ces ressources et à cette activité économique. Les moyens militaires de longue portée permettent aux Etats-Unis de s'assurer et d'assurer les pays occidentaux d'une éventuelle menace. La marine américaine possède des moyens de projection suffisants (grâce à ses porte-avions notamment) pour être présente de part et d'autre du globe. De plus, l'étendue des eaux internationales laisse aux Etats-Unis un espace de manœuvres et d'opérations pour sa marine. Les déploiements occasionnels sont, au-delà du fait de rassurer les alliés, une manière de dissuader les agresseurs, de collecter des renseignements et améliorer l'interopérabilité avec les autres marines. Enfin, les forces navales sont adaptables au message politique que les Etats-Unis entendent envoyer. Il est important de garder cette idée en tête à l'heure des coupes budgétaires.

O'ROURKE Ronald, PROCEEDINGS, 01/2012, code CESH 34863

Tellement de stratégie, si peu de direction stratégique (*So much strategy, so little strategic direction*)

L'US Navy a élaboré cinq nouvelles stratégies navales en vingt-cinq ans. Et pourtant, les missions de la marine américaine restent inchangées depuis cinquante ans. Le constat de l'auteur est le point de départ d'une remise en question sur le concept doctrinal de stratégie navale aux Etats-Unis et sa mise en application. Selon le député Rob Wittman du Congrès, l'US Navy ne pose pas sa stratégie sur le long terme, et serait dans une attitude de réaction plutôt que d'anticipation face aux événements. L'auteur appelle donc à défier le problème stratégique de l'US Navy, et cela en trois points :

- redéfinir les concepts doctrinaux de stratégie et de leadership stratégique ;
- arrêter de développer des stratégies sur le court terme ;
- réformer les institutions pour une meilleure pensée stratégique.

Il fait ensuite remarquer que le terme « stratégie » reste ambigu, car mal utilisé. Il dénonce donc la confusion mortifère entre stratégie et tactique qui en découle, mais aussi la relation symbiotique entre les termes (sans tactique, il n'y a pas de stratégie applicable, sans stratégie, la

tactique est peu efficace). Pour éviter les confusions, l'auteur propose de définir la stratégie comme étant le « pourquoi » et la tactique comme étant le « comment ».

Il poursuit en montrant à quel point il est dangereux d'établir une stratégie en fonction du budget. Cette tendance donne lieu à une vision court-termiste qui dégrade la stratégie et son application. En effet, une stratégie se construit sur le long-terme, et ne devrait pas reposer sur des décisions inspirées par des nécessités immédiates qui entraînent des échecs systémiques sur le long terme. Pour éviter ces écueils, l'une des pistes mise en avant serait de réformer le système académique naval. En effet, selon lui, la force mais aussi la faiblesse de la marine, c'est qu'elle est une armée de techniciens, qui avantage trop les matières scientifiques et techniques aux dépens des autres. Or, privilégier la technique aboutit certes à des officiers performants, mais laisse de côté des qualités de leader et de visionnaire que peuvent engranger d'autres formations. Il faudrait donc s'ouvrir, diversifier les profils et régénérer la culture académique marine. L'auteur prône une meilleure définition de la stratégie, la fin de la vision court-termiste, le courage de changer une culture, notamment en ne limitant pas les postes clefs aux seuls ingénieurs.

JUNGE, Michael, PROCEEDINGS, 31/01/12, Code CESH 34876

Les Seychelles pratiquent une autonomie stratégique (*Seychelles exercises strategic autonomy*)

Point stratégique entre l'Asie et l'Afrique, les Seychelles attirent de plus en plus l'attention de la Chine. Les annonces du ministère des affaires étrangères restent néanmoins édulcorées, la diplomatie chinoise ne souhaitant pas installer de bases militaires dans cette zone déjà occupée par les Américains. La coopération militaire sino-seychelloise s'est développée ces dernières années, notamment pour l'entraînement de personnel militaire et la vente de matériels dans le but de sauvegarder la sécurité des routes maritimes. La même préoccupation anime les relations de défense entre l'Inde et les Seychelles, et plus particulièrement entre les deux marines. La conduite d'exercices conjoints, le passage de navires indiens dans la ZEE seychelloise et l'achat d'avions de patrouille maritime constituent quelques exemples de cette coopération. Les Seychelles cherchent ainsi à pratiquer une autonomie stratégique : le gouvernement entretient en effet des relations avec les Etats-Unis, la Chine et l'Inde afin de préserver ses eaux territoriales, dont les réserves halieutiques constituent une ressource vitale pour l'économie du pays.

SAKHUJA Vijay, SOUTH ASIA DEFENCE & STRATEGIC REVIEW, 02/2012, pp.48-50, code CESH 34850

MARINES DE GUERRE

Attaquer de loin pour défaire les menaces anti-accès et déni d'accès de l'Iran (*Outside-In. Operating from range to defeat Iran's anti-access and area-denial threats*)

Le Centre pour les évaluations stratégiques et budgétaires (CSBA), un *think tank* américain qui réfléchit sur les problématiques de défense, a publié une étude sur la stratégie à mener en cas de conflit ouvert avec l'Iran. Selon les auteurs de ce document, l'armée américaine devrait repenser sa stratégie navale pour l'adapter aux spécificités du golfe Arabo-Persique. En effet, les capacités iraniennes permettraient une guerre hybride et spécifique, basée sur le déni d'accès et l'anti-accès, des stratégies navales de type « *hit and run* » (frapper et s'enfuir), et des techniques de guérilla. Il est intéressant de constater que la solution avancée par le *think tank* pour outrepasser ces problèmes d'accès consiste à se concentrer sur des moyens longue-portée, qu'il rapprocherait des batailles aériennes et navales.

GUNZINGER, Mark, CENTER FOR STRATEGIC AND BUDGETARY ASSESSMENTS, Code CESM 34876

Les nouveaux bâtiments de la Marine canadienne renforcent ses capacités littorales (*Canadian Navy's new ships strengthen littoral capabilities*)

Au Canada, la tendance est à la souplesse et à l'amélioration des capacités côtières. Ce penchant trouve son origine dans la stratégie gouvernementale de défense le *Canada D'abord* (*Canada First Defence Strategy* - CFDS), qui prévoit la modernisation de l'armée et l'adaptation aux nouveaux enjeux stratégiques. Ainsi, dans le cadre de la CFDS, la Marine prévoit la construction de six à huit patrouilleurs arctiques ou hauturiers. Pour les forces spéciales canadiennes, la priorité va au remplacement de leurs bâtiments au profit de petites embarcations, capables d'agir rapidement depuis un bateau mère ou permettant un transport facile des troupes. Les gardes-côtes, quant à eux, sont en phase d'acquisition de patrouilleurs type HERO, dans le but de défendre les côtes pacifique et atlantique du pays. Ces acquisitions démontrent, selon le vice-amiral Paul Madison, commandant du commandement maritime, que le futur de celle-ci se situe dans les zones côtières.

PUGLIESE, David, DEFENSE NEWS, 09/01/2012, Code CESM 34877

Un long chemin à parcourir avant d'atteindre l'efficacité opérationnelle dans les eaux arctiques (*Bridging the gap : the limitations of pre-AOPS operations in Arctic waters*)

Les eaux arctiques représentent un défi pour le Canada et sa future stratégie de défense. En attendant l'arrivée des *Arctic Offshore Patrol Ships* (AOPS), ces patrouilleurs hauturiers arctiques de nouvelle génération, le Canada se voit dans l'obligation d'utiliser des frégates *Halifax* qui ne sont pas toujours adaptées. Or, outre le défi que posent des moyens non idoines et une difficulté à naviguer, les limitations et régulations en terme d'environnement forcent le Canada à agir avec parcimonie. En effet, le décret AWPPA (*Arctic Waters Pollution Protection Act*) limite fortement les ravitaillements de combustible en mer et le rejet d'eaux usées pour des raisons écologiques évidentes, et suite notamment aux incidents causés par le tristement célèbre pétrolier *Manhattan* en 1969 et 1970. Cela suppose malheureusement une moins grande autonomie en mer, et avec l'absence de points d'appui à proximité, une marge de manœuvre très faible au cas où il faudrait prolonger des opérations sur place. La marine canadienne prend donc la mesure des changements qu'elle doit mettre en place pour pouvoir se targuer d'une véritable capacité opérationnelle dans les eaux arctiques. Pour cela, il faut agir très vite, avant l'arrivée en 2015 des nouveaux patrouilleurs, dans un souci de rentabilisation et d'efficacité.

FORGET, Paul, CANADIAN NAVAL REVIEW, VOL.7, NUMBER 4 (Winter 2012), code CESM 34878

Le Brésil cherche à obtenir un éclairage technologique pour son nouveau porte-avions (Brazil Seeks Industry Input on New Aircraft Carrier)

Fin 2011, le Brésil avait rendu public son intention de construire un nouveau porte-avions. Pour ce faire, il avait donc fait une demande d'expertise auprès des grands chantiers navals, afin de pouvoir mieux déterminer sa configuration. Les détails concernant cette demande sont plutôt sommaires et flous, mais il semblerait que le Brésil s'achemine discrètement vers une étude de faisabilité afin de remplacer leur porte-avions actuel, le *Sao Paulo* ou ex-*Foch*. Une source officielle de DCNS a confié que s'il n'y a pas de calendrier mis en place, le projet avance à grands pas. En outre, il est dommage que le gouvernement brésilien ne se soit pas encore exprimé publiquement sur le renouvellement du parc aérien du *Sao Paulo*, malgré l'influence majeure que cela aurait sur les plans du nouveau porte-avions. Malgré ces avancées vers l'acquisition d'un porte-avions moderne, l'attention du Brésil est plutôt concentrée ailleurs. L'achat de bâtiments hauturiers de l'Anglais BAE, dont l'objectif serait de protéger les gisements de pétroles brésiliens au large des côtes du pays, est en effet une priorité.

CHUTER, Andrew, DEFENSE NEWS, 09/01/12, Code CESH 34879

La mondialisation renforce le rôle de la classification (Globalisation underpins role of class)

Les marines militaires et les constructeurs navals se tournent de plus en plus vers des sociétés de classification afin d'authentifier les nouveaux designs et les nouveaux types de construction. Il y a à cela deux raisons : d'une part, faire sous-traiter cette activité permet aux constructeurs de se concentrer sur le cœur de métier, et d'autre part, utiliser des « types » facilitent les ventes à l'international. Cela permet enfin la construction de bâtiments respectueux des normes environnementales grâce au développement d'une expertise de haut niveau. Plusieurs entreprises, telles que *Bureau Veritas* ou encore *Germanischer Lloyd*, proposent leur service aux plus grandes marines militaires du monde. Elles entendent en effet égaler les standards environnementaux et sécuritaires atteints par les navires marchands en ce qui concerne les aspects non militaires. C'est notamment le cas des FREMM et chasseurs de mines, ainsi que le récent BPC *Dixmude*.

WARSHIP TECHNOLOGY, 01/ 2012, pp. 10-13, code CESH 34880

La marine israélienne s'oriente vers un format plus petit, mais à haute technologie (Israel Navy shifts to small yet high-tech combat ships)

L'histoire de la marine israélienne a été jalonnée de faux-départs. S'il y a 10 ans, elle recherchait le volume, elle s'oriente désormais vers un format beaucoup plus petit en se concentrant sur des technologies de pointe. Il s'agira donc d'acquérir des patrouilleurs et des corvettes, au nombre de trois ou de quatre. A ce sujet, la plupart des officiers de la marine israélienne admettent que l'efficacité opérative et tactique maximale aurait été atteinte grâce aux trois corvettes multi-missions *Sa'ar 5-plus*, que la marine envisageait d'acquérir. Malheureusement, les coupes budgétaires ont changé la donne, et le choix de navires plus petits, performants et surtout abordables est une priorité. Une autre explication à ce changement de stratégie, c'est qu'avec la découverte de gaz naturel dans la ZEE d'Israël, et dans un climat géopolitique tendu, l'état hébraïque aimerait pouvoir déployer de nouveaux bâtiments au plus vite.

OPALL-ROME, Barbara, DEFENSE NEWS, 27/02/12, Code CESH 34881

ETATS-UNIS

Le problème naval des Etats-Unis : la concentration navale

Cet article du blog *Le Fauteuil de Colbert* revient sur un problème que semble rencontrer la marine américaine depuis la fin de la Guerre Froide : celui de la concentration navale des porte-avions. Par concentration navale, on entend la présence de plusieurs bâtiments sur le même théâtre d'opérations. S'appuyant sur la démonstration du professeur Coutau-Bégarie dans *Le problème du porte-avions*, il rappelle que la marine américaine concentre rarement deux porte-avions au même endroit. Il va même plus loin : le désarmement du CVN *Enterprise* et la période d'entraînement du CVN *Nimitz* créeront un vide stratégique qui obligera les Américains à faire un choix. Ils ne pourront plus allier concentration navale et présence continue sur trois théâtres d'opération différents avec un nombre de porte-avions diminué. En cas de confrontation avec une autre marine, le rapport de force tomberait fatalement à un porte-avions contre un porte-avions, même si la différence technologique avantagerait les Américains. Une des solutions à cette baisse de capacités serait de rallonger le temps en mer, en créant des bases plus proches des théâtres d'opération.

LE FAUTEUIL DE COLBERT, 23/01/2012, Code CESM 34894

La Marine américaine cherche à allonger la durée de vie des missiles Trident (*Extending the Trident : the Navy is looking to sustain its submarine-launched nuclear deterrent*)

L'US Navy possède actuellement 4 SNLE de classe *Ohio*, armés chacun de 20 missiles *Trident D5*. Le futur de la dissuasion nucléaire américaine repose sur la capacité de la marine à remplacer ses SNLE et ses missiles actuels. D'ici 2024, les industriels et la marine devraient s'accorder sur la démarche de modernisation des systèmes d'armement, de ciblage et de lancement du missile. Le développement de ce programme dépend néanmoins de la limitation de la prolifération, notamment en ce qui concerne le nombre de têtes nucléaires allouées aux SNLE, mais également la nature de la menace future. Une collaboration avec l'armée de l'Air a par ailleurs été lancée pour la recherche et le développement des systèmes de guidage et de propulsion sous-marins. Cependant, l'inquiétude quant à l'atrophie de la capacité nucléaire américaine grandit. L'arrêt des tests nucléaires en 1992 pose des interrogations quant à la fiabilité du système. Cela serait dû, selon l'amiral Richard Mies, au manque de réflexion au sein des cercles militaires quant à la « prévention de la guerre » et non de sa conduite.

BURGESS R. Richard, SEAPOWER, pp.36-38, 02/2012, code CESM 34861

La marine américaine essaye de freiner l'envolée du coût de son porte-avions (*U.S. Navy Tries to Rein In Carrier Costs*)

Le porte-avions *Gerald R. Ford*, ou CVN78, actuellement en construction, sera le porte-avions le plus cher et le plus grand dans l'histoire de l'US Navy. Mais son coût estimé à 15 milliards de dollars ne cesse de s'alourdir. Le sous-secrétaire de l'US Navy Bob Work a expliqué cette augmentation. La marine américaine a en effet décidé de fusionner en un navire les technologies qu'elle avait prévu d'allouer à deux navires. Le coût s'en est fortement fait ressentir. Cependant la perte de contrôle du budget est surtout liée à une mésestimation du coût et du temps nécessaires pour réaliser le *Ford*. C'est cette mauvaise planification qui aboutit à une augmentation de 811 millions de dollars, et qui risque de ne pas être la dernière. Car les coûts prévus ne le sont que dans la mesure où tous les tests s'avéreront concluants. Pour cette raison, la marine américaine fait tout son possible pour freiner l'envolée des coûts, en faisant notamment pression sur le chantier naval en charge de la construction (détenu par *Huntington Ingalls Industries*). Dans le même ordre d'idée, la construction du *John F. Kennedy* (CVN 79) sera très certainement reportée de deux ans, afin de permettre une meilleure maîtrise des coûts du CVN 79 et se concentrer sur le CVN 78. Ce report ne devrait pas avoir d'effet sur la puissance de la force.

La base de Mayport pourrait n'accueillir que sept navires en 2015 (*U.S. Navy plans could leave mayport with 7 Ships in 2015*)

D'ici à 2015, la base navale de *Mayport* pourrait n'accueillir que sept navires. Et cela en supposant que les trois navires amphibies initialement prévus tiennent les délais de livraison. Dans le cas contraire, il n'y aurait que quatre bâtiments, pour une capacité d'accueil totale de 34. Plusieurs navires ont en effet été déplacés ou retirés du service, et le porte-avions, prévu pour 2015, a été retardé jusqu'en 2019, date que la marine américaine pense encore à reculer. Il s'agit des contrecoups de l'économie déclinante des Etats-Unis et des coupes budgétaires qui s'en suivent. L'arrivée des navires amphibies aurait pour but de contrebalancer la mauvaise nouvelle. A cela s'ajoute la possibilité, dans le futur, de déplacer d'autres navires, notamment des patrouilleurs côtiers et deux frégates destroyers, selon les déclarations du politicien Ander Crenshaw. Ce à quoi le commandant Alana Garas a répondu qu'elle n'avait pas eu connaissance de ces mouvements de bâtiments additionnels.

FARAM, Mark, DEFENSE NEWS, 31/01/12, Code CESH 34883

L'évolution de la flotte de sous-marins américains à l'horizon 2030

La marine américaine possède 53 sous-marins nucléaires d'attaque, dont les classe *Los Angeles* qui devraient être remplacés par les classe *Virginia* d'ici quelques années. Néanmoins, le retard pris dans les constructions amèneraient l'US Navy à atteindre un minimum historique de 40 unités en 2020 (il y avait 98 bâtiments en 1987). Bien que les opérations sous-marines ne devraient pas subir de coupes budgétaires, il est fort probable que ce domaine de lutte ne reçoivent pas de nouveaux crédits dans les années à venir. L'accroissement des coûts des *Virginia* s'ajoute à la multiplication des besoins pour les missions de renseignement et de patrouille. Le choix américain du « tout nucléaire » semble atteindre ici ses limites. Le projet de développement de drones, déployables depuis des sous-marins, rencontrent également certaines difficultés technologiques. La question des transmissions des informations des UUV (*Unmanned Underwater vehicles*) à des bâtiments habités n'a pas encore été résolue.

HENROTIN Joseph, DEFENSE&SECURITE INTERNATIONALE, 02/2012, pp 100-103, code CESH 34852

La diplomatie du LCS (*Littoral Combat Ship*): une option remise au goût du jour face à la Chine (*LCS Diplomacy : A new, old option when facing China*)

La décisions de déployer des LCS en mer de Chine méridionale rappelle un souvenir vieux de cent ans, lorsque la flotte asiatique américaine allaient de ports en ports chinois. Ce n'était pas une flotte de guerre, mais un déploiement diplomatique. Son rôle était de maintenir l'ordre en Chine, d'empêcher des seigneurs de guerre et autres potentats de troubler les activités de commerce et les citoyens américains. Durant la Seconde guerre mondiale, cette flotte assurait un accès au Japon, qui n'a pas hésité à anéantir la flotte asiatique américaine en décembre 1941. Il existe bien évidemment de nombreuses différences entre cette flotte historique et le présent car la stratégie américaine est aujourd'hui plus périphérique que par le passé. Néanmoins, la leçon à retenir de la flotte asiatique américaine est la suivante : garder la diplomatie comme principal objectif de la flottille de LCS.

HOLMES James, DEFENSE NEWS, 13/02/2012, p.29, code CESH 34869

ASIE

Chine : la navale à l'heure de la diversification

Le secteur de la construction navale chinoise entre dans une période d'incertitude à cause d'une demande en baisse et des coûts de main-d'œuvre et de matériaux en hausse. A priori, cette tendance ne devrait pas s'inverser avant 2016. La prise de commandes ces cinq dernières années, notamment dans le secteur de l'armement, sans répondre aux besoins réels du marché, serait à l'origine de ce ralentissement. Cette période est cruciale pour les grosses entreprises chinoises qui vont pouvoir se démarquer et espérer se placer dans des marchés à haute technologie, tel que le GNL. Elles pourront ainsi concurrencer le Japon ou la Corée. Didier Bouttier, du *Bureau Veritas*, affirme que les chantiers navals chinois ont des commandes jusqu'à fin 2012 mais peinent à se projeter au-delà. Il souligne néanmoins que les 1200 ou 1300 chantiers actuellement existant ont investi avec succès afin de se mettre aux standards internationaux.

CASLIN Olivier, LE MARIN, p.20, 17/02/2012, code CESH 34865

La guerre des mines en Asie : oubliée mais pas disparue ? (*Asian naval mine warfare : forgotten but not gone ?*)

Ces dernières années, l'attention prêtée aux développements navals asiatique a été dominé par la lutte anti-sous-marine, mettant ainsi de côté les mines, arme pourtant hautement létale. Les moyens de lutte anti-mines ont récemment été modernisés : le sonar *Thales Underwater Systems* (TUS) TSM 2022 équipe aujourd'hui quasiment toutes la marines asiatiques et beaucoup possèdent désormais des drones sous-marins. Le *Remotely Operated Vehicle* (ROV), poisson auto-propulsé (PAP), est en effet utilisé dans les marines australiennes, indonésienne, malaisienne et singapourienne. Il existe 156 bâtiments dédiés à la lutte anti-mines en Asie, dont 22% sont concentrés en Chine, en Indonésie et en Thaïlande. La Chine aurait par ailleurs développé un drone *Futi* (type 312) et l'aurait vendu au Pakistan et à la Thaïlande, sans confirmation néanmoins de ces informations.

HOOTON E.R., ASIAN DEFENCE&DIPLOMACY, 02/2012, pp. 19-24, code CESH 34871

Point de situation sur les programmes de construction de bâtiments de surface en Asie-Pacifique (*A look on the surface Asia-pacific warship programmes*)

En août 2011, la Chine a fait les premiers essais en mer de son porte-avion soviétique et a entamé la construction d'un second à Shanghai. Le pays pourrait alors posséder plusieurs bâtiments de ce type d'ici 2020. Afin de les protéger, la marine chinoise entreprend la construction d'autres types de navires : des destroyers, dont les plus récents possèdent des missiles surface-air et des porte-hélicoptères sont actuellement en chantier. Ces développements ne manquent pas de susciter une réaction d'inquiétude chez ses voisins : le Japon entreprend entre autres la construction d'un porte-hélicoptères de 13 950 tonnes, soit le bâtiment le plus important depuis la Seconde guerre mondiale. La Corée du Sud et Taiwan sont également concernés par la dynamique de développement des forces de surface à défaut, notamment pour la marine taiwanaise, d'obtenir un bâtiment sous-marin diesel. Le Vietnam, les Philippines et la Malaisie ont également lancé plusieurs projets afin de renforcer leur flotte de surface. Singapour peut quant à lui se vanter de posséder le niveau de sophistication technologique le plus avancé de la région. La force de la marine repose en effet sur ses six frégates classe *Formidable*, basées sur le design des frégates françaises type *La Fayette*. La marine indienne voit également les choses en grand : son futur porte-avions, le *Vikramaditya*, et ses frégates multi-missions classe *Shivalik* sont les bases de sa future flotte de surface.

DEFENCE REVIEW ASIA, 01/2012, pp. 13-17, code CESH 34858

La présence asiatique devrait épargner la marine américaine des coupes budgétaires (*Asian presence may spare Navy as Pentagon prepares to cut budget*)

La nouvelle stratégie américaine dévoilée le 5 janvier place l'Asie au centre de ses intérêts. Le président américain a en effet rappelé que la Chine et les Etats-Unis se devaient de construire une relation bilatérale forte afin de préserver la paix et la stabilité dans la région. Ainsi la présence navale américaine devient un point incontournable de la politique étrangère du pays. Il ne s'agit pas, néanmoins, de déployer des forces en nombre, mais de les maintenir. La protection des systèmes d'information en mer constitue également un élément clé du prochain budget de la défense. Les investissements dans ce domaine seront en majorité adressés à la flotte stationnant à l'ouest du Pacifique. Le concept de bataille « air-mer » sera au cœur des réflexions stratégiques américaines, au travers d'une coopération poussée entre la Marine et l'armée de l'Air.

Collectif, SEAPOW, 02/2012, pp.6-9, code CESH 34845

Les marines asiatiques convergent vers l'acquisition de bâtiments plus larges mais limitent leurs capacités littorales (*Asian Navies Shift to Bigger Vessels, Downplay Littoral Ops*)

Les marines occidentales et les marines asiatiques suivent un chemin diamétralement opposé. Du côté occidental, l'accent est mis sur les capacités côtières, afin de faire face aux menaces asymétriques. Pour les marines asiatiques, l'effort se concentre sur les capacités de surface et sous-marines. Dans la région, les exemples sont légion : l'acquisition de destroyers classe *Kidds* par Taiwan, de frégates classe *Formidable* par Singapour, ou de corvettes classe *SIGMA* par l'Indonésie... Cette prédominance de l'hauturier et du sous-marin sur le côtier s'explique en partie par la géographie des forces. En Asie du Sud-Est, les pays de la région disposent de puissants moyens de défense côtière. En effet, les performances technologiques des systèmes sol-mer représentent une menace grandissante et principale pour les opérations amphibies. L'effort nécessaire pour conduire des attaques contre les bases côtières sud-asiatiques y est donc important, et supposerait des attaques préventives sur ces dernières, avant même de pouvoir conduire des opérations dans les zones littorales. L'autre explication au développement des flottes de surface en Asie est l'accélération des tensions autour des zones économiques exclusives (ZEE), qui entraîne un besoin en bâtiments furtifs. La question littorale est un défi pour les pays de la région, qui pourraient trouver un moyen de le relever grâce aux drones et au développement des capacités de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR). Face à ces rapports de force, un spécialiste naval d'une université singapourienne, Sam Bateman, estime que l'U.S. Navy devrait « réfléchir à deux fois » avant de s'engager dans une stratégie navale classique de contrôle des mers en Asie.

MINNICK, Wendell, DEFENSE NEWS, 09/01/2012, pp.9-10, code CESH 34844

Hélicoptères aéronavals en Asie : des pales et des vagues (*Asian naval helicopters : blades and waves*)

Le développement du marché des hélicoptères aéronavals en Asie correspond à une volonté de se doter de moyens afin d'assurer la sécurité des ressources énergétiques, faire de la contre-piraterie et du contre-terrorisme. La Chine possède d'ores et déjà des hélicoptères capables d'être utilisés pour la lutte anti-sous-marine/anti-surface, le SAR (*Search and Rescue*) et le largage de mines. L'Inde entend quant à elle accroître et améliorer sa flotte d'hélicoptères *Sea King*, aujourd'hui obsolètes, qui pourrait à terme remplir des missions de lutte anti-sous-marine/anti-surface. Le pays compte à ce jour une vingtaine d'hélicoptères aéronavals, alors qu'il peine à sécuriser ses côtes de plus de 960 km. Singapour a récemment inauguré ses hélicoptères *Sikorsky S-70B Seahawk* qui devraient former le premier escadron d'hélicoptères aéronavals. C'est le Japon qui possède le plus grand nombre d'hélicoptères, avec plus de 100 SH-60J/K construit par *Mitsubishi* sous licence.

Communiqué : un sous-marin chinois aurait effectué des tirs d'essai de missiles intercontinentaux (Report : Chinese Sub Test-Launches ICBMs)

Peu avant la nouvelle année, la Chine aurait effectué des tirs d'essais de missiles *Julang-2* selon un article de *Qilu Wanbao*, un journal de la province de Shandong. Pour l'expert Sam Bateman, de l'université Nanyang Technology à Singapour, si les informations rapportées sont vraies, cela signifierait que la Chine serait de plus en plus proche d'une vraie force de dissuasion nucléaire. Cette hypothèse pourrait être le point de départ d'un véritable bouleversement géopolitique. Les Etats-Unis devraient renforcer leur présence et leur capacité de détection dans les eaux d'Asie-Pacifique, l'Inde se verrait dans l'obligation d'acquérir une force de dissuasion similaire... Pour autant, Sam Bateman précise qu'une capacité opérationnelle totale est peu envisageable dans l'immédiat.

MINNICK, Wendell, DEFENSE NEWS, 16/01/12, Code CESM 34884

Maintenir l'autorité sur les vagues : les garde-côtes malaisiens cherchent à se renforcer (Policing the waves : Malaysia's coastguard seeks wider range)

D'une organisation complexe aux missions floues il y a une dizaine d'années, les garde-côtes malaisiens bénéficient aujourd'hui d'une refonte en profondeur. La création officielle de l'Agence malaisienne de renforcement naval (MMEA) en 2011 a permis le transfert de la marine aux garde-côtes de deux patrouilleurs classe *Musytari*. Il s'agit d'un organisme civilo-militaire ayant droit de police sur les eaux territoriales. La MMEA a signé, début 2011, un contrat prévoyant la construction de dix-huit aéronefs. Les premiers projets de construction ont d'ores et déjà été lancés, avec notamment la Turquie et l'Italie. Le manque de formation du personnel reste néanmoins patent, faute de crédits budgétaires suffisants. Les gardes-côtes développent par ailleurs des relations bilatérales fortes avec leurs voisins : l'Indonésie, Singapour, le Japon, etc. et participeront à ce titre à un exercice conjoint de l'ASEAN et la Chine à la mi-avril 2012. Enfin, parallèlement au renforcement capacitaire en mer, le gouvernement envisage de développer la composante aérienne.

MAHADZIR Dzirhan, JANE'S NAVY INTERNATIONAL, 01/2012, pp. 26-31, code CESM 34848

Corée du Sud : l'impact des réformes de la défense sur la marine

Le Plan de réforme de la défense 307 a suscité des réactions négatives au sein de l'armée sud-coréenne. L'effort interarmées proposé par le gouvernement inquiète les différentes composantes, et notamment la marine, quant à son avenir en tant qu'institution militaire. Historiquement, l'armée de Terre a prédominé et la marine n'est restée cantonnée qu'au rôle de garde-côte et chargée de la dissuasion. Le Plan de réforme pourrait l'amener à revoir sa diplomatie navale, mettre en cause les opérations militaires autres que la guerre (*MOOTW-Military operations other than war*) et retarder ses programmes de constructions navales, alors même que les marines voisines tendent à se développer. Sa participation aux missions de lutte contre la piraterie pourrait également se voir réduite. Les réformes devraient surtout concerner les capacités de riposte en cas d'attaque de la Corée du Nord, mettant ainsi entre parenthèses ses autres missions régionales stratégiques.

NOON Han Nack, DEFENSE&SECURITE INTERNATIONALE, 02/2012, pp.72-74, code CESM 34885

Vikramaditya - le porte-avion russe de l'Inde (Vikramaditya - India's Russian aircraft carrier)

Le porte-avion *Vikramaditya* est encore en Russie, à Severodvinsk, où il subit des travaux de modernisation. Ceux-ci ont récemment bénéficié d'un coup de pouce budgétaire octroyé par l'Inde. Le bâtiment est composé de neuf ponts et compte 2700 chambres et compartiments. Les systèmes électriques et de commandes nécessitent encore quelques améliorations,

notamment sur le pont et le central d'opérations. Une fois ces travaux achevés, le porte-avions pourra normalement entamer sa première mission le 4 décembre 2012. Mis hors service par la marine russe en 1998, le croiseur « *Gorshkov* » (à l'époque) a été donné « tel quel » à l'Inde en 2004 en échange d'une prise en charge des travaux de modernisation. Le coût initial des travaux devait atteindre 617 millions de dollars. Néanmoins, des charges supplémentaires ont dû être ajoutés, compte tenu de la détérioration avancée de la coque. Commencés en 2008, l'avancée des travaux atteint aujourd'hui 90%. Les entreprises russes (*Nevskoye PKB* et *Sevmash*) oeuvrant sur le chantier rencontrent quelques difficultés à transformer un ancien croiseur en porte-avions, activité inédite pour elles. De nombreuses entreprises sous-traitantes de toutes nationalités (Croates, Danois, Français, Italiens...) travaillent en coopération.

KARNAZOV Vladimir, ASIAN-PACIFIC DEFENSE REPORTER, 01/2012, pp.46-50, code CESM 34857

OCEANIE

Ambitions amphibies : développer les projets navals australiens (*Amphibious ambitions : expanding Australia's naval expectations*)

Les programmes de modernisation de la marine australienne devrait la faire accéder au rang de marine la plus puissante au niveau régional. Le programme comprend, entre autres, l'intégration de nouveaux porte-hélicoptères, des navires d'assaut amphibie et un bâtiment de soutien. Historiquement, les porte-hélicoptères ont permis à la marine australienne de conduire des opérations humanitaires et d'assistance dans la sous-région. L'achat du LSD¹ *Choules* à la Royal Navy viendra intégrer les forces en 2012, après quelques travaux de modernisation. La formation de personnels qualifiés constitue également l'un des axes majeurs de la politique navale australienne.

KERR Julian, JANE'S NAVY INTERNATIONAL, pp. 12-18, 01/2012, code CESM 34886

La marine royale néo-zélandaise : « la meilleure marine des petites nations au monde » ? (*Royal New Zealand navy- « The best small-nation navy in the world ? »*)

La marine néo-zélandaise joue un rôle crucial pour ce pays qui possède la sixième zone économique exclusive mondiale. Le budget défense 2010-2011 a connu une légère augmentation, et ce bien que la marine ait dû réaliser quelques économies. Le gouvernement entend refondre totalement son armée d'ici 2035, avec une période de restructuration entre 2011 et 2015. Le projet *Protector* prévoit la construction de sept bâtiments dont les missions seront la patrouille côtière et hauturière, l'aide humanitaire, l'entraînement et l'évacuation de ressortissants. Un accord a été signé en 2004 avec *Tenix Defence* et le premier bateau, le LCM *Canterbury* a été commissionné en 2007. Malgré les difficultés rencontrées lors de sa mise en service, il a d'ores et déjà pu apporter une aide précieuse lors du tremblement de terre de Christchurch en 2010. Les deux frégates classe *Anzac*, introduites dans les années 90 dans la marine néo-zélandaise, connaissent actuellement des travaux de modernisation. Le modèle *Te Mana* devrait acquérir un nouveau système de gestion de combat ainsi que de nouveaux radars à partir de cette année. En ce qui concerne son influence, le Pacifique Sud et l'Asie du Sud-Est sont des régions-clés pour la marine néo-zélandaise. Sa partenaire la plus proche est la marine australienne mais elle entend élargir son influence au-delà, via un partenariat renforcé avec les Etats-Unis. Plus que jamais, la marine est un outil diplomatique pour ce « petit » pays. La marine néo-zélandaise compte 2 116 militaires et 188 civils, chiffres qui devraient être revus à la baisse dans les prochains mois. Le projet *Protector*, ayant déjà fait ses preuves en mer, devra néanmoins passer le cap des coupes budgétaires afin que la marine néo-zélandaise puisse réellement être considérée comme la « meilleure marine des petites nations ».

¹ *Landing ship dock* classes *Bay* équivalant au bâtiment de Transport de Chaland et de Débarquement.

Les capacités de lutte anti-mines de la marine australienne: quelle direction prendre ? (RAN Mine Countermeasures -Where to now?)

A la fin des années 90, le potentiel de lutte anti-mines de la marine australienne a été modernisée avec la construction de nouveaux chasseurs de mines et de nouvelles mines. En tout, 1,5 milliards de dollars ont été investis afin de renouveler la flotte. Cette politique correspond à une volonté de l’Australie de protéger ses approches maritimes et notamment ses principaux ports, axes développés dans le Livre Blanc de 1987. La marine australienne s’est néanmoins très peu servie des moyens développés, conduisant au retrait de service deux des six chasseurs de mines de classe *Huon*. Les autres ont besoin de rénovations. Le groupe de plongeurs démineurs australiens connaît également une réduction de moyens, particulièrement en ce qui concerne les plongées profondes. Le projet *Sea 1778* prévoit l’intégration de drones (sous-marins et de surface) dédiés à la chasse et à la neutralisation des mines. Ce projet ambitieux manque néanmoins de crédits, et ce alors que ses voisins d’Asie du Sud-est développent à leur moyens de minage. L’auteur propose alors plusieurs axes de modernisation : la fin de vie des chasseurs de mines classe *Huon* arrivant dans les années 2030, il est essentiel que la marine australienne concentre ses efforts sur leur remplacement, à hauteur de 6 bâtiments. Par ailleurs, alors que la menace est grandissante dans les côtes nord du pays, la base de la flotte anti-mines se situe à Sidney : il apparaît davantage pertinent de la relocaliser dans des ports tels qu’Exmouth au nord. Le projet américain de renforcer sa présence en Australie pourrait être un vecteur positif pour la capacité de lutte anti-mines de la marine.

MAPSON Greg, ASIAN-PACIFIC DEFENSE REPORTER, 01/2012, pp.34-38, code CESH 34851

EUROPE

Les pays nordiques soutiennent une défense littorale baltique (Nordic Support for Baltic Littoral Defenses)

Depuis quelques années, la mer Baltique a acquis une importance stratégique croissante en tant que route commerciale pour le pétrole, le gaz et bien d’autres ressources. La fonte probable des glaces de l’Arctique accroîtrait cet état de fait. Face à cet essor, la coopération baltique semble ne plus se borner à d’autres pays nordiques que sont la Finlande, la Suède et la Norvège. Elle semble vouloir s’étendre aux pays riverains que sont l’Estonie, la Lituanie et la Lettonie. Ces derniers disposent de vaisseaux de seconde-main et d’un budget de défense insuffisant, de l’aveu même du ministre de la Défense estonien Mart Laar. En conséquence, ces pays appellent de leurs vœux une meilleure défense des littoraux baltiques et voient d’un bon œil la coopération avec les pays nordiques. Bien que les menaces dans la zone soit présentement rares, la crainte d’une hégémonie russe ou de tensions par rapport à l’Arctique pousse les pays baltiques à trouver des alliés et multiplier les accords.

PUGLIESE, David, DEFENSE NEWS, 09/01/12, Code CESH 34840

Défense: les porte-avions britanniques naviguent dans le flou

Le chantier de construction du futur porte-avions britannique *Queen Elizabeth* continue d’avancer, malgré les incertitudes. L’assemblage des blocs a déjà débuté en septembre 2011 sur le chantier Babcock Marine de Rosyth. Parallèlement, la construction du sister-ship du *Queen Elizabeth*, le *Prince of Wales*, a commencé. Ces deux bâtiments seront les plus grands et également les plus chers (7 milliards de livre pour le programme) construits au Royaume-Uni. Pour autant, se profilent plusieurs ombres au tableau. Tout d’abord, le *Queen Elizabeth* ne servira pas effectivement comme porte-avions, contrairement à ce qui était prévu. Quant au

Prince of Wales, il n'embarquera que des avions « catapultables », et non plus des avions à décollage court et à atterrissage vertical, ce qui constitue un enjeu stratégique important. En effet, ce choix pose la question de la classe d'avions utilisée sur le *Prince of Wales*, et pour l'instant, seul le Rafale marine et le F/A-18 *Super-Hornet* seraient qualifiés. Ces retours en arrière et ces décisions de dernière minute sont motivés par les mesures d'austérité du Royaume-Uni, ainsi que la réduction des effectifs marines de la Royal Navy (29 000 en 2020). Devenue incapable de gérer deux porte-avions, selon le commandant en chef de la Royal Navy, l'amiral Mark Stanhope, la marine britannique devra très certainement revendre le *Queen Elizabeth*, non sans l'avoir mis au préalable à la disposition de l'équipage du *Prince of Wales* pour entraînement...

MELENNEC, Olivier, LE MARIN, 03/02/2012, p.13, Code CESM 34887

Une vente de pétroliers-ravitailleurs au Royaume-Uni illustre la force des chantiers navals sud-coréens (*U.K. Oiler Buy Shows Strength of S.Korean Shipbuilding*)

Un nouvel acteur de la construction navale est en train de s'imposer sur la scène internationale. Il s'agit de *Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering* (DSME). Ce chantier naval a en effet remporté un contrat de livraison à la marine britannique de quatre pétroliers-ravitailleurs pour une somme de 452 millions de livres (soit 710 millions de dollars). Cette annonce succède au contrat remporté pour la construction de trois sous-marins indonésiens. Le succès de ce chantier naval tient dans sa capacité à construire des bâtiments à technologie complexe, tout en gardant une main-d'œuvre beaucoup moins chère que la main d'œuvre occidentale -à peu près 40% moins chère.

La décision d'accorder la construction des ravitailleurs à DMSE a pourtant fait des remous. Le responsable défense de l'opposition, Jim Murphy, a d'ailleurs clairement fait savoir qu'il préférerait que les bâtiments de l'industrie de la défense proviennent du Royaume-Uni. Cependant, l'intérêt des chantiers navals britanniques pour ce dossier était plutôt faible, comme l'a montré la rétractation de BAE durant les premières phases de l'appel d'offre.

CHUTER, Andrew, DEFENSE NEWS, 27/02/2012, p.1 & p.8, Code CESM 34888

Préparer l'approche : le Royaume Uni envisage un nouveau partenariat pour entraîner les capacités du future porte-avions (*Lining up the approach : UK eyes a new special relationship to generate future carrier capability*)

La modernisation de la capacité de frappe des deux porte-avions britanniques initialement prévue pour 2020 devrait être retardé. De nombreux échanges ont par ailleurs eu lieu ces derniers mois avec la marine américaine afin d'optimiser l'intégration air-mer et d'encadrer la formation du personnel qualifié. Ces discussions permettront de renforcer l'interopérabilité entre les marines américaine et britannique, projet qui devrait être formalisé par un accord début 2012. L'objectif serait de s'aligner en terme de préparation et de formation afin que les avions puissent être guidés par les tours de contrôle américaines ou britanniques indifféremment. En ce qui concerne les pilotes, les échanges sont déjà importants. En effet, huit pilotes bénéficient d'ores et déjà d'une formation américaine à ce jour.

SCOTT Richard, JANE'S NAVY INTERNATIONAL, pp.10-11, 01/2012, code CESM 34889

ARMEMENT

Le retour de l'appui feu naval dans la conduite des opérations littorales interarmées

Le conflit en Libye a réaffirmé l'importance de l'appui feu naval lors d'opérations littorales. De nouveaux moyens seraient nécessaire à la modernisation de cet appui feu : doter les bâtiments de moyens de contrebatterie et intégrer les capacités d'appui feu naval dans les systèmes de commandement de l'armée de Terre. L'artillerie navale présente de nombreuses

perspectives d'évolution. Néanmoins, l'achat de nouveaux systèmes d'armes à des pays étrangers apparaît comme la solution la plus efficace. L'auteur cite l'artillerie de 127mm OTO BREDA, déjà utilisée sur les FREMM italiennes, comme la solution optimale pour les FREMM françaises.

(CC) GOURET Pierre-François, DEFENSE ET SECURITE INTERNATIONALE, 01/2012, pp.90-94, code CISM 34870

L'appui feu naval étend sa portée (*Naval gunfire support reaching out*)

Au cours de l'opération *Unified Protector*, les marines britannique et française ont utilisé l'appui feu naval en soutien aux forces du Conseil national de Transition. Bien qu'elles l'aient formellement démenti, l'emploi de telles armes nécessitent la présence de soldats à terre. Il existe plusieurs axes de réflexion sur l'appui feu naval : le calibre, le design de l'obus et la gestion de l'engagement. Si les opérations littorales venaient à constituer le futur des marines occidentales, l'artillerie deviendrait alors un point central du développement et de la modernisation des bâtiments de guerre.

TUSA Francis, ASIAN DEFENCE&DIPLOMACY, 02/2012, pp.30-36, code CISM 34872

Personne à bord (*Nobody on board*)

Bien que les drones de surface (USV) et les drones sous-marins (UUV) ne se soient pas développés aussi rapidement que les modèles aériens, ils ont prouvé le rôle important qu'ils pouvaient jouer en mer et sur les côtes. Le système israélien *Elbit* a trouvé une niche en développant des USV. Elle a notamment intégré à ses modèles un système d'évitement d'obstacle et de navigation en toute sécurité. Ces capacités sont particulièrement utiles lors de déploiements dans des ports ou lorsque le trafic maritime est important. La société israélienne *Elbit* s'est associée à la française *ECA* afin de développer un USV « *Inspecteur* » pour la sécurisation des ports et des côtes. Doté d'un sonar latéral, cet USV peut déployer un UUV de type *K-Ster* afin de neutraliser une mine. La société *ECA* a ainsi gagné une réputation de fournisseur d'UUV sophistiqués. L'*Alister-100* est un autre produit pouvant être utilisé aussi bien pour la chasse aux mines que la reconnaissance sous-marine. Le futur des drones de surface et sous-marins semble de bonne augure : les clients potentiels commencent à réaliser toutes les perspectives qu'ils offrent. La demande croissante en surveillance maritime et sécurité offshore et côtières motive cet intérêt.

WITHINGTON, Tom, ASIAN MILITARY REVIEW, pp.48-53, 01/2012, code CISM 34838

Le navire du futur au cœur de la Journée de science navale

Organisée par l'Ecole navale, cette journée a permis aux différents constructeurs navals, qu'ils soient civils ou militaires, de dialoguer sur de nombreux sujets. Les innovations technologiques futures tendent vers la construction de navires plus propres, plus économes, plus opérationnels et plus sûrs. En ce qui concerne le renouvellement des modes de propulsion, le gaz apparaît aujourd'hui comme la solution la moins chère et la plus évoluée. Néanmoins, en France, le développement d'une telle méthode demanderait l'adaptation de la réglementation et de la logistique portuaire. La question de la place de l'Homme a également été évoquée, en particulier face à la multiplication de systèmes embarqués à même de remplacer l'activité humaine. Les différents intervenants ont rappelé que, malgré les innovations, l'importance du marin restera.

LE DUFF Alain, LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE, p.24, 17/02/2012, code CISM 34864

INDUSTRIE NAVALE ET DOMAINE MARITIME

Christophe Clergeau : « L'Europe doit se battre pour inventer le navire de demain »

Le Marin publie une interview du député Christophe Clergeau, vice-président (PS) des Pays de la Loire, qui milite en faveur des industries navales européennes. Celui-ci revient sur les dangers qui pèsent sur les subventions européennes accordées au secteur maritime, et plaide pour une meilleure prise en compte de la mer. A travers cette interview, il appelle également de ses vœux à une politique maritime européenne claire, aux applications concrètes. Pour conclure, il insiste en fin d'interview sur l'importance de garder l'initiative navale face aux pays asiatiques. La force de l'Europe réside dans sa construction de navires de qualité et écologique. Selon lui, il faut pousser l'avantage et se battre pour « inventer le navire de demain ».

THOMAS, André, LE MARIN, 02/02/2012, code CESH 34890

Eolien offshore chinois : entre vents et marées

La Chine est le deuxième pays comptant le plus de turbines (derrière les Etats-Unis) avec 30 000 éoliennes en activité. L'objectif chinois est de produire 17% de son électricité grâce à l'éolien d'ici 2050. Les contraintes climatiques régionales font de la côte nord-est l'endroit privilégié pour le développement de cette énergie. Les entreprises d'électricité d'Etat multiplient les projets le long de la côte, notamment à Weihai et dans la baie de Bo Hai. Ce marché reste néanmoins réservé aux entreprises nationales et peu de compagnies étrangères parviennent à signer des partenariats avec ces dernières. Le réseau électrique chinois est par ailleurs trop vétuste pour supporter une fluctuation de production, ce qui conduit les opérateurs à modérer le développement de leur projet...en attendant la modernisation.

CASLIN Olivier, LE MARIN, p.22, 17/02/2012, code CESH 34866

Les océans africains : une mer de richesses (*Africa's oceans : a sea of riches*)

Deux-tiers des pays africains ont accès à la mer, certains en font une bonne utilisation grâce à la pêche et au tourisme. La productivité des eaux africaines souffre néanmoins du manque de gouvernance : la sur-pêche n'est pas surveillée car les Etats peinent à financer des services de garde-côtes. Face une demande en augmentation, les bâtiments européens, chinois ou encore russes pêchent dans les eaux africaines grâce à des accords. Rendre les eaux plus sûres et plus productives serait la meilleure manière de préserver la paix sur les côtes. De nombreuses initiatives communautaires ont d'ores et déjà été mises en place, comme à Madagascar pour mettre au fin à la pêche à la dynamite. Les scientifiques aimeraient qu'il y ait davantage de sanctuaires, tout en développant les fermes d'élevage pour subvenir aux besoins locaux.

THE ECONOMIST, p.32, 18/02/2012, code CESH 34867

Un armateur défie la surabondance des marchés (*Shipowner to defy market glut*)

John Fredriksen, propriétaire de *Frontline* et plus grand armateur pétrolier du monde, compte investir dans de nouveaux superpétroliers et cela en dépit des marchés. En effet, en ce qui concerne les superpétroliers, l'offre excède la demande, et la surabondance de bâtiments font baisser les prix. Cela n'a malgré tout pas effrayé l'armateur qui continue à investir dans ces nouveaux bâtiments. Selon lui, leur versatilité et l'impressionnante quantité de fuel qu'ils pourront transporter les distingueront des autres pétroliers. A l'aube d'un monde nouveau, où l'Inde et la Chine consommeront énormément, les superpétroliers capables de transporter une grande quantité de brut auraient tout leur intérêt. C'est en tout cas l'hypothèse de M. Fredriksen qui joue ici le pari le plus risqué de sa carrière, investissant même sa fortune pétrolière.

WRIGHT, Robert, FINANCIAL TIMES, 13/02/2012, code CESH 34891

Rolls Royce met au point des navires fonctionnant au GNL

C'est une première mondiale : le groupe britannique *Rolls Royce* a signé pour le compte de la compagnie norvégienne *Bukser og Bergig* une première commande de deux remorqueurs fonctionnement intégralement au gaz naturel liquéfié (GNL). A l'heure où les considérations écologiques sont de plus en plus importantes, l'arrivée de ces nouveaux modèles sont autant une innovation qu'une aubaine. Vetle Sverdrup, directeur commercial de *Bukser og Bergig*, précise que ce modèle « *libère totalement de l'utilisation du diesel* ». L'autonomie est d'une semaine, et la procédure de ravitaillement est réduite à 45 minutes.

AUVRAY, Frédéric, LE MARIN, 03/02/2012, code CESH 34892

H-Rov, un robot de poche fruit d'une recherche franco-allemande

Afin de répondre à la demande croissante de cartographie haute résolution des habitats sous-marins, l'Ifremer et le CNRS, associés à des laboratoires allemands développent le H-Rov. Malgré l'importante logistique qu'il nécessite, ce nouvel outil est plus facile à transporter à bord. Capable de plonger jusqu'au 2500 mètres pour 12h d'autonomie, il est trois fois moins cher que le *Victor-6000* actuel. Il sera déployable à partir d'un chalutier, et non plus obligatoirement d'un navire océanographique. Cette coopération constitue une étape positive vers l'instauration d'une flotte européenne, notamment dans les domaines de la compatibilité technologiques.

PANOU Sébastien, LE MARIN, p.20, 13/01/2012, code CESH 34841

Une décennie de conteneurisation en Afrique subsaharienne

La Fondation SEFACIL anime un pôle mondial de réflexion dans les secteurs maritime, portuaire et logistique. Dans le cadre de ses travaux sur l'Afrique subsaharienne, la Fondation SEFACIL s'associe à ISEMAR pour cette note de synthèse sur l'évolution des pratiques maritimes et portuaires subsaharienne. L'émergence d'une nouvelle classe moyenne africaine explique l'augmentation du trafic maritime. Les côtes ouest et est sont les premières bénéficiaires de cette tendance, avec également l'Afrique du Sud. L'Extrême-Orient, l'Inde et le Moyen-Orient concentrent la majeure partie du transport conteneurisé du continent africain, dépassant ainsi les flux africano-européens. L'arrivée des portes-conteneurs post-panamax conduit les autorités portuaires à opérer des investissements de modernisation et d'approfondissement. Bien que l'intégration portuaire africaine soit en marche, de nombreux progrès restent à faire en termes de transparence financière, de maîtrise des procédures douanières et administratives.

FONDATION SEFACIL, Jan 2012, code CESH 34893

Costa-Concordia : loi italienne versus lois internationales

A peine les derniers passagers évacués, les questions juridiques en ce qui concerne la responsabilité juridique des événements se posent déjà. La convention internationale du 19 mai 1952 précise que le capitaine doit être jugé par les autorités dont le navire portait le pavillon, l'Italie en l'occurrence. Ainsi, les plaintes déposées en France auront peu de chances d'aboutir. Néanmoins, la responsabilité civile de Costa Croisières peut être engagée. Selon les premières estimations, le coût des dommages pour les préjudices matériels seraient de 13M d'euros et de 26M d'euros pour les préjudices corporels.

DEISS Hervé, JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE, 20/01/2012, p.10, code CESH 34843

Pacifique Sud : la ruée sur un poisson menace tous les autres

Le chinchard est un élément central de la chaîne alimentaire des poissons. Or, les scientifiques estiment que les stocks sont passés de 30 à moins de 3 millions en vingt ans. Les zones de pêche au large du Pérou et du Chili s'étendent désormais jusqu'à la limite de l'Antarctique.

Bien qu'un accord pour la limitation de la pêche ait été ratifié par six pays, les flottes industrielles continuent une exploitation intensive, dans un environnement hautement concurrentiel. De nouveaux bateaux européens, asiatiques et sud-américains sont venus s'implanter dans la zone. L'augmentation des flottes marchandes seraient dues, selon plusieurs études, aux subventions gouvernementales qui, en augmentant, auraient permis aux compagnies de développer des équipements plus performants. Par ailleurs, certaines entreprises parviennent à détourner les règles de quota, en prenant des pavillons de complaisance pour leurs navires... Toute une partie de la pêche au chinchard échappe ainsi aux règles imposés par les autorités. La question de la sauvegarde du chinchard pose un défi majeure à la fois pour les compagnies de pêche, les autorités gouvernementales et la communauté scientifique.

LE MONDE (Supplément Géo & Politique), collectif, pp.4-6, édition du 29-30/01/2012, code CESM 34842

Sécurité maritime, le risque en mer et à quai : des normes de plus en plus contraignantes

L'ensemble du processus de transport de marchandises en mer est désormais étroitement encadré par de multiples normes internationales. Historiquement, c'est à la suite du naufrage du *Titanic* que la notion de « risque maritime » est devenue d'ordre public. Le progrès technologique sur les navires ainsi que l'augmentation du transport d'hydrocarbures ont amené les autorités internationales à réglementer la vie à bord (Convention Marpol de 1973, code *International Safety Management*). La notion de « risque écologique » a également connu une inflation législative ces dernières années suite aux accidents de l'*Erika* et du *Prestige*. Le risque terroriste a également entraîné le renforcement des mesures de sécurité à bord et à terre.

MER ET MARINE, 13/01/2012, code CESM 34846

Pratiques privées: les entreprises de sécurité font de la contre-piraterie (*Private practice : security companies assume counter-piracy role*)

En 2010, le Bureau Maritime international a enregistré un total de 445 incidents dans la Corne de l'Afrique et le golfe d'Aden. Si les incidents continuent à ce rythme, 2011 marquera un nouveau record pour la piraterie. La situation s'aggravant, plusieurs compagnies de sécurité privées protègent des bâtiments et des plateformes offshore dans la région. Ces entreprises offrent l'avantage de faire baisser le nombre d'attaques, mais elles remettent en cause les normes de gouvernance dans le domaine maritime. A ce jour, au moins 22 compagnies, basées pour la plupart au Royaume-Uni, proposent leur service. Les équipes sont composées d'anciens militaires ou policiers qui se concentrent sur la dissuasion. Des cours de prévention de risques et des services de gestion de crise en cas de prise d'otage font également partie de l'offre. Par ailleurs, ces compagnies ont également été appelées à s'investir dans des opérations terrestres multilatérales. En effet, en 2010, les pays occidentaux ont fait appel au privé afin d'aider à la mise sur pied d'une force terrestre de contre-piraterie en Somalie. *Saracen International* a gagné l'offre et a entamé la formation d'une « force maritime du Puntland » en 2010. Les compagnies d'assurance accueillent favorablement l'arrivée de ces entreprises de sécurité. Devant l'extension de la zone d'action des pirates, les compagnies de sécurité privée viennent remplir un vide laissé par les gouvernements, qui, par manque de moyens financiers, ne peuvent remplir ces missions. Elles agissent cependant dans un cadre juridique totalement flou : ce ne sont pas des sociétés militaires privées et les règles d'engagement de la force en mer restent à être adaptées à ces entreprises. De plus, le risque qu'une organisation mal formée et inadaptée entre dans ce marché n'est pas écarté. Enfin, beaucoup de pays n'acceptent pas d'enregistrer des bateaux portant des armes, ce qui pourrait les pousser à acquérir des pavillons de complaisance, dont les exigences de navigation sont moindres. Cela profiterait alors paradoxalement aux pirates. Les navires de commerce ont raison de penser

que les acteurs privés sont les plus à même de garantir leurs intérêts. Néanmoins, leurs activités doivent être encadrées afin de ne pas empirer une situation déjà fragile.

CHALK Peter, JANE'S INTELLIGENCE REVIEW, pp.8-12, 01/2012, code CESH 34837