



Périscopes est une revue de presse stratégique qui ne reflète pas nécessairement la position officielle des autorités françaises.

AVANT-PROPOS

Numéro 9 – Avril 2021

Le 11 juillet 1405, la «flotte des trésors» de l'amiral chinois Zheng He prend la mer pour un long périple vers l'océan Indien. Il s'agit de la première de sept grandes missions d'exploration menées par la dynastie Ming. Deux cents navires vont convoyer marins et soldats – mais aussi médecins, savants et diplomates – chinois sur les côtes de l'Inde, du golfe Persique et d'Afrique orientale. Des liens diplomatiques et commerciaux y seront établis, ouvrant de larges perspectives d'expansion pour l'empire du Milieu. 600 ans plus tard, une république populaire a pris la place des dynasties impériales, mais les objectifs sont restés les mêmes : donner (ou rendre, selon le point de vue) à la Chine la place centrale qu'elle occupait traditionnellement dans le monde.

Comme à l'époque des Ming, la marine a un rôle majeur à jouer dans la réalisation de cette ambition et, plus encore qu'au temps de Zheng He, l'océan Indien et l'Afrique représentent un théâtre d'opération privilégié pour cette dernière. C'est ce que met en avant ce nouveau numéro de *Périscopes*, en abordant les différentes facettes de l'influence chinoise et de son développement sur les côtes africaines. Que ce soit à travers l'établissement de bases navales, comme à Djibouti en 2017, en investissant dans des infrastructures portuaires ou en puisant dans les ressources halieutiques du continent, la Chine développe et sécurise ses intérêts en Afrique. Cela doit permettre d'assurer la croissance de ses puissances militaire, diplomatique et économique, en Asie de l'Est et dans le monde. Cependant, ces initiatives ne sont pas sans conséquences pour les rivaux de la Chine, ni pour les nations d'Afrique.

Les côtes africaines ne sont pas les seules concernées par des rivalités maritimes croissantes. Ce nouveau numéro se tourne ainsi vers les rivages de la Méditerranée, qui sont aussi le théâtre de tensions aux multiples facteurs et acteurs. Au large de leurs côtes, la Turquie, la Grèce et Chypre se disputent la propriété de gisements en hydrocarbures. Cette rivalité s'étend d'ailleurs bien au-delà de leurs propres frontières maritimes, elles-mêmes contestées. L'appartenance d'Ankara et d'Athènes à l'Alliance atlantique ne fait que compliquer la situation et pourrait avoir des conséquences néfastes sur les évolutions futures de l'OTAN. D'autant que cette dernière doit aussi faire face aux ambitions russes et chinoises dans la région.

Pour prendre l'ascendant, les principales puissances navales ne cessent d'innover et, comme le montre ce numéro, l'espace est le premier domaine concerné. Depuis les années 1970, les satellites se perfectionnent et accompagnent l'évolution des doctrines navales, dont leur utilisation s'inspire. Ici encore, la Chine cherche à développer ses capacités pour renforcer sa position dans des zones qu'elle considère stratégiques, comme la mer de Chine méridionale.

Enfin, cette nouvelle édition de *Périscopes* offre l'opportunité de se pencher sur des sujets maritimes certes plus variés, mais tout aussi intéressants. Parmi eux, citons l'étude de la lutte menée par la marine chilienne contre la pêche illégale dans le Pacifique Sud, la prolifération des sous-marins dans les marines de guerre d'Asie ou encore le rôle grandissant que la Colombie désire jouer dans le maintien de la stabilité sécuritaire des Caraïbes.

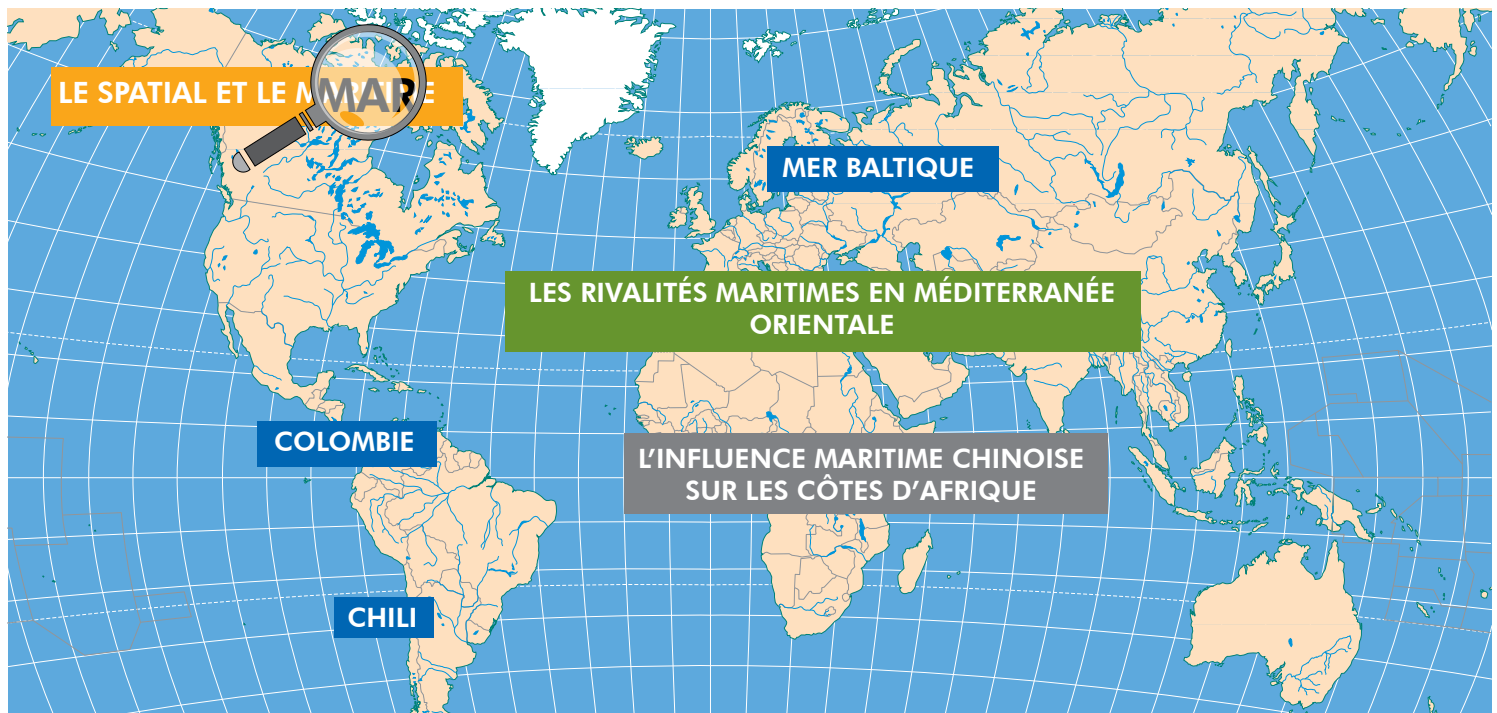
Rendez-vous au mois de juin, pour le prochain numéro !



Des membres de la diaspora chinoise de Grenade accueillent le navire-hôpital de la marine chinoise Peace Ark dans le port de la capitale, Saint-Georges, en 2018.

Source : China Military Online.





SOMMAIRE

LE SPATIAL ET LE MARITIME

The Development of Maritime Satellite Communications since 1976 - *International Journal of Maritime History*, février 2019

Addressing Counterspace Doctrine through Naval Composite Warfare - *Air & Space Power Journal*, juin 2020

Space-based Global Maritime Surveillance. Part I: Satellite Technologies - *IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, novembre 2020

Space-based Global Maritime Surveillance. Part II: Artificial Intelligence and Data Fusion Techniques - *IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, novembre 2020

China's Use of U.S. Satellite Communications Technology in the South China Sea - *Center for Advanced China Research*, février 2021

L'INFLUENCE MARITIME CHINOISE SUR LES CÔTES D'AFRIQUE

Winning Friends and Influencing People: Naval Diplomacy with Chinese Characteristics - *China Maritime Studies Institute*, septembre 2020

"China's Strategic Aims in Africa" Testimony before the U.S. - *China Economic and Security Review Commission* - The Heritage Foundation, mai 2020

Great Power Rivalry in the Red Sea: China's Experiment in Djibouti and Implications for the United States - *Brookings Institutions*, juin 2020

Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports - *Center for Strategic and International Studies*, juin 2019

Chinese Overfishing Threatens Development of West African Fishing Sector - *SeaFoodSource*, 2020

Dans le viseur du Périscopes

Périscopes a lu
Le chiffre

LES RIVALITÉS MARITIMES EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE

Trouble with Turkey in the Eastern Mediterranean - *CSS Analyses in Security Policy*, décembre 2020

Mediterranean Sea Struggle between Turkey and Greece and its Implications for the Existence of NATO and the Way Forward - *Acta Universitatis Danubius. Relationes Internationales*, Volume 10, 2020

Russian Black Sea Fleet activity in the Eastern Mediterranean Sea: Implications for the Israeli Navy - *Center for International Maritime Security*, mars 2021

La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée - *Revue Défense nationale*, n°822, été 2019

VARIA

Anchoring the Caribbean: The Colombian Navy's Growing Role in the Caribbean Region - *One Earth Future*, décembre 2020.

Illegal fishing in the South Pacific: What Can the Chilean Navy Do? - *Center for International Maritime Security*, septembre 2020

Submarine arms proliferation - *NEWAGE*, mars 2021

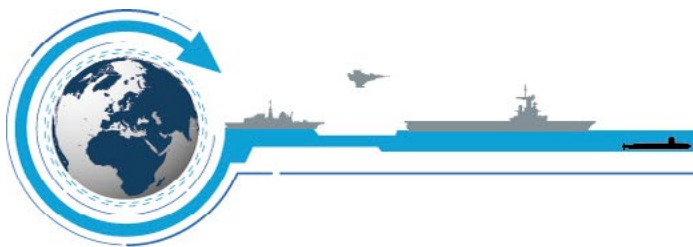
China and Russia on the Baltic Sea: Between Rivalry and Cooperation - *International Relations and Diplomacy*, janvier 2020



Liens articles



Liens internet



LE SPATIAL ET LE MARITIME



The Development of Maritime Satellite Communications since 1976

Dimov Stojce Ilcev, *International Journal of Maritime History*, février 2019.

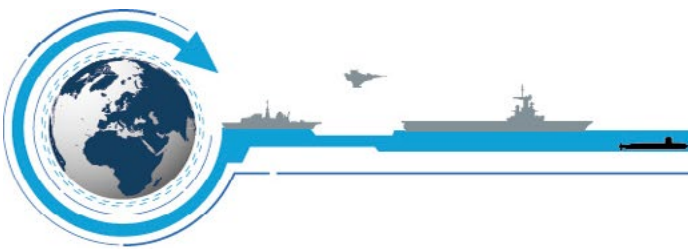
Dimov Stojce Ilcev est président du Space Science Centre (SSC) de l'Université de technologie de Durban (DUT), en Afrique du Sud. Il est notamment titulaire d'un doctorat en communications mobiles par satellite et en navigation. Il signe cet article dans l'*International Journal of Maritime History*, une revue universitaire couvrant de multiples aspects de l'histoire maritime.

Les principales fonctions des systèmes de communication maritime par satellite (MSC) sont de renforcer la sûreté et la sécurité des navires militaires et commerciaux – essentiellement par des opérations d'alerte, de recherche et de sauvetage (SAR) – mais aussi d'améliorer les moyens de communication entre les navires et les infrastructures terrestres. Le premier système de ce type, à orbite terrestre géostationnaire (GEO), a été développé à des fins militaires par les États-Unis en 1976, puis a été mis à disposition des navires marchands.

Cette même année, à l'instigation de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'organe maritime des Nations unies, l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite (INMARSAT) a été fondée, et fut rejointe par 28 pays. La seconde étape du développement des MSC a été le développement d'un système indépendant et international. En effet, afin de pallier les nombreux inconvénients liés à la propagation des radios HF/VHF et à l'encombrement des fréquences, l'OMI a encouragé tous les États-membres à mettre en place des systèmes de communication mobile maritime par satellite (MMSC) à partir de 1979.

Désormais, environ 2000 satellites sont en orbite autour de la Terre. La mondialisation des systèmes MMSC joue ainsi un rôle essentiel dans l'économie mondiale, en assurant notamment les communications et le suivi de pas moins de 80 000 navires marchands, de croisière et gouvernementaux, en mer et à tout moment.





Addressing Counterspace Doctrine through Naval Composite Warfare

Maj Mathew Beck, *Air & Space Power Journal*, juin 2020.

Le major Beck est le chef de la branche armement et tactique du quartier général des forces spatiales américaines, à Peterson, dans le Colorado. Il signe cet article dans l'*Air & Space Power Journal*, un magazine bimensuel publié par l'*Air University Press*, l'éditeur universitaire de l'*United States Air Force*.

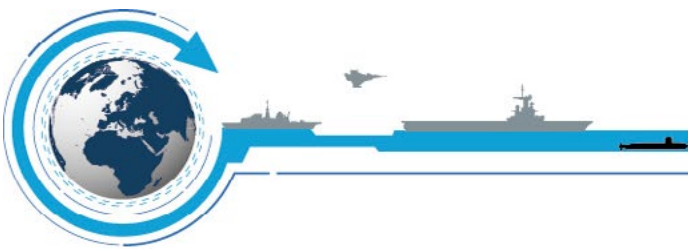
La multiplication des menaces et la croissance de la collecte de renseignements d'origine spatiale ont conduit les États-Unis à établir une réflexion en matière de doctrine, afin d'ajuster – aux niveaux tactique et opérationnel – la défense de leurs moyens spatiaux, ainsi que la méthode d'organisation de leurs forces. En effet, en l'état, l'*Air Force Doctrine Document 3-14* ne fournit pas les orientations nécessaires, en matière d'emploi et d'organisation, permettant de faire face aux nouvelles menaces.

Pour combler ce déficit, il est nécessaire que l'*US Space Force* s'appuie sur les similitudes organisationnelles que l'on trouve dans le domaine maritime et sur la doctrine qui y est appliquée. À ce titre, le principal objectif de la *Navy Warfare Publication (NWP) 3-56* est justement de fournir des directives pour l'organisation des forces tactiques de l'*US Navy*, ainsi qu'un cadre pour décentraliser l'exécution des décisions tactiques. Elle fournit également des options que les stratégies et les commandants peuvent prendre en considération pour l'emploi des forces, quel que soit le domaine.

L'élément fondamental de l'approche navale de la guerre est la façon dont les forces sont organisées au niveau tactique, dans le but de mener simultanément des missions offensives et défensives contre des cibles et des menaces multiples. À cet effet, les trois catégories du *NWP 3-56* qui constituent le plus d'intérêt pour les forces spatiales sont : la *Composite Warfare Organization*¹, les directives du commandement et l'application de la mission.

¹ Aux États-Unis, le commandant de la *Composite Warfare (CWC)* agit en tant qu'autorité centrale de commandement pour l'ensemble des groupements tactiques et décide de l'affectation et de l'emplacement des commandants et des coordinateurs. La *Composite Warfare Organization* relève ainsi des décisions organisationnelles prises par le CWC dans le cadre des opérations.





Space-based Global Maritime Surveillance. Part I: Satellite Technologies

Giovanni Soldi et al., *IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, novembre 2020

Les auteurs de cette étude, soutenue en partie par le NATO Allied Command Transformation, proviennent de différents organismes tels que le NATO Centre for maritime Research and Experimentation (CMRE) et le Department of Electrical Engineering and Information Technology. Ils signent cet article dans l'*IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, une revue mensuelle spécialisée qui publie des articles concernant divers aspects des systèmes destinés aux environnements spatiaux, aériens, océaniques et terrestres.

La connaissance de la situation maritime (CSM) est définie comme «une capacité qui vise à fournir – dans l’environnement maritime – la supériorité d’information requise pour parvenir à une compréhension commune de la situation et pour accroître l’efficacité de la planification et la conduite des opérations». L’une de ses composantes essentielles est la surveillance maritime, indispensable en particulier pour les opérations de SAR, de surveillance des pêches et de suivi des migrations.

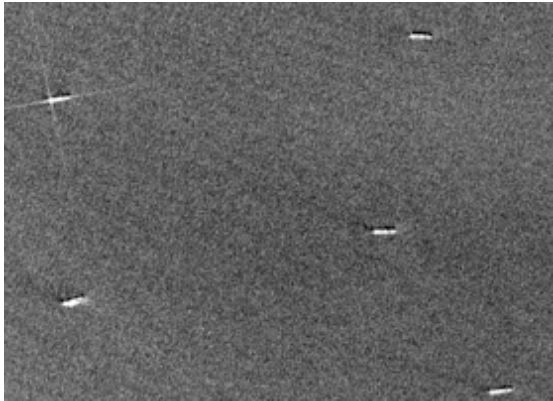
Pour mener à bien cette surveillance, les données de télédétection spatiale font appel à une large gamme de technologies, disposant toutes d’avantages, d’inconvénients et de failles qui leur sont propres :

- Système d’identification automatique par satellite (Sat-AIS) : il s’affranchit des limites de couvertures traditionnelles du système AIS classique, qui s’appuie sur des réseaux à terre.
- Le radar à synthèse d’ouverture (SAR) : système de télédétection par micro-ondes, qui offre un support de collecte d’informations plutôt grossier sur de multiples fréquences.
- Les capteurs multispectraux (MSP) : contrairement au SAR, il utilise des capteurs optiques beaucoup plus fins, couvrant un plus large spectre de l’optique, allant des micro-ondes jusqu’aux rayons X.
- Les capteurs hyperspectraux (HSP) : technologie relativement récente, ce système de télédétection offre une résolution spectrale d’une qualité sans précédent, à longue distance, et permet une cartographie «continue» de la signature spectrale d’un objet détecté.
- Le système de radar bistatique passif (GNSS-R) : ne comprenant pas d’émetteur dédié mais uniquement une unité de réception (d’où sa «passivité»), ce système est très rentable, compact et économe en énergie. Il peut être déployé dans des configurations de réseau composées de plusieurs radars, afin que ceux-ci coopèrent entre eux.

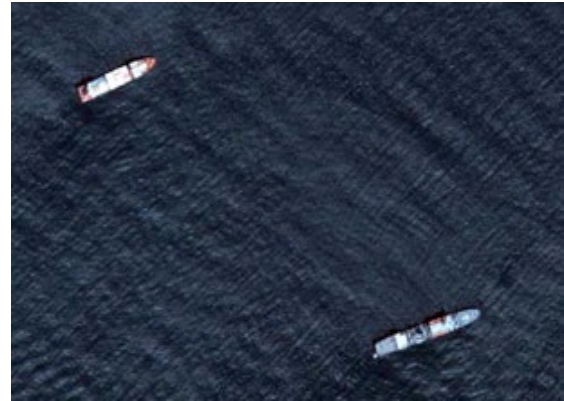
Pour pallier leurs limites, ces systèmes, complémentaires, sont souvent connectés les uns aux autres afin de former ce que l’on appelle désormais communément une «constellation de satellites».

...





Navires détectés à l'aide d'une image SAR acquise par la constellation de satellites COSMO-SkyMed.



Navires détectés sur une image MSP de haute résolution (RGB) acquise par le satellite WorldView-2



Space-based Global Maritime Surveillance. Part II: Artificial Intelligence and Data Fusion Techniques

Giovanni Soldi et al., *IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, novembre 2020.

L'une des principales conséquences de la prolifération des satellites et des capteurs spatiaux est l'accroissement des données collectées. Il devient ainsi nécessaire de développer des algorithmes avancés et des intelligences artificielles (IA) capables de fusionner une quantité massive de données afin d'exploiter pleinement l'ensemble des informations à disposition.

En effet, le développement des futurs systèmes de surveillance maritime combinant plusieurs capteurs nécessite des algorithmes dédiés pour traiter les images satellites brutes, détecter et classer les navires ainsi que fusionner les données provenant de capteurs hétérogènes. Les informations extraites aideront les utilisateurs finaux – tels que les autorités gouvernementales et militaires, les garde-côtes et la police – à détecter les anomalies et les menaces telles que les marées noires, la piraterie et le trafic d'êtres humains, afin d'agir à temps et de prévenir les accidents.

Parmi les techniques d'IA élaborées, il existe des algorithmes de suivi de cibles multiples (MTT), basés sur un algorithme de somme de produits (SPA). Ces derniers sont très reconnus pour leur capacité à fusionner des informations de sources très hétérogènes et évolutives, ainsi que pour y inclure des informations contextuelles telles que des routes maritimes et des informations sur la classe des navires, commerciaux et militaires, extraites à partir d'images satellite.





China's Use of U.S. Satellite Communications Technology in the South China Sea

Zachary Haver, *Center for Advanced China Research*, février 2021.

Zachary Haver est membre de l'Initiative Party Watch au Center for Advanced China Research, une organisation de recherche à but non lucrative qui mène des études sur la politique intérieure, les affaires étrangères et la politique de sécurité chinoises.

Les forces de la *Maritime Law Enforcement* (MLE) dominent les eaux contestées de la mer de Chine méridionale. Elles sont notamment composées d'une partie du corps des garde-côtes (GCC) et de la milice maritime chinoise (PAFMM). Si l'accroissement du GCC est de notoriété publique, l'évolution des satellites dans les opérations l'est beaucoup moins. Ces investissements s'inscrivent dans une politique globale de Pékin en matière de supériorité de l'information dans la région, qui implique notamment le renforcement du renseignement électronique et des radars «anti» furtivité.

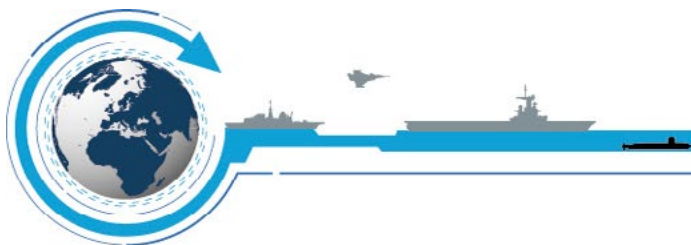
Des rapports publics suggèrent par ailleurs que certaines forces de la MLE utilisent des technologies américaines afin de renforcer leurs communications en mer de Chine méridionale. En 2017, la *Shansha Highlander Ocean Information Science and Technology Co.* a en effet signé un contrat avec *Zhidui*¹, – une force de la MLE aussi connue sous le nom de *Shansha Comprehensive Law Enforcement* (SCLE) – laquelle dépend des autorités de *Shansha City*, la ville-préfecture de l'île de Yongxing, occupée par Pékin en mer de Chine méridionale. Ces autorités sont notamment chargées d'assurer la majeure partie des revendications territoriales et maritimes de la Chine.

Ce contrat de marché public vise à assurer la maintenance du système de communication par satellite des navires pour les forces de l'ordre. Il révèle par ailleurs la liste des équipements du système de satellite actuel, dont certains sont issus de filiales américaines. Notamment le système *iDirect 5IF* (satellite de qualité militaire commercialisé par le gouvernement américain auprès de consommateurs militaires), développé par la filiale américaine de la *Singapore Technologies Engineering*.

Avec les efforts de *Shansha City* pour promouvoir la fusion militaro-civile, les forces de la SCLE se trouvent au cœur d'un système de défense conjoint, militaire, policier et civil. Avec ces technologies en partie américaines, la SCLE partage ainsi ses renseignements avec l'armée chinoise, ce qui constitue une véritable menace pour les pays de la région, ainsi que pour les États-Unis.

¹Selon Kenneth Allen, il n'y a pas de bonne traduction pour *Zhidui*, qui est souvent traduit par flottille de navires, brigade ou détachement.





L'INFLUENCE MARITIME CHINOISE SUR LES CÔTES D'AFRIQUE



Winning Friends and Influencing People: Naval Diplomacy with Chinese Characteristics

Timothy R. Heath, *China Maritime Studies Institute*, septembre 2020.

Chercheur en défense internationale au sein du think tank RAND Corporation, Timothy R. Heath possède une grande expérience dans l'analyse de la stratégie nationale, de la politique, de l'idéologie et de l'armée chinoises, ainsi que dans l'analyse de l'évolution de la sécurité régionale en Asie. Il livre ici une analyse de la diplomatie navale chinoise, telle que Pékin la conçoit, mais aussi des moyens que la Chine déploie – et pourra déployer à l'avenir – pour la mener à bien.

De manière générale, la diplomatie navale est un concept large qui désigne autant les activités d'influence que coercitives de toute puissance maritime. Dans le cas de la Chine, la diplomatie navale est considérée comme étant un moyen de persuasion ou de dissuasion des acteurs politiques étrangers, déployée en fonction des objectifs de la politique étrangère du Parti communiste chinois.

La diplomatie navale chinoise se distingue de celle d'autres puissances maritimes de deux façons. Premièrement, il est clairement souligné que l'activité diplomatique de la marine doit servir les ambitions du Parti communiste chinois plutôt que les intérêts de la nation chinoise. La deuxième caractéristique de l'approche chinoise de la diplomatie navale est la tendance à lier la pratique coercitive de cette dernière aux différends territoriaux et maritimes en cours. Ainsi, libre de tels différends dans les mers éloignées de son territoire, Pékin y favorise les initiatives amicales et coopératives.

Le projet de nouvelles routes de la soie incite fortement la marine chinoise à orienter ses activités diplomatiques vers l'Asie du Sud, l'Asie du Sud-Est, le Moyen-Orient et l'Afrique. Pour ce faire, elle se repose principalement sur ses navires de surface (frégates, navires-hôpitaux, navires-école...), lesquels effectuent patrouilles, escales et autres activités non-guerrières dans les zones concernées. Cependant, il n'est pas impossible que la Chine emploie un jour ses porte-avions à des fins de diplomatie navale et envisage des options plus coercitives vis-à-vis des nations ciblées.



“China's Strategic Aims in Africa” Testimony before the U.S.–China Economic and Security Review Commission

Joshua Meservey, *The Heritage Foundation*, mai 2020.

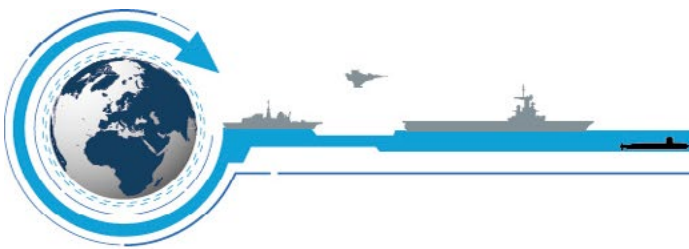
Joshua Meservey est analyste politique pour l'Afrique et le Moyen-Orient au sein du think tank américain The Heritage Foundation. Le document suivant restitue une intervention de l'auteur effectuée devant la U.S.–China Economic and Security Review Commission du Congrès des États-Unis. Cette intervention établit la liste des buts stratégiques des différentes interventions chinoises en Afrique.

Très tôt dans son existence, la Chine Populaire a établi des liens étroits avec plusieurs pays africains, à travers une aide à leurs mouvements indépendantistes. Pourtant, les initiatives militaires entre ces pays et la Chine sont restées limitées, notamment au vu des liens économiques et diplomatiques entretenus entre eux. Depuis plus d'une décennie en revanche, la Chine cherche à développer l'aspect militaire de son implication sur le continent africain, comme l'illustre sa participation aux opérations anti-piraterie dans le golfe d'Aden à partir de 2008 ou, plus récemment, l'ouverture à Djibouti de sa première base militaire outre-mer en 2017.

...



Retour sommaire



L'intensification des activités sécuritaires chinoises en Afrique, maritimes ou non, vise clairement plusieurs objectifs. Parmi ceux-ci, on relèvera la protection de la diaspora chinoise du continent (influyente et numériquement importante) et la lutte contre l'influence américaine dans la région. Il s'agit cependant aussi de s'assurer du soutien des nations africaines dans l'arène diplomatique et, bien sûr, de disposer de débouchés pour le commerce chinois.

Il faut donc s'attendre à ce que la coopération militaire sino-africaine se poursuive et se renforce à l'avenir. Du point de vue maritime, plusieurs options s'offrent ainsi à Pékin. La ville côtière namibienne de Swakopmund, qui héberge déjà une station civile de surveillance satellite chinoise, pourrait servir de point de départ pour le développement d'activités militaires sur la façade atlantique du continent. La Chine serait alors présente en permanence en Atlantique Sud. La Tanzanie est cependant une option encore plus attractive pour les forces navales chinoises : relativement stable, sa position géographiquement avantageuse lui permettrait d'atteindre rapidement les parties les plus fréquentées de l'océan Indien et du canal du Mozambique.



Great Power Rivalry in the Red Sea: China's Experiment in Djibouti and Implications for the United States

Zach Vertin, *Brookings Institutions*, juin 2020.

Membre du programme de politique étrangère du think tank américain Brookings Institution, Zach Vertin est également chargé de cours en affaires publiques et internationales à l'université de Princeton. Il délivre ici une analyse du renforcement de la présence chinoise en mer Rouge et dans la Corne de l'Afrique, mais aussi des moyens que peuvent mettre en place les États-Unis pour y faire face.

En 2017, la Chine ouvrait à l'entrée de la mer Rouge, à Djibouti, sa toute première base militaire outre-mer. Ces nouvelles installations permettent à Pékin d'avoir aisément accès à un goulot d'étranglement stratégique et à l'une des voies de navigation les plus fréquentées au monde. Cependant, elles placent aussi ses forces armées à proximité d'une base majeure des États-Unis, eux aussi établis dans le pays. Cet événement a suscité à Washington un débat sur le développement des capacités maritimes de la Chine, sur l'évolution de sa doctrine militaire ainsi que sur ses capacités expéditionnaires.

Il a aussi attiré l'attention sur les importants investissements économiques effectués depuis plus de dix ans par Pékin dans la région de la mer Rouge. Ces derniers permettent à la Chine de renforcer son influence politique dans la région et d'y créer un espace propice à l'établissement d'une présence militaire encore plus avancée. Pékin assurerait ainsi la protection et le développement de ses intérêts géostratégiques dans cette zone, au détriment probable de ceux des États-Unis.

Mais Washington peut cependant utiliser la présence chinoise à Djibouti à son avantage. En effet, malgré les défis qu'elle pose aux forces américaines en termes d'opérations et de contre-espionnage, elle peut aussi leur offrir des éléments pour évaluer et observer les ambitions de Pékin dans la région, dans l'océan Indien occidental ainsi que dans l'ensemble de l'Indopacifique. Au lieu de s'alarmer de la progression chinoise en mer Rouge et dans la Corne de l'Afrique, les États-Unis pourraient ainsi tenter d'anticiper ses évolutions futures pour y faire face, notamment en étendant leur influence dans des domaines autres que sécuritaires.





Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports

Judd Devermont, *Center for Strategic and International Studies*, juin 2019.

Judd Devermont est directeur du programme «Afrique» du Center for Strategic and International Studies, à Washington. Auparavant, il a notamment occupé le poste de responsable de la zone Afrique au sein du bureau de l'U.S. Director of National Intelligence. Il enseigne également à la faculté de relations internationales à la George Washington University. Dans le cadre d'une enquête approfondie, l'auteur s'intéresse aux conséquences pour les intérêts américains et la souveraineté des pays riverains des investissements chinois dans les infrastructures portuaires en Afrique.

Depuis quelques années, la présence économique et commerciale chinoise en Afrique subsaharienne tend à se renforcer. C'est notamment le cas dans le domaine des activités portuaires, puisque la Chine a une participation active dans pas moins de 46 ports de la zone, à travers des financements, des constructions ou encore des activités opérationnelles dans différents projets. L'importance des ports dans la stratégie chinoise est principalement due à leur rôle central dans le projet des routes de la soie maritimes, elles-mêmes développées comme composante de la Belt and Road Initiative.

Ainsi, la Chine est progressivement devenue le premier partenaire commercial du continent africain. Cet investissement est moteur de croissance pour les pays riverains dans la mesure où 90% des exportations africaines transitent par voie maritime. Toutefois, ces participations chinoises à travers diverses entités pourraient aussi être source de vulnérabilités pour la souveraineté des pays hôtes, mais également pour les intérêts étrangers et notamment américains dans la région.

Par exemple, les entités chinoises sont responsables de l'exploitation et du fonctionnement de onze ports dans la région. Cela pourrait permettre à Pékin d'obtenir des informations sur les activités maritimes et navales au sein de ces infrastructures mais également de freiner, en cas de conflit, l'accès de certains États comme les États-Unis à ces ports. Cela empêcherait aussi à ces derniers d'accéder à des infrastructures logistiques vitales pour se réapprovisionner en carburant et en vivres.





Chinese Overfishing Threatens Development of West African Fishing Sector

Mark Godfrey, SeaFoodSource, 2020.

Mark Godfrey est un journaliste irlandais, spécialiste des secteurs de la pêche et de l'agriculture en Asie, et plus particulièrement en Chine. Il a notamment participé à la publication de «China confidential» du Financial Time. Il publie ici un article sur les conséquences de la surpêche chinoise sur le développement des États ouest-africains. SeaFoodSource est un media en ligne dont les publications se focalisent sur les nombreux aspects de l'industrie halieutique, tels que l'aquaculture, les problématiques de santé et la finance.

Au Sud du Nigéria, dans l'État de Rivers, une infrastructure d'un nouveau type s'apprête à voir le jour. Le port et la zone de traitement des pêches d'Andoni permettront de commercialiser de nombreuses espèces de poissons et d'attirer des investisseurs du monde entier, et plus particulièrement d'Asie, renforçant ainsi la croissance économique de la région. Ce type de structure illustre bien l'intérêt développé par les pays asiatiques, notamment la Chine, pour les activités halieutiques dans le golfe de Guinée.

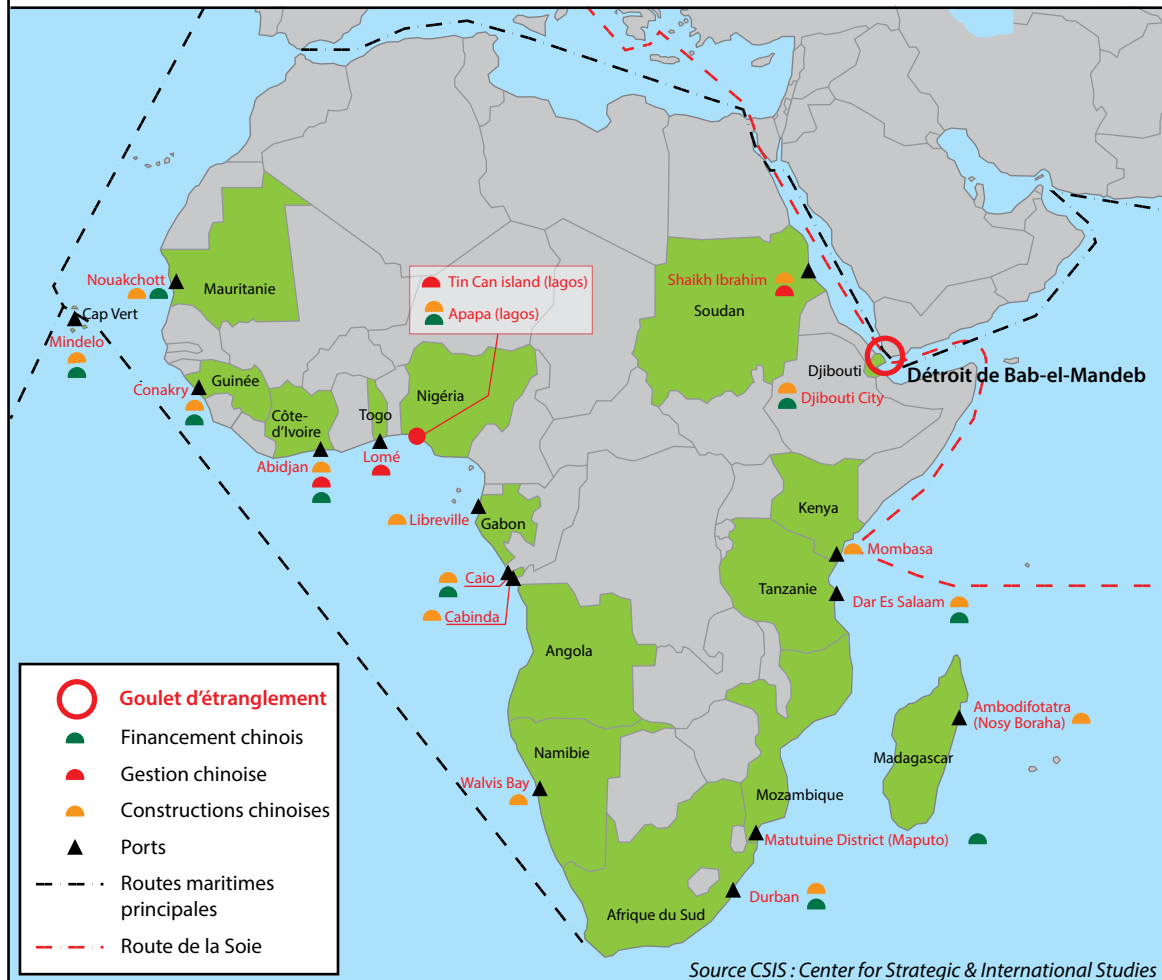
Toutefois, le développement de ces interdépendances en matière de pêche n'est pas sans risque pour la région. Les navires étrangers viennent exercer leurs activités près des côtes, où ils constituent une concurrence déloyale pour les pêcheurs locaux. Cela entraîne par ailleurs une raréfaction des ressources halieutiques dans de nombreuses zones.

Outre les conséquences néfastes pour l'économie locale, c'est également l'empreinte environnementale de cette présence chinoise qui s'impose comme un réel défi pour les États d'Afrique de l'Ouest. En effet, de nombreux navires ont recours à des chaluts de fond, avec toutes les conséquences dévastatrices pour le milieu marin que cela implique. De plus, de nombreuses espèces sont pêchées à des niveaux si importants que le renouvellement des stocks n'est plus possible et que la survie des espèces est mise en cause.





INVESTISSEMENTS CHINOIS DANS LES PORTS D'AFRIQUE





Périscopes a lu

Précis de la puissance maritime Agir sur les océans

Yan Giron, Bernard Giovanangeli éditeur, août 2020
Livre primé par l'Académie de marine.



L'humanité n'a jamais été aussi dépendante de la mer qu'aujourd'hui et la mondialisation actuelle repose largement sur les échanges maritimes et l'exploitation de la mer (pêche, ressources minérales, loisirs...). Cette «maritimisation» a pour conséquence une rivalité accrue des grands États, afin d'accaparer, de dominer et d'exploiter les espaces maritimes. Corrélativement, nous sommes témoins du retour de stratégies maritimes et navales conquérantes, parfois agressives, accompagnées d'un réarmement massif. Dans les relations internationales contemporaines, la notion de puissance maritime est par conséquent devenue un concept essentiel, qu'il faut toutefois distinguer de la puissance navale, qui n'en est que l'aspect militaire.

La rivalité des États en mer se développe de façon d'autant plus anarchique que le milieu marin est par nature très divers : multiples statuts juridiques des différents espaces, hybridité des crises, imbrication des conflits et de la criminalité, multilatéralisation des enjeux et, in fine, souvent prévalence de la loi du plus fort. Le cadre juridique lui-même, principalement organisé par la Convention sur le droit de la mer signée en 1982 et ratifiée en 1994, est désormais daté et en partie inadapté puisqu'il ne prend pas, ou trop peu, en compte les plus récents aspects des enjeux maritimes – l'environnement par exemple – et donne un rôle presque exclusif aux États et, dans une moindre mesure, aux pouvoirs économiques. La rivalité des États et des autres acteurs permet donc, en dépit des règles juridiques en vigueur, tous les coups bas pour exprimer la puissance.

Il est ainsi devenu nécessaire de réexaminer le concept de puissance maritime à la lumière des évolutions récentes et notamment des nouveaux rôles des acteurs de la puissance maritime : les États bien sûr, acteurs historiques par nature, mais aussi les pouvoirs économiques, souvent transnationaux, et désormais les peuples et l'opinion publique, à travers notamment les ONG ou les forums internationaux ; Le «triangle» des acteurs de la puissance maritime, comme le désigne l'auteur.

C'est sur la base de ce constat que ce livre tente de proposer des pistes de réflexion sur le concept de puissance maritime contemporaine, afin d'en tirer une sorte de « grammaire » des mécanismes, des leviers et des ressorts de ce que l'auteur nomme, plus que la puissance maritime elle-même, la « faculté d'agir sur les océans ». Parmi ces leviers, le rôle des marines militaires est loin d'être mineur quand on sait que la puissance navale est au service de la puissance maritime et que celle-ci est elle-même au service de la puissance politique d'un pays. La Chine et ses ambitions maritimes, avec le « collier de perles », en est sans doute aujourd'hui le meilleur exemple.

Cette « grammaire » de la « faculté d'agir sur mer » permet aussi de réfléchir aux pistes menant à une ambition navale renouvelée pour la France, pays disposant du deuxième espace maritime au monde.





Le Chiffre

37 000

C'est, en km, la longueur du futur câble sous-marin 2Africa. Ce câble, d'une longueur proche de celle de la circonférence terrestre (près de 40 000 km), reliera d'ici 2023/4 23 pays d'Afrique, d'Europe et du Moyen-Orient.



Carte représentant le tracé du futur câble sous-marin 2Africa ainsi que les pays devant y être raccordés.

Source : 2Africacable.com.





LES RIVALITÉS MARITIMES EN MÉDITERRANÉE



Trouble with Turkey in the Eastern Mediterranean

Fabien Merz, *CSS Analyses in Security Policy*, décembre 2020.

Fabien Merz est chercheur au département « Sécurité suisse et euro-atlantique » du Center for Security Studies, centre de recherche établi à Zurich depuis 1986 dont les travaux se focalisent sur les thématiques de sécurité. Il a également travaillé pour Amnesty international et le Département fédéral des affaires étrangères avant de rejoindre le CSS. Dans cet article, il analyse les effets des enjeux énergétiques dans la relation entre la Turquie et ses voisins grec et chypriote, ainsi qu'avec l'Union européenne et l'OTAN de manière plus générale.

Les différends territoriaux entre la Turquie, Chypre et la Grèce sont relativement anciens. Toutefois, la découverte de ressources gazières offshore, notamment au large de Chypre, a particulièrement ravivé les tensions ces dernières années. L'absence d'issue diplomatique au contentieux maritime héléno-turc lié aux îles grecques entretient également la complexité de la situation. Afin d'affirmer ses prétentions, la Turquie a notamment bloqué des bâtiments d'exploration chypriotes et a signé un accord de délimitation de zones maritimes avec le gouvernement d'union nationale libyen.

La situation a entraîné des dissensions au sein de l'Union européenne quant à la réponse à apporter aux velléités turques dans la région. Elle pourrait également avoir des conséquences majeures sur le fonctionnement de l'OTAN, puisque plusieurs des pays impliqués en sont membres. La Turquie semble d'autant plus isolée que les relations avec l'Égypte et Israël se sont également détériorées du fait d'allégations de proximité entre Ankara et le mouvement des Frères musulmans.

Certains observateurs considèrent que ces tensions sont notamment dues à un changement de paradigme dans la politique stratégique et diplomatique turque, qualifiée de «néo-ottomane». D'après ce concept, le gouvernement s'éloignerait de la politique de bon voisinage de la première décennie de gouvernance du parti de la Justice et du Développement (AKP) pour se diriger vers une politique d'influence régionale afin de raviver le passé glorieux de l'Empire ottoman. Cette démarche s'inscrirait ainsi dans une volonté de ralliement du peuple autour du président Recep Tayyip Erdogan. Son volet maritime s'articule autour de la doctrine de la *Mavi Vatan* (Patrie bleue), théorisée à partir de 2006.





Mediterranean Sea Struggle between Turkey and Greece and its Implications for the Existence of NATO and the Way Forward

Aziz Ur Rehman, Zafar Abbas, *Acta Universitatis Danubius. Relationes Internationales*, Volume 10, 2020.

Aziz Ur Rehman et Zafar Abbas enseignent à l'institut d'études politiques et administratives de l'université de Gomal, au Pakistan. Ils analysent ici la querelle territoriale et maritime helléno-turque et ses implications pour l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. *Acta Universitatis Danubius. Relationes Internationales* est une revue semestrielle portant sur les sciences politiques et les relations internationales, publiée par l'université Danubius en Roumanie.

Face à la résistance de concurrents stratégiques comme l'Égypte ou certaines monarchies du Golfe, la Turquie recadre sa politique de grandeur sur l'Est du bassin méditerranéen au moyen de son concept de «Patrie bleue». Officiellement introduit dans la stratégie de défense turque par le président Erdogan en 2015, il a pour but de rendre à la Turquie son autonomie en tant que puissance régionale. Cela inclut notamment le contrôle de son environnement proche et une plus grande indépendance énergétique.

Dans ce contexte, les tensions sont anciennes du fait des explorations turques au nord de Chypre. Toutefois, ce sont les nouvelles activités d'Ankara au sud de l'île qui les ont récemment ravivées. Cette présence méditerranéenne de la Turquie se traduit également par une forte présence en Libye. Elle y coordonne notamment son action avec son allié qatari et a affirmé son soutien militaire au gouvernement d'union nationale libyen grâce à l'emploi de drones. Elle y fait face à l'influence adverse des Émirats arabes unis, également très présents.

La situation actuelle a un impact négatif sur la relation entre la Turquie et l'OTAN, dont elle est membre depuis 1952, ainsi qu'avec les États-Unis. Les tensions entre ces alliés historiques ont été exacerbées par l'acquisition de moyens antiaériens russes S-400 par Ankara, qui a entraîné l'expulsion de la Turquie du programme américain F-35. Toutefois, la découverte récente d'importantes réserves de gaz en mer Noire par la Turquie pourrait faire évoluer la situation en Méditerranée orientale, en permettant à Ankara de tendre vers sa volonté d'indépendance énergétique par d'autres moyens.





Russian Black Sea Fleet activity in the Eastern Mediterranean Sea: Implications for the Israeli Navy

Dr. Eyal Pinko, *Center for International Maritime Security*, mars 2021.

Eyal Pinko a servi au sein de la marine israélienne dans les domaines opérationnel et du renseignement pendant plus de 20 ans. Titulaire d'un doctorat de l'université Bar-Ilan dans le domaine des études stratégiques, il a également travaillé comme consultant auprès de l'Israeli National Cyber Directorate. Il est ici l'auteur d'un article sur les implications de l'activité navale russe en Méditerranée orientale pour la sécurité israélienne.

La présence russe en Méditerranée orientale s'est renforcée à la suite des printemps arabes, et plus particulièrement avec le début de la guerre civile en Syrie, allié historique de Moscou. La Russie a donc saisi cette opportunité pour renforcer son activité dans la région, notamment à travers sa flotte de la mer Noire, qui a pérennisé son point d'ancrage à Tartous (Syrie). Ce phénomène est d'autant plus visible que la flotte américaine a atténué son empreinte en Méditerranée durant la dernière décennie.

Pour renforcer sa visibilité dans la zone, Moscou n'a pas hésité à mobiliser ses forces navales pour frapper des cibles terrestres en Syrie. Notamment, la capacité de tirer des missiles de croisière depuis des sous-marins et des bâtiments de surface, de même que la mobilisation de son porte-avions *Amiral Kourznetsov* ont permis à Moscou de mettre en avant ses capacités de projection de puissance. Il en va de même pour la projection de force à travers ses bases et les défenses sol-air déployées en Syrie.

À cet égard, la présence russe constitue une menace pour la marine israélienne puisqu'elle permet à Moscou de collecter du renseignement sur les opérations navales et terrestres de l'État hébreu, resté discret jusqu'à aujourd'hui. Ceci est d'autant plus vrai que la Russie partage probablement une large partie de ce renseignement avec ses alliés de Damas et Téhéran, ce qui représente une menace évidente pour les activités d'Israël dans l'ensemble du Moyen-Orient.





La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée

Marianne Péron-Doise, *Revue Défense nationale*, n°822, été 2019.

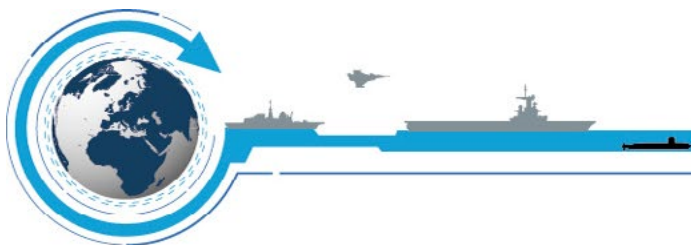
Marianne Péron-Doise est chercheur Asie du Nord (Japon-Corée), stratégie et sécurité maritime internationale à l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM). Officier de marine de formation, elle a également occupé différents postes au sein du ministère des Armées et au sein du Commandement maritime de l'OTAN. Elle réalise ici un état des lieux de la présence chinoise en mer Méditerranée pour la *Revue Défense Nationale*, mensuel français traitant des affaires stratégiques et militaires, fondé en 1939.

Fondé en 2013, le projet One Belt, One Road, communément appelé «Les nouvelles routes de la soie», constitue le socle de la présence chinoise de l'Asie à l'Europe, et notamment en mer Méditerranée. Cette affirmation de l'empire du Milieu se traduit notamment par des investissements dans les infrastructures portuaires, dont le port du Pirée à Athènes est le symbole. De la même manière, Pékin s'intéresse à d'autres ports, tels que ceux de Haïfa (Israël) ou encore Port-Saïd (Égypte).

Ainsi, la Chine a développé un réseau logistique et commercial, puisqu'elle détient des intérêts dans de nombreux ports comme ceux de Gênes, Istanbul ou encore Marseille, à travers ses compagnies maritimes COSCO Shipping Ports et China Merchant Port Holdings. Toutefois, ces investissements inquiètent les partenaires de la Chine, dont l'Union européenne, dans la mesure où ces compagnies sont directement liées au gouvernement de Pékin, et que les pays avec lesquels elles collaborent s'exposent donc à de potentielles vulnérabilités.

Ce développement commercial et économique devance et accompagne une présence militaire de la Chine, et plus particulièrement de la *People Liberation Army Navy* (PLAN). Dans ce domaine, la Chine est également très présente, grâce au déploiement depuis la mer Noire et la présence en Syrie de son allié russe. Dans cette perspective, la PLAN pourrait également chercher un point d'ancrage à Tartous (Syrie), comme le fait la marine russe, non pour rivaliser avec les puissances occidentales, mais plutôt pour protéger ses intérêts économiques dans la région.





VARIA



Anchoring the Caribbean: The Colombian Navy's Growing Role in the Caribbean Region

Walker D. Mills, One Earth Future, décembre 2020.

Walker D. Mills fait partie de l'US Marine Corps et est actuellement stationné à Carthagène des Indes, en Colombie. Dans cet article publié par la fondation One Earth Future, il démontre que la Colombie, grâce à une situation sécuritaire apaisée, peut désormais favoriser sa marine et en faire une force stabilisatrice dans la région, notamment les Caraïbes.

Historiquement, les efforts sécuritaires de la Colombie se sont concentrés sur l'intérieur de son territoire. Cela s'explique par divers facteurs, tels que l'implantation de plusieurs de ses grandes villes (Medellin, Cali et la capitale Bogota) dans la région andine ou sa longue lutte contre des mouvements insurrectionnels (FARC, ELN). Cependant, depuis plusieurs années, Bogota bénéficie d'une situation sécuritaire domestique de plus en plus apaisée, ce qui permet au pays de recentrer ses efforts sur son voisinage, notamment maritime.

En effet, la Colombie est une nation «bi-océanique» disposant de façades maritimes importantes et de ports majeurs, ouverts sur le Pacifique et les Caraïbes. De plus, la vaste ZEE colombienne entoure presque les deux façades du canal de Panama. Bogota cherche désormais à utiliser ces caractéristiques avantageuses pour donner à la Colombie un rôle stabilisateur dans la région, notamment dans les Caraïbes.

C'est pour soutenir cette ambition que la marine colombienne cherche à se renouveler, notamment en construisant de nouveaux navires de surface et en remplaçant sa flotte de sous-marins d'ici quelques années. Même si l'instabilité croissante du Venezuela voisin et la pandémie de COVID-19 peuvent menacer les financements de la marine, cette dernière maintient son ambition de devenir une force maritime d'importance régionale, contributrice essentielle à la sécurité maritime de la région.





Illegal fishing in the South Pacific: What Can the Chilean Navy Do?

Francisco Martinez, *Center for International Maritime Security*, septembre 2020.

Francisco Martinez est capitaine de corvette dans la marine chilienne. Il est actuellement en poste à l'Académie navale polytechnique du Chili. Dans cet article publié par le Center for International Maritime Security, il explique que la lutte contre la pêche illégale constitue une mission économique et environnementale majeure de la marine chilienne et est donc l'une de ses missions les plus importantes.

Avec une zone économique exclusive de 1 063 741 milles nautiques carrés, le Chili possède la dixième plus grande zone maritime du monde. La pêche illégale, notamment chinoise, y constitue un fléau majeur. On estime ainsi que 300 millions de dollars de poissons ont été pêchés illégalement dans la ZEE chilienne en 2017. En plus d'être une menace pour l'économie, cette pêche appauvrit les océans et constitue, à long terme, une menace majeure pour la durabilité des biens communs maritimes.

Dans le cadre de la lutte contre cette pêche illégale, la marine chilienne doit patrouiller dans une vaste zone avec des moyens réduits. De plus, la marine est la seule entité chilienne chargée de faire respecter la loi en mer, puisqu'elle assure les missions de garde côtière. Néanmoins, selon l'auteur, plusieurs solutions permettraient de pallier à ce manque de moyens.

Le Chili pourrait ainsi recruter des ONG ou utiliser des avions civils pour patrouiller au-dessus des eaux. Ces deux options, peu coûteuses, risqueraient cependant de faire penser à l'opinion que la marine est inutile. Les meilleures solutions pourraient être d'effectuer des patrouilles combinées avec d'autres marines et de créer des centres de fusion du renseignement pour d'abord localiser les navires de pêche puis, ensuite, déployer efficacement les forces maritimes disponibles.





Submarine arms proliferation

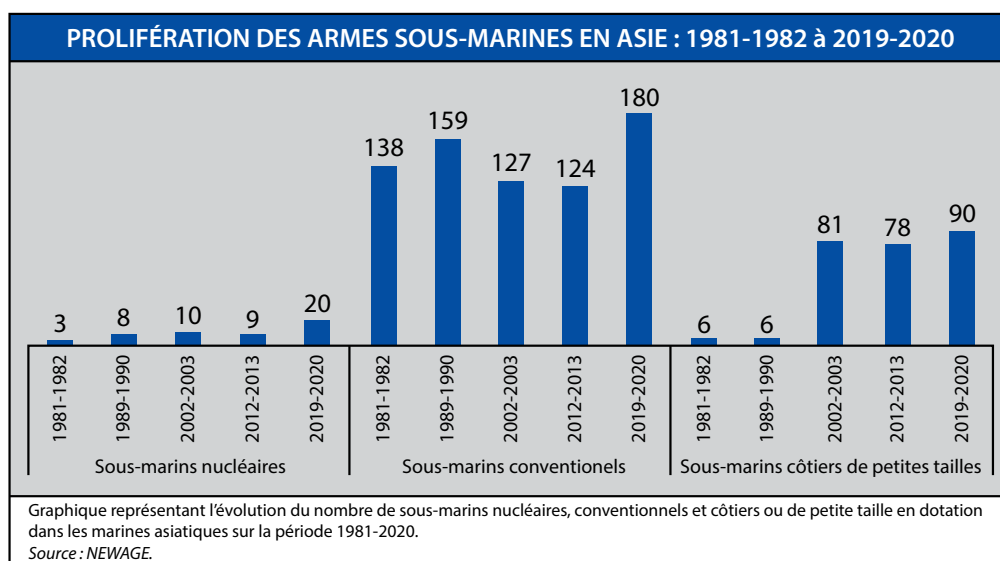
Mohammad Abdur Razzak, *NEWAGE*, mars 2021.

Mohammad Abdur Razzak est commodore à la retraite, ayant servi dans la marine du Bangladesh. Il s'exprime ici à titre personnel. Son analyse, parue dans le journal bangladais *NEWAGE*, porte sur le risque que fait peser l'augmentation très sensible du nombre de sous-marins dans l'ensemble des marines d'Asie.

La concurrence pour les espaces maritimes ne cesse de s'accroître. Parallèlement, de plus en plus de pays disposent de la technologie et des moyens financiers pour acquérir des sous-marins. Cette prolifération dans une région comme l'Asie – entendue ici au sens large, du moyen à l'extrême orient – où les rivalités maritimes sont importantes, pourrait conduire à des tensions accrues, voire à des conflits.

Le constat est en effet sans appel : au début des années 80, seuls huit pays asiatiques disposaient d'un total de 147 sous-marins. Quatre décennies plus tard, ce nombre est passé à 15 pays pour un total de 292 bâtiments, dont 20 nucléaires. 18 des 20 sous-marins nucléaires appartiennent à la Chine, les deux autres à l'Inde. La Chine se taille d'ailleurs la part du lion puisqu'elle possède plus de 40% des sous-marins de la région, suivie de très loin par la Corée du Sud, le Japon et l'Inde. Les autres grands pays de la région (Vietnam, Taïwan, Pakistan) ont acquis la plupart de leurs sous-marins récemment. Deux pays sont des cas particuliers : l'Iran a surtout développé une composante côtière, tandis que la Corée du Nord disposerait quant à elle de 83 sous-marins, en grande majorité côtiers et de petite taille, mais aussi de 20 sous-marins conventionnels.

Malgré cette multiplication des sous-marins, la quasi-totalité des pays de la région se défendent de mener une course aux armements et justifient ces acquisitions par la volonté de protéger leurs zones maritimes ou leurs intérêts économiques. Si cette affirmation est sans doute exacte, il n'empêche que cette prolifération, dans une région où les motifs de frictions politiques et maritimes sont nombreux, ne peut que faire craindre, tôt ou tard, une confrontation majeure.





China and Russia on the Baltic Sea: Between Rivalry and Cooperation

Piotr Mickiewicz, *International Relations and Diplomacy*, janvier 2020.

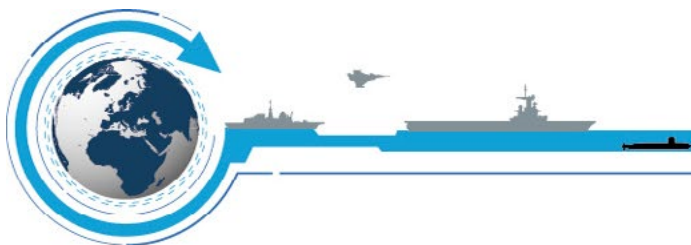
Piotr Mickiewicz est un politologue et professeur d'université polonais spécialisé dans les relations internationales, en particulier sur les activités dans les bassins maritimes. Il a notamment donné des cours à l'Académie navale polonaise. Pour l'auteur, malgré un intérêt sino-russe commun de limitation de l'influence américaine, des divergences pèsent sur la coopération des deux États dans la Baltique.

La Chine et la Russie ont pour intérêt commun de limiter l'influence américaine dans le monde. Ainsi, un renforcement de la présence chinoise dans la Baltique pousserait les américains à délaisser les eaux asiatiques pour revenir dans les eaux européennes, au bénéfice de Pékin. De plus, cette ouverture permettrait à la Russie d'obtenir un soutien politique et militaire dans ses projets d'exploitation du bassin arctique et à la Chine d'approcher un statut de puissance maritime mondiale, capable d'intervenir à plusieurs endroits du globe.

Cependant, malgré cet objectif commun, des divergences politiques demeurent et se cristallisent, notamment, autour de la planification des nouvelles routes de la soie. La Russie souhaite en effet intégrer son commerce intérieur et ses exportations aux routes de la soie et corriger leur tracé vers la Baltique, en échange de l'ouverture de cette dernière à la Chine. Cette solution placerait Pékin dans une situation de dépendance vis-à-vis de la Russie.

Dans ce cas, l'empire du Milieu devrait en effet abandonner son projet d'itinéraire de la route de la soie passant par le Kazakhstan, le Caucase et l'Ukraine et serait forcé d'utiliser les réseaux de transport russes (Transsibérien). L'abandon de cet itinéraire, justement conçu par Pékin comme un moyen d'éviter une dépendance envers Moscou, forcerait la Chine à s'aligner sur les intérêts russes en Europe, notamment dans le bassin de la mer Noire et en Europe centrale.





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 offre une revue de presse spécialisée dans le domaine de la stratégie navale et maritime. Diffusée en version numérique, cette publication met en perspective des analyses de fond autour de grands dossiers d'actualité.

Brèves marines

Diffusée en version numérique, 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, uniquement 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.

Écho

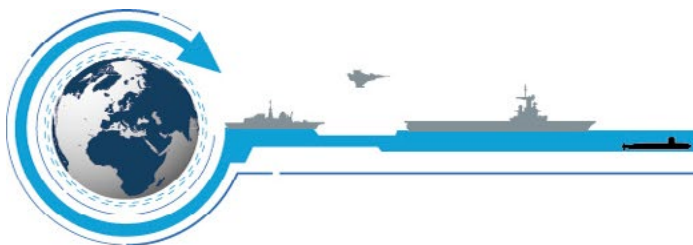
Chaque mois, le podcast du CESM reçoit un invité qui partage son expertise sur un sujet lié à la stratégie navale. Disponible sur Apple Podcasts, Google Podcasts, Spotify, Deezer, SoundCloud.

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



Flashez ce QR code et écoutez nos épisodes sur la plateforme de votre choix.





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
- N°17 – Stratégie. Janvier 2020
- N°18 – Enjeux climatiques. Juin 2020

