



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

## AVANT-PROPOS

Numéro 8 – Février 2021

Le début du XXI<sup>ème</sup> siècle a été marqué par la dimension terrestre des conflictualités. La décennie qui s'ouvre confirme cependant le retour du domaine naval au premier plan des enjeux géopolitiques et géoéconomiques. La mer est en effet le théâtre de ruptures technologiques et stratégiques telles que le monde n'en a connu depuis longtemps. Ce nouveau numéro de *Périscopes* se propose ainsi d'aborder trois thèmes d'actualité : la renaissance de la flotte militaire russe, le rôle des garde-côtes dans les pays du Pacifique Ouest et enfin le cyberspace dans le domaine naval.

Les récentes années ont vu le renouveau de la marine russe et son retour comme puissance navale de premier plan, après presque deux décennies de déclin. À la chute de l'URSS, l'éclatement de la chaîne d'approvisionnement entre les ex-républiques socialistes soviétiques, devenues indépendantes, et la crise économique avaient porté un coup très dur à la marine et à l'industrie navale. Si l'élection de Vladimir Poutine a contribué au redressement stratégique et industriel du domaine militaire russe dans les années 2000, c'est à partir de 2010 que la Russie revient dans le grand jeu naval, que ce soit en mer Noire, en Méditerranée, dans l'Atlantique Nord ou en Asie du Nord-Est.

L'Asie du Sud-Est, est quant à elle, le théâtre d'un changement de paradigme stratégique d'une tout autre nature mais non moins important. Les garde-côtes, jusqu'alors principalement employés à des missions de contrôle, voient leur rôle progressivement élargi et leur militarisation renforcée. Cette évolution est particulièrement visible en Chine depuis le 22 janvier dernier, lorsque le parlement a autorisé la *China Coast Guard* – également appelée «deuxième flotte» – à faire usage de «tous les moyens nécessaires» face à d'éventuelles menaces de navires étrangers. Cet élargissement des compétences n'est toutefois pas propre à la Chine, le Vietnam et l'Indonésie par exemple développant des forces similaires. Aux États-Unis, le nouveau concept stratégique des forces navales dans le Pacifique, présenté en décembre dernier, affirme également la centralité de l'*US Coast Guard*.

Ce huitième numéro de *Périscopes* se penche également sur le cyberspace, qui est désormais considéré comme une des nouvelles frontières du domaine naval. Si le cyber est largement médiatisé dans le monde maritime civil, ses applications militaires sont souvent moins connues. Elles sont cependant tout aussi importantes, dans la mesure où elles bouleversent les conditions du combat. Dans un contexte d'automatisation, voire d'autonomisation des bâtiments de surface et des sous-marins, l'exploitation de failles de sécurité informatique, liées aux systèmes de navigation et d'armement par exemple, pourrait avoir des conséquences considérables sur les marines contemporaines. Les questions touchant à la coopération, à l'interdépendance entre civils et militaires dans le cyberspace, mais aussi aux nouvelles technologies maritimes, notamment l'intelligence artificielle, sont également au cœur de cette thématique.

Enfin, ce numéro s'achèvera sur quelques pistes de réflexion plus diversifiées, abordant des sujets tels que l'éthique du marin, la stratégie de l'OTAN dans le Grand Nord ou encore le recul américain dans l'océan Pacifique.

Rendez-vous au mois d'avril, pour le prochain numéro.



Le Haijing-3901 de la *China Coast Guard*, bâtiment garde-côtes le plus imposant au monde, avec un déplacement de 10 000 tonnes.

© Asian Military Review



## SOMMAIRE

### Évolutions doctrinales et renouveau de la marine russe

Le holding OSK : le cœur de la construction navale russe - *DSI n°74*, novembre 2020

La politique arctique de la Russie : une stratégie de puissance et ses limites - *Notes de l'IFRI*, mars 2020

The return : Russia and the Security Landscape of Northeast Asia - *Notes de l'IFRI*, mars 2020

Why are warm-water ports important to Russian security ? - *European, Middle Eastern & African Affairs*, printemps 2020

L'empreinte militaire russe en Méditerranée orientale à l'horizon 2035 - *FRS*, juillet 2020

### Asie du Sud-Est : Quand les garde-côtes prennent le large

La diplomatie des garde-côtes en Asie du Sud-Est - *IRSEM*, mars 2020

The 2018 Reform of the China Coast Guard: Logic, Development and Implications - *Korean Journal of Defense Analysis*, septembre 2019

Vietnam's Struggles in the South China Sea: Challenges and Opportunities - *CIMSEC*, septembre 2020

Send in the Coast Guard... With the Marines! - *US Naval Institute*, août 2020

Advantage at sea: Prevailing with integrated all-domain naval power - *US Department of Defense*, décembre 2020

### Dans le viseur du Périscopes

Périscopes a lu  
Le chiffre

### Le cyberspace : Nouvelle frontière du combat naval

Le cyber, domaine particulier de la pensée navale - *Études marines, CESM*, janvier 2020

Maritime Cybersecurity, Unmanned vehicle systems and operations, 2020

Assessing Cyber Challenges of Maritime Navigation - *Journal of Marine Science and Engineering*, octobre 2020

The future Navy-near-term applications of artificial intelligence - *Naval war college Review*, automne 2019

The Possibilities of Cyber Methods as Part of Maritime Warfare: Baltic Sea - *Proceedings of the European Conference on Cyber Warfare & Security*, janvier 2019

### VARIA

Bad Ideas Have No Rank: The Moral Imperative of Dissent in the Navy - *Proceedings*, juillet 2019

The Haze Gray Zone: Great Power Competition at Sea, *Proceedings*, janvier 2021

The U.S. Navy's Loss of Command of the Seas to China and How to Regain It - *The Strategist*, hiver 2020

Surprise and Stability in the High North - *Center for Strategic and International Studies*, décembre 2020

Romania's Danube Flotilla: An Unparalleled Capability on NATO's Southeastern Flank - *The Jamestown Foundation*, avril 2020



Liens articles



Liens internet



## ÉVOLUTIONS DOCTRINALES ET RENOUVEAU DE LA MARINE RUSSE



### Le holding OSK : le cœur de la construction navale russe

Benjamin Gravisse, *DSI Magazine Hors-série n°74*, décembre 2020.

Benjamin Gravisse est un politologue spécialiste des forces armées russes, créateur du blog Red Samovar et contributeur régulier au magazine DSI (Défense et Sécurité internationale). Il signe ici un article sur l'industrie navale russe et son renouveau depuis la décennie 2000, dans les colonnes de DSI, revue mensuelle spécialisée dans les questions de géopolitique, de défense et d'industrie d'armement.

Les crises économiques et politiques qui ont suivi la chute de l'Union soviétique ont particulièrement affaibli l'industrie navale russe, qui a perdu une partie importante de ses capacités. Au cours de la décennie 2000, les autorités russes ont cherché à donner un second souffle à leur industrie navale, principalement à travers la création d'un *holding* baptisé OSK, détenu intégralement par l'État russe et ayant pour objectif de soutenir et de développer la recherche et la production. De ce fait, aujourd'hui, 80% des capacités de production russes dans le domaine naval seraient détenues par ce *holding*.

Cette nouvelle stratégie de l'industrie navale est fondée sur une spécialisation des chantiers dans la construction de certains types de bâtiments, permettant une grande spécialisation des ouvriers et des équipements. Toutefois, une telle méthode pose certains problèmes, puisqu'elle rend la Russie dépendante des rythmes et capacités de production relativement inégaux entre les chantiers, dont certains à la productivité limitée. La marine russe prend ainsi le risque de voir les délais de livraison pour certaines classes de bâtiments rallongés, si les capacités de ces chantiers ne sont pas augmentées.

Si la fondation d'OSK a permis de réduire drastiquement les délais de productions, le gouvernement russe s'impatiente cependant face aux divers dysfonctionnements. Ceci est d'autant plus vrai depuis la crise ukrainienne de 2014, puisque Kiev fournissait notamment les turbines à gaz utilisées en Russie et qu'OSK est sur la liste des entreprises sous sanctions occidentales. Aussi, nombre de projets majeurs, comme le brise-glace nucléaire *Lider*, sont attribués à des concurrents du *holding*.





## La politique arctique de la Russie : une stratégie de puissance et ses limites

Marlène Laruelle, *Notes de l'IFRI*, mars 2020.

Spécialiste de la Russie et de l'Asie centrale, Marlène Laruelle est professeure à l'université George Washington (Washington, D.C.). Elle dresse ici un état des lieux de la politique arctique de la Russie pour l'Institut français des relations internationales (IFRI).

Alors que la Russie prend la présidence du Conseil de l'Arctique en 2021, elle apparaît comme l'État le plus actif dans la région, du point de vue militaire, économique mais également en ce qui concerne les revendications territoriales. À titre d'exemple, elle a demandé, dès 2001, la reconnaissance des dorsales Lomonossov et Mendeleïev au titre de la continuité de son territoire. Elle cherche également à sécuriser les lignes de transport qui apparaissent progressivement dans cette région, de manière à mettre en valeur cette zone, qui représente 22% de ses exportations.

La progressive remilitarisation de la région s'explique tout d'abord par son rôle stratégique. C'est notamment le cas de la péninsule de Kola, qui abrite une partie de la flotte du Nord, dont les SNLE et l'arsenal de défense antiaérienne. Cette zone a ainsi vu la réouverture de 14 bases aériennes, dont certaines bordent la route maritime du Nord. Ce redéploiement des forces armées semble être à visée principalement défensive, vis-à-vis de la présence de l'OTAN dans le voisinage, perçue comme une menace.

Dans le même temps, la politique arctique russe est partiellement fondée sur la coopération avec ses partenaires stratégiques dans la région. Notamment, Moscou a été l'un des artisans majeurs de l'Accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautique et maritime dans l'Arctique. Dans le domaine de la coopération, Moscou et Pékin développent un partenariat stratégique depuis 2014, la Chine finançant des infrastructures le long des voies de communication arctiques. Certains observateurs qualifient ainsi l'entreprise de «Polar Silk Road».



## The Return: Russia and the Security Landscape of Northeast Asia

Bobo LO, *Institut français des relations internationales*, mars 2020.

Bobo Lo est chercheur associé, spécialiste de la Russie, à l'Institut français des relations internationales et ancien chef de mission adjoint à l'ambassade australienne de Moscou. Il est notamment auteur du livre *What the China-Russia Relationship Means for the World*, publié en 2017 par les éditions Penguin Random House.

Depuis plusieurs années, l'Asie du Nord-Est est (re)devenue un théâtre stratégique de la politique étrangère russe. L'approche de Moscou à l'égard de cette région se reflète au travers de plusieurs objectifs : saper la domination stratégique américaine, favoriser un équilibre géopolitique en empêchant la Chine de succéder aux États-Unis, renforcer son influence et ses capacités de projection de puissance, réaffirmer la souveraineté nationale, particulièrement vis-à-vis du Japon, et atténuer les menaces sécuritaires directes, telles que le déploiement des systèmes antimissiles américains en Corée du sud et au Japon.

...



Retour sommaire



Si le partenariat sino-russe n'a cessé de se renforcer ces 20 dernières années, ce n'est que récemment que l'élite dirigeante russe a pris conscience des opportunités stratégiques et de l'enjeu dans les affaires mondiales que constitue l'Asie du Nord-Est. Toutefois, si elle peut influencer dans une certaine mesure les événements régionaux, la Russie n'a pas les moyens de jouer un rôle de premier plan sans risquer de s'opposer aux États-Unis ou à la Chine.

À l'avenir, l'orientation stratégique de la Russie dans la région dépendra surtout de facteurs indépendants de sa volonté : le degré d'engagement des États-Unis dans leur réseau d'alliances, la montée en puissance de la Chine, l'évolution sécuritaire de la péninsule coréenne et la remilitarisation du Japon. En outre, on peut s'attendre à une expansion significative de l'activité militaire et diplomatique russe, comme l'illustre la multiplication des exercices navals avec la Chine. Par ailleurs, Moscou cherchera à élargir ses alliances, afin de répartir les risques géopolitiques et géoéconomiques.



## Why are warm-water ports important to Russian security ?

*Tanvi Chauhan, European, Middle Eastern & African Affairs, 2020.*

*Tanvi Chauhan, de l'université de Troy, en Alabama (États-Unis), s'intéresse au rôle des ports dans les mers du sud pour la stratégie navale russe, en concentrant son propos sur les ports de Tartous en Syrie et de Sébastopol en Crimée. European, Middle Eastern & African Affairs était l'une des revues publiées par les Air University Press. Consacrée aux débats stratégiques concernant les régions africaine et moyen-orientale, sa publication a pris fin à l'été 2020.*

L'accès russe à la mer Noire est d'une importance capitale pour la stratégie navale de Moscou, puisqu'elle permet à sa flotte de conserver un contrôle de son environnement, une capacité de projection vers les mers chaudes ainsi qu'un maintien de la sécurité maritime; et ce, afin de protéger ses approvisionnements. Cela permet également à la Russie de surveiller et de contrôler les espaces de conflit dans sa sphère d'influence, comme l'Abkhazie et la Transnistrie.

La base navale de Sébastopol est ainsi d'une importance majeure pour projeter une force expéditionnaire ou des bâtiments vers les mers chaudes, de la mer Noire à l'océan Indien en passant par la mer Méditerranée. Cela a été notamment le cas lors de l'intervention de Moscou en faveur de son allié syrien. La marine russe avait pu acheminer des hommes et du matériel depuis la Crimée vers le port de Tartous, son point d'ancrage local.

La base navale de Sébastopol et l'influence qu'elle donne à la Russie sur la mer Noire permettent également à Moscou de maintenir, voire de renforcer des partenariats bilatéraux et multilatéraux dans la région. C'est par exemple le cas avec la participation de la Russie à diverses organisations de coopération sécuritaire comme la *Black Sea Naval Force*, ou économique, telle que la *Black Sea Economic Cooperation*.







## L'empreinte militaire russe en Méditerranée orientale à l'horizon 2035

Isabelle Facon, Philippe Gros, Vincent Turret, *Fondation pour la recherche stratégique*, juin 2020.

La Fondation pour la recherche stratégique (FRS) est un centre d'expertise français sur les questions de sécurité internationale et de défense. Cette note a été rédigée sous l'égide de l'Observatoire des conflits futurs, un consortium réunissant la FRS, l'Institut français des relations internationales et Geo4i, sous le pilotage des trois états-majors d'armée.

L'ancrage de la Russie en Méditerranée orientale (MÉDOR) répond à plusieurs objectifs, qui s'inscrivent à plus ou moins long terme. En premier lieu, cette zone constitue un point d'accès stratégique au Moyen-Orient, à l'Europe du Sud et à l'Afrique. À ce titre, Moscou a déployé en Syrie un dispositif structuré autour d'un «double centre de gravité» : le port de Tartous – transformé en base de soutien pour la marine et dont l'occupation a été prolongée jusqu'en 2066 – et la base aérienne de Hmeimim, cœur de sa puissance aérienne dans la région.

Afin de développer ce «bastion stratégique méridional», la Russie a renforcé ses capacités opérationnelles dans le but d'élaborer une bulle A2/AD (*Anti-Access / Area Denial*). Pour cela, elle a constitué une *task force* méditerranéenne, rattachée à la flotte de la mer Noire, qui peut compter jusqu'à une quinzaine de navires de combat et de soutien. Ce groupe de forces n'a pas vraiment vocation à s'étoffer, mais cette faiblesse numérique sera en revanche compensée par une *Kalibrisation* de ses navires, c'est-à-dire par la généralisation de la dotation en missiles de croisière *Kalibr*, au cœur de la dissuasion conventionnelle et nucléaire non stratégique.

La position de Moscou dans la région s'inscrit dans la durée, bien au-delà des besoins de la campagne militaire de soutien au régime syrien actuel. Les capacités russes demeurent encore limitées par de nombreuses contraintes, notamment celles liées à l'industrie de l'armement, et il est difficile de présager de l'implantation d'une flotte plus puissante dans la région. En revanche, il est certain qu'à court et moyen termes, elle se dotera de sous-marins d'attaque de classe *lassen*, qui entrent déjà progressivement en service.

Afin de contrebalancer la présence russe dans la région, les auteurs font plusieurs recommandations : à court terme, la mise en place d'un groupe amphibie combiné permanent, le renforcement des capacités de lutte anti-sous-marine, mais aussi celui des protections aérienne navale, ainsi que du réseau de bases alliés. À long terme, les auteurs préconisent l'extension des capacités antinavires au-delà de l'aéronavale, la montée en puissance des capacités antimissiles afin de lutter contre le missile *Kalibr* et le développement de réseaux de capteurs sous-marins.





## ASIE DU SUD-EST : QUAND LES GARDE-CÔTES PRENNENT LE LARGE



### La diplomatie des garde-côtes en Asie du Sud-Est

Dr. Benoît de Tréglodé et Dr. Eric Frécon, *Étude n°73, IRSEM & CESM, Mars 2020.*

*Benoît de Tréglodé est directeur du domaine « Afrique - Asie » de l'IRSEM et chercheur au sein du Centre Asie du Sud-Est de l'EHESS. Eric Frécon est chercheur associé à l'IRSEM. Ils sont tous deux spécialistes de l'Asie du Sud-Est.*

Les corps de garde-côtes connaissent depuis quelques années un nouvel essor en Asie du Sud-Est, en raison de la multiplication des menaces sécuritaires non traditionnelles sur les mers de la région. C'est notamment le cas avec le développement de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, la piraterie, le brigandage, et surtout le développement de revendications territoriales et de zones économiques exclusives par certains pays, au détriment de leurs voisins.

Cette situation est à son paroxysme en mer de Chine méridionale, pour laquelle certains parlent de « coastguardisation ». Si la Chine a massivement recours à ces « coques blanches » (en opposition aux coques grises des bâtiments de guerre), d'autres pays ont commencé à constituer ou à renforcer des forces similaires, tirant les leçons de l'inadaptation ou même de l'inefficacité des forces navales traditionnelles dans certaines situations, comme ce fut le cas pour la marine philippine durant la crise du récif de Scarborough, en 2012.

Aux Philippines, si le président Rodrigo Duterte souhaite se montrer conciliant dans ses relations diplomatiques avec la Chine, il a tout de même activement encouragé le développement de la garde-côtière, qui a vu son budget doubler entre 2017 et 2018, avec une prévision de recrutement de 10 000 hommes pour l'année 2020. Cette force s'est cependant engagée dans la voie de la coopération avec son homologue chinoise, à travers des exercices communs.

L'Indonésie souhaite également développer un corps similaire, même si l'approche est différente. En effet, plusieurs forces ou directions exercent des fonctions assimilables à celles des garde-côtes, comme la direction générale des douanes, les polices maritime et aérienne ou encore le service de surveillance de la mer et des côtes. Toutefois, le gouvernement indonésien cherche à simplifier ce « mille-feuille » administratif, en confiant le pilotage de ces missions à l'agence indonésienne de la sécurité maritime (BAKAMLA).





## The 2018 Reform of the China Coast Guard: Logic, Development and Implications

Mike Chia-Yu Huang, *The Korean Journal of Defense Analysis* Vol. 31, No. 3, Septembre 2019.

Mike Chia-Yu Huang est enseignant à la Faculté Nanfang, de l'Université Sun Yat-Sen, à Guangzhou (Canton), en Chine. Il publie ici un article présentant la réforme de la China Coast Guard et ses implications pour le système sécuritaire chinois. Créée en 1989 avec le soutien du ministère de la Défense sud-coréen pour développer la réflexion stratégique, *The Korean Journal of Defense Analysis* est une revue trimestrielle spécialisée dans l'étude des problématiques de défense et de relations internationales dans la région indo-pacifique.

La réforme de la force des garde-côtes chinois, en 2018, a eu des conséquences majeures pour son fonctionnement, en raison notamment de sa transformation d'administration civile à celle de commission militaire centrale et par conséquent du renforcement de l'emprise du parti communiste sur son action. Cette évolution permet surtout à la composante des garde-côtes de disposer de moyens accrus pour faire face à des menaces ou à des tensions directes avec des forces navales étrangères, dans ce que Pékin considère comme ses eaux territoriales.

La reconfiguration de cette unité a aussi pour objectif de renforcer sa coordination avec les autres éléments des forces armées et de sécurité chinoises, au premier rang desquelles la marine de l'Armée populaire de libération et les milices maritimes, acteurs centraux de la «zone grise». Le but est de faire participer activement les garde-côtes à la défense des intérêts stratégiques dans l'environnement proche de Pékin, aux côtés des milices, pour que la marine traditionnelle puisse se concentrer sur l'action de haute-mer.

Toutefois, cette réforme initiée il y a maintenant trois ans est toujours en cours, car elle se heurte à de nombreux obstacles internes auxquels tentent de faire face les autorités chinoises. Pour la communauté internationale, la question est de définir l'attitude à adopter : au niveau juridique, la question se pose de savoir si, dans ces nouvelles dispositions, la force des garde-côtes doit être considérée comme une force de police, une force militaire, ou encore une entité *sui generis*.



## Vietnam's Struggles in the South China Sea: Challenges and Opportunities

Viet Hung Nguyen Cao, *Center for International Maritime Security*, Septembre 2020.

Viet Hung Nguyen Cao est chercheur en sciences politiques à l'université Waseda, à Tokyo. Également assistant de recherche au sein de la South China Sea Data Initiative, il concentre ses travaux sur les conflits maritimes en Asie de l'Est. Le Center for International Maritime Security est un centre de recherche implanté aux États-Unis depuis 2012. Son but est de rassembler une communauté de réflexion sur les thèmes de la stratégie navale et de la sécurité maritime.

Le déploiement de la stratégie navale chinoise en mer de Chine méridionale constitue une menace majeure pour le Vietnam et ses intérêts économiques maritimes. Ses ressources halieutiques — et de manière plus générale, sa zone économique exclusive — sont sous la pression exercée par la puissance de Pékin, que ce soit à travers la marine, les garde-côtes ou encore les milices maritimes dont le rôle discret, mais majeur, ne cesse de croître.

...



[Retour sommaire](#)





Face à ces pressions, de nombreux pêcheurs vietnamiens sont contraints d'abandonner leurs zones de pêche traditionnelles. Dans certaines d'entre elles, les gardes-côtes chinois exercent des interdictions de pêche, afin — selon la version officielle — de préserver les stocks halieutiques. Plusieurs navires de pêche vietnamiens ont ainsi été coulés lors d'escarmouches avec les bâtiments chinois. Par ailleurs, ces actions constituent un frein à de multiples projets d'exploration et de forages pétroliers off-shore dans la région.

Plusieurs solutions s'offrent au Vietnam pour renforcer la sécurité de son environnement maritime proche et ainsi lutter contre l'influence chinoise en expansion. Hanoï peut tout d'abord renforcer sa coopération régionale et internationale au niveau sécuritaire. Cela impliquerait par exemple de mener des patrouilles communes avec les gardes-côtes des États voisins, tels que la Malaisie ou les Philippines. Dans cette même perspective, le Vietnam pourrait équiper ses bateaux de pêche de systèmes de balisage et de communication, afin qu'ils coopèrent avec la garde côtière, ou encore organiser ses bâtiments de pêche en flottilles encadrées par les gardes-côtes, pour les protéger des escarmouches nouveaux et changeants de la guerre hybride.



## Send in the Coast Guard... With the Marines!

Daniel Wiltshire, *Proceedings*, U.S. Naval Institute, Août 2020.

Le capitaine de corvette Daniel Wiltshire est procureur au Bureau de Justice militaire auprès de l'état-major de l'US Coast Guard. Ancien commandant d'un bâtiment des garde-côtes dans le golfe Persique, il se penche dans cet article sur le rôle actuel et surtout futur des garde-côtes américains dans l'évolution géopolitique de la région Pacifique.

L'évolution de la situation géopolitique et sécuritaire de la région Pacifique incite les forces armées américaines et leurs états-majors à mener une réflexion de fond sur l'organisation de leurs différentes composantes, notamment dans la perspective d'un hypothétique conflit avec la Chine, qui étend son emprise sur les mers et les océans de la région. Leur réflexion s'organise notamment autour de l'articulation entre le corps des Marines et celui de l'US Coast Guard, qui pourrait jouer un rôle majeur de soutien en cas de conflit.

Historiquement spécialisés dans le combat littoral, la guerre des mines ou encore la protection des routes maritimes, les garde-côtes américains pourraient se révéler des éléments essentiels dans le cadre de certaines missions pour lesquelles l'US Navy semble moins adaptée, comme la défense des zones littorales. Ceci est d'autant plus vrai que ses bâtiments, notamment de la classe Sentinel, peuvent être équipés d'armements lourds, tels que des missiles anti-aériens.

Enfin, l'US Coast Guard possède une expérience et une préparation telles qu'elle pourra être un élément majeur dans la protection ou la récupération d'îles du Pacifique, en soutien à une force expéditionnaire des US Marines. Elle est en effet aguerrie à la navigation côtière et en conditions dégradées, ainsi qu'aux missions de détection de navires étrangers. Ceci est renforcé par l'expérience précédemment acquise dans des zones de tensions comme le golfe Persique par la *Patrol Forces Southwest Asia*, unité de l'US Coast Guard établie à Bahreïn.





## Advantage at Sea: Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power

Au mois de décembre 2020, les chefs d'état-major de la marine américaine, de l'US Coast Guard et des Marines ont publié une revue stratégique interservices présentant les évolutions géopolitiques maritimes et leurs implications pour les trois corps des forces armées américaines ayant une dimension navale et maritime. Ce document met en avant la nécessité de renforcer leur coopération, dans la perspective d'un recentrage américain vers la région indo-pacifique.

La situation maritime actuelle, à l'échelle mondiale, est marquée par le retour de la Russie et l'avènement de la Chine comme puissances navales de premier rang. Considérant que ces deux États contestent l'ordre international établi, les États-Unis perçoivent Pékin et Moscou comme leurs deux principaux concurrents sur les mers du globe.

Dans cette perspective, le gouvernement américain cherche à renforcer la coopération et la complémentarité entre les trois composantes de son *Naval Service* et à développer les responsabilités de sa force de garde-côtes, cette évolution ayant d'ailleurs commencé depuis plus d'une décennie. En effet, en temps de paix, les garde-côtes sont en première ligne pour la protection des voies de communication maritimes, afin d'assurer les approvisionnements et les débouchés de l'économie américaine.

À l'avenir – et c'est ce qui ressort de ce rapport – les garde-côtes américains joueront également un rôle d'importance stratégique croissante dans la préservation de la stabilité géopolitique et sécuritaire des océans. C'est notamment le cas lorsque les bâtiments de l'US Coast Guard participent aux missions de liberté de navigation (FONOP) comme le fait aussi l'US Navy. En période de conflit, les garde-côtes participent également à la désescalade de tensions, grâce à des moyens non létaux, ou en prévention des phases de haute intensité, grâce aux «*Advanced interdiction team*». En cas de conflits, les garde-côtes pourront également mettre en œuvre leurs compétences spécialisées, notamment dans la protection des ports.





## Périscopes a lu

### Navies and Maritime Policies in the South Atlantic



**Erico Duarte, Manuel Correia de Barros, 2019 (en anglais)**

A la fois complexes et fascinants, les enjeux de politiques maritimes et navales des États de l'Atlantique Sud sont des thématiques peu abordées par la littérature spécialisée. Dans l'espoir de pallier ce manque, l'ouvrage *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic* dresse un état des lieux approfondi des marines régionales, évoquant les enjeux contemporains et les freins à leur développement, de l'Afrique à l'Amérique latine. Océan bordé par 24 pays (21 en Afrique et 3 en Amérique du Sud), l'Atlantique Sud reste une zone aux problématiques méconnues du grand public.

Issu d'un travail collectif dirigé par Erico Duarte, universitaire brésilien, et Manuel Correia de Barros, fondateur du *Center for Strategic Studies of Angola*, l'ouvrage établit une classification des marines de la zone selon la typologie définie par Eric Grove, dans son ouvrage *The Future of Sea Power* (1990). Il présente succinctement un classement allant des marines ayant des capacités de projection régionale, comme la marine brésilienne, aux marines exclusivement côtières, comme celle du Togo. Si l'ouvrage réalise une catégorisation de l'ensemble des forces navales de l'Atlantique Sud, il présente ensuite une description détaillée pour les forces les plus puissantes de la zone uniquement, à savoir l'Argentine, le Brésil, l'Afrique du Sud et le Nigéria.

L'ouvrage apporte également un éclairage majeur sur la problématique de la délimitation des zones maritimes et des plateaux continentaux entre les différents États de la région. Il met ainsi en lumière les disputes territoriales entre l'Uruguay, l'Argentine et le Royaume-Uni, présent aux Îles Malouines, ainsi que le cas de l'Antarctique.

L'un des intérêts majeurs de ce livre réside dans sa conclusion selon laquelle les faibles perspectives de croissance des marines de la région relèvent de ce que les auteurs appellent la «*Seab blindness*». Ce concept traduit une certaine invisibilité des problématiques navales et maritimes, ainsi que des enjeux économiques et sécuritaires qui en découlent, au sein de la vie politique de ces États. Cet argument entre d'autant plus en résonance avec l'actualité, du fait des récentes incursions de flottes de pêche chinoises au large des côtes sud-américaines et africaines, donnant lieu à de régulières escarmouches entre ces bâtiments et les marines régionales.

*Navies and Maritime Policies in the South Atlantic* mène une étude minutieuse et sans précédent des enjeux navals et maritimes dans la région Atlantique Sud, tendant à l'exhaustivité des thématiques qu'il aborde, de la politique à l'économie, en passant par le droit international de la mer et la stratégie navale.

## Le Chiffre

# 900 %

**C'est le taux d'augmentation du nombre des cyberattaques constatées contre des infrastructures maritimes et portuaires entre 2017 et 2019. Selon *Naval Dome*, c'est plus de 500 attaques majeures qui ont dû avoir lieu contre de telles installations en 2020.**

Source : *Naval Dome*





## LE CYBERESPACE : NOUVELLE FRONTIÈRE DU COMBAT NAVAL



### Le cyber, domaine particulier de la pensée navale

Dr. Nicolas Mazzuchi, *Études Marines*, janvier 2020.

Nicolas Mazzuchi est chargé de recherche à la Fondation pour la recherche stratégique (FRS) et spécialiste des questions relatives aux énergies, aux matières premières, au cyber, à la santé et la sécurité. Il a signé dans la revue *Études marines* un article qui décrit la problématique générale du cyber dans la pensée navale. Nous le citons ici pour l'intérêt majeur qu'il revêt dans le cadre de ce thème.

Les applications cyber au monde maritime – appelées «marétique»<sup>1</sup> – connaissent depuis plusieurs années un tournant majeur, particulièrement dans le domaine naval. Toutefois, les intégrer à des objets qui naviguent sur et sous les mers constitue un défi économique et technologique plus important que leur intégration à des infrastructures terrestres. En effet, l'impossibilité d'installer des relais de communication fixes impose une connexion au cyberspace via des technologies satellitaires bien plus coûteuses.

Par ailleurs, à l'instar de la stratégie navale, la stratégie cyber est confrontée à la problématique du contrôle d'un espace dans lequel l'omniprésence est, par nature, impossible ; cet espace est tout simplement trop grand. De fait, il est intéressant de considérer les technologies comme un réseau constitué de pôles, de lignes et de centres de gravité plus ou moins stratégiques.

Pour dominer ces espaces, les puissances maritimes mondiales ont développé des plateformes secondaires et déportées, telles que des drones aériens et sous-marins. Ainsi, avec ces nouveaux moyens, les navires tendent à devenir des systèmes d'information flottants et le cœur de «mini-réseaux locaux». L'intégration de nouveaux capteurs-effecteurs offre de fait une solution partielle à la problématique du contrôle territorial. Elle crée néanmoins de nouveaux risques, inhérents à la numérisation.

Au-delà des problématiques liées aux capteurs, aux effecteurs, à la collecte et au traitement de données, ainsi qu'aux systèmes de communication, les évolutions cyber se caractérisent comme une chaîne complexe d'enjeux qui revêt bien d'autres dimensions : humaines d'abord – par le besoin de nouvelles compétences et formations, ainsi que pour l'appréciation des nouvelles menaces que constitue la «piraterie numérique» – énergétiques ensuite, face aux besoins croissants des technologies de transmission et de traitement de données, et a fortiori, des armes navales du futur, telles que les *railguns* et les lasers.

<sup>1</sup> Elle désigne l'ensemble des systèmes informatiques et électroniques utilisés dans la gestion et l'autonomisation des opérations relatives aux activités maritimes, fluviales et portuaires





## Maritime Cybersecurity

Professor Randall K. Nichols, *Unmanned Vehicle Systems & Operations on Air, Sea, Land*, octobre 2020.

Randall Nichols est professeur à l'université polytechnique du Kansas. Il est notamment spécialisé dans le domaine de la cybersécurité, des technologies de surveillance et des contre-mesures qui y sont associées. Il contribue à la rédaction d'une série de manuels dédiée aux véhicules autonomes en signant, dans ce quatrième numéro, un article consacré à la cybersécurité maritime.

En 2017, plusieurs incidents se sont produits impliquant au total quatre navires et un sous-marin de l'US Navy avec des navires de commerce. Toutefois, après avoir enquêté, la marine américaine a minimisé la possibilité d'une cyberattaque visant le système d'authentification automatique (AIS) ou le système de positionnement par satellite (GNSS). Des experts en technologie navale de l'université du Texas à Austin prétendent néanmoins que des piratages de GPS auraient pu être mis en œuvre afin de perturber les systèmes de navigation.

Pour envisager de telles attaques sur ces systèmes, et compte tenu des technologies actuelles, il est nécessaire de transmettre de fausses données à partir de multiples emplacements, à l'aide par exemple de plusieurs drones. Si ces technologies existent et sont facilement disponibles, elles restent néanmoins complexes à employer contre des bâtiments militaires dont les systèmes de navigation sont sécurisés. En revanche, les navires civils sont plus vulnérables, et peuvent donc être plus facilement les cibles de cyberattaques visant à usurper ou à perturber les signaux GPS, capables de provoquer une potentielle collision avec un autre navire.

Compte tenu des investissements massifs de la Chine dans les engins autonomes, largement employés en mer de Chine méridionale, il est aujourd'hui raisonnable d'envisager que la marine chinoise puisse tester des cyberarmes dans la région. À partir d'essaims de drones, elle pourrait en effet perturber les systèmes de navigation des navires de l'US Navy. *A minima*, elle pourrait adopter une tactique hybride consistant à transformer des drones en missiles, pendant que d'autres se chargeront d'usurper le signal GPS/AIS non chiffré de navires de commerce afin qu'ils entrent en collision avec les bâtiments américains.







## Assessing Cyber Challenges of Maritime Navigation

Andrej Androjna, Tanja Brcko, Ivica Pavic and Harm Greidanus, *Journal of Marine Science and Engineering*, octobre 2020.

Le *Journal of Marine Science and Engineering* est une revue mensuelle internationale en libre accès dédiée aux sciences et à l'ingénierie marines. Cet article, signé par un groupe de chercheurs issus de la faculté des études maritimes de Ljubljana en Slovénie, de Split en Croatie, et du centre de recherche de la commission européenne, présente le paysage des cybermenaces, les incidents et les défis auxquels fait face le secteur maritime.

Du fait de la vulnérabilité des systèmes GPS (Global Positioning System) actuels face aux brouillages et à l'usurpation de signaux, les marines du monde entier cherchent des alternatives. Les Américains développent notamment le programme *GPS III*, qui inclut des fonctions antibrouillage réservées aux utilisateurs militaires. Ils recherchent également des solutions permettant de fournir des signaux alternatifs, pouvant même provenir d'un système GNSS (Géolocalisation et Navigation par un Système de Satellites) étranger tel que le *GLONASS* (russe), *Beidou* (chinois) ou *Galileo* (européen).

Plusieurs problématiques se posent ainsi en cas de défaillance d'un système de navigation : est-il judicieux de développer des systèmes de navigation alternatifs nationaux, afin de ne pas dépendre des signaux de secours étrangers ? Est-il possible de développer des systèmes GPS intelligents pour les marins, au cas où les signaux GPS à bord seraient indisponibles ? Existe-t-il une alternative ou un système de secours non-GNSS pour la navigation ? Quoi qu'il en soit, il est aujourd'hui indispensable de trouver de nouveaux systèmes de positionnement, de navigation et de *timing* (PNT), capables de fournir une position précise aux navires.

À ce titre, il existe notamment des systèmes, tels que le système terrestre de navigation *Long-RANGE Navigation* (LORAN), qui, combinés à une constellation de satellites de navigation, publics et privés, et un système d'accostage et d'amarrage par laser, permettent de renforcer considérablement la cybersécurité des navires. *Galileo* offre également un service public réglementé (PRS) crypté afin de se protéger des techniques d'usurpation. Enfin, à terme, il est fort probable que des entreprises telles que *SpaceX* et *Amazon* mettent en œuvre des centaines de satellites en orbite basse, afin de développer un nouvel écosystème, alternatif à la composante GNSS actuelle.





## The Future Navy – Near-Term Applications of Artificial Intelligence

Christian H. Heller, *Naval War College Review*, n°72, automne 2019.

Christian H. Heller est officier de renseignement au sein du corps des Marines des États-Unis. Il a notamment publié des articles dans *American Diplomacy*, la *Marine Corps Gazette*, et le *Marine Corps University Journal* de l'US Naval Institute.

En 2018, le secrétaire à la Défense américain, James N. Mattis, a déclaré que le département de la Marine (DoN) devait exploiter les progrès du secteur privé dans le développement de l'intelligence artificielle (IA), non pas comme un avantage optionnel, mais comme un impératif institutionnel afin de maintenir la supériorité stratégique, opérationnelle et tactique sur ses ennemis. À cet effet, neuf applications issues des utilisations commerciales actuelles de l'IA sont envisageables pour soutenir l'US Navy et le corps des Marines.

À court terme et outre les systèmes d'armes autonomes et les technologies de combat, l'IA peut drastiquement réduire les coûts et la main-d'œuvre nécessaires afin de soutenir l'administration, la productivité du personnel, la planification, la logistique, la formation, le renseignement, la protection des forces, la structure des forces, voire la réponse aux crises. Il faut d'ailleurs souligner que, grâce au *machine learning* (apprentissage autonome), plus tôt les systèmes d'IA seront mis en œuvre, plus ceux-ci auront de temps pour collecter, compiler et analyser des bases de données. Le département de la Marine a, par conséquent, intérêt à rapidement mettre en œuvre ces systèmes d'IA, ce qui lui permettra de disposer des outils les plus efficaces possibles lorsqu'elle en aura besoin.

L'arrivée de l'intelligence artificielle sur le théâtre des opérations est proche et ce changement doit être très sérieusement pris en considération. La Chine entend développer une industrie de l'IA qui atteindrait une valeur de 150 milliards de dollars à l'horizon 2030. Ainsi, si les États-Unis n'investissent pas rapidement dans ce domaine, particulièrement au sein de leurs forces maritimes expéditionnaires, cela pourrait provoquer, à moyen et long termes, un changement radical des rapports de force sur les océans du globe.





## The Possibilities of Cyber Methods as Part of Maritime Warfare: Baltic Sea

Maija Turunen, *Proceedings of the European Conference on Cyber Warfare & Security*, janvier 2019.

Maija Turunen est doctorante à l'université de la défense nationale finlandaise. Ses recherches portent sur la cyberguerre, la Russie et la communication stratégique. Elle a rédigé cette note de recherche dans le cadre de l'European Conference on Cyber Warfare de 2019, afin de décrire comment la guerre cybernétique peut influencer les missions navales traditionnelles et modifier le caractère de la guerre.

Riche en ressources halieutiques et en hydrocarbures, la mer Baltique est également une route commerciale vitale pour l'accès à l'océan Atlantique. Elle constitue donc une zone stratégique pour les pays de la région. C'est d'autant plus vrai pour la Russie qui, entourée par des pays appartenant à l'OTAN, doit protéger les ports de sa façade Baltique, notamment Kaliningrad. Très en avance dans le domaine numérique et extrêmement dépendants de leur économie maritime, les États qui jouxtent la mer Baltique sont à cet égard un cas de figure intéressant pour la «cyberguerre maritime».

Le contrôle de la mer et de l'espace aérien ne suffit en effet plus à maintenir une supériorité stratégique, particulièrement dans cette mer très étroite. L'automatisation croissante des systèmes de navigation et de combat ainsi que la présence grandissante de navires autonomes imposent aujourd'hui de contrôler le cyberspace. En outre, la numérisation des services et des activités, mais aussi les interfaces de plus en plus nombreuses entre les forces de défense et les prestataires de services du secteur privé, ajoutent des vulnérabilités et des menaces dans le cadre des opérations navales.

Si les actions maritimes de l'OTAN en Baltique s'inspirent de la réflexion stratégique des États-Unis dite «d'accès à tous les domaines», en mettant en avant la coopération entre acteurs étatiques et non étatiques, ainsi que les dimensions de cyberdéfense et de guerre électronique, il n'est en revanche pas possible de dominer tous les domaines simultanément.





## VARIA



### Bad Ideas Have No Rank: The Moral Imperative of Dissent in the Navy

Jimmy Drenan, *US Naval Institute*, juillet 2019.

Le capitaine de corvette Jimmy Drenan est commandant d'un bâtiment de surface de l'US Navy. Il est également président du Center for International Maritime Security (CIMSEC), un think tank spécialisé dans les questions de sécurité maritime internationale. Il signe de nombreux articles dans diverses revues sous son propre nom, mais également sous son nom de plume, The Salty Millennial.

Dans le cadre des opérations navales, les commandants de navires disposent du pouvoir de décision, mais aussi du poids de la responsabilité et des risques afférents aux ordres qu'ils donnent. En effet, les décisions d'un commandant peuvent, involontairement, non seulement conduire à des incidents matériels sur un navire, mais également coûter la vie à des innocents. En outre, la structure hiérarchique de la marine rend les marins parfois réticents à exprimer leur désaccord auprès de leurs supérieurs, bien qu'ils puissent parfois posséder une expertise qui fait défaut au commandant.

À ce titre, l'US Navy appelle parfois son personnel subalterne à exprimer son désaccord avec ses supérieurs, à dénoncer ce qui ne va pas. Celui-ci doit toutefois avoir conscience, et reconnaître, que ses informations peuvent être incomplètes et qu'il peut ne pas disposer d'une vision exhaustive du contexte. S'il y a toujours un risque professionnel à exprimer son désaccord auprès de ses supérieurs, cela ne dispense pas le marin de la responsabilité de s'exprimer lorsqu'il pense que les choses se déroulent mal.

C'est le cœur du principe « d'attitude de remise en question » (« *questioning attitude* »), présenté par l'amiral Hyman Rickover, père de l'énergie nucléaire navale. Celui-ci explique que la culture classique du commandement ne peut pas fonctionner complètement quand il s'agit d'assurer le bon déroulement et la sécurité des opérations navales, particulièrement quand les navires disposent de missiles ou de réacteurs nucléaires. Il est complexe de déterminer quand il faut faire confiance à son propre jugement et quand il convient, au contraire, de faire confiance à la décision du commandant. C'est pourtant le défi que les marins américains ont accepté de relever lorsqu'ils ont prêté serment. En revêtant l'uniforme, ils ont accepté l'impératif moral d'exprimer leur désaccord, au risque de perturber les opérations.





## The Haze Gray Zone : Great Power Competition at Sea

Doug Cantwell, *Proceedings*, janvier 2021.

Le lieutenant Douglas Cantwell, de l'US Navy, appartient au cabinet du juge-avocat général de la marine (JAG). Il a également travaillé pour le Centre pour le contrôle démocratique des forces armées (DCAF), un think tank établi à Genève.

La principale leçon tirée de la Guerre froide est que le centre de gravité stratégique de la guerre n'est plus simplement basé sur les forces militaires des deux camps. Ce nouveau centre de gravité est également idéologique, ce qui a sans aucun doute coûté la victoire à l'Union soviétique. C'est à ce niveau qu'intervient le «brouillard de la zone grise» (*Haze Gray Zone*). Dans cette perspective, les *Sea Services* (*US Navy, US Coast Guard, US Marine Corps*) doivent développer une stratégie de basse intensité, afin de faire face aux nouvelles formes d'agression, notamment russes, chinoises et iraniennes.

En effet, les engins explosifs improvisés d'origine navale, les technologies d'usurpation et de brouillage, mais aussi les manœuvres visant à entraver la liberté de navigation constituent un éventail de menaces auxquelles les *Sea Services* sont confrontés, mais pas seulement. En effet, une grande partie des affrontements incombent désormais à d'autres organismes gouvernementaux et du renseignement, ainsi qu'aux sociétés publiques et privées. De ce fait, les États-Unis devront les mobiliser, les faire coopérer et les coordonner de la façon la plus efficace possible.

En outre, le concept «d'engagement persistant», au cœur de la stratégie de «défense en avant» du *Cyber Command*, pourrait également inspirer les *Sea Services*. En effet, en engageant et en contestant continuellement la position de leurs adversaires, y compris en pénétrant leurs réseaux, ils seraient en mesure de perturber les stratégies et manœuvres adverses sans conduire à un conflit conventionnel direct. Enfin, un responsable devrait être désigné pour coordonner les *Sea Services*. Il serait en charge de définir la politique adaptée afin d'exploiter les menaces et les opportunités du «brouillard de la zone grise», obtenir des financements et assurer une politique de recherche et développement appropriée.







## The US Navy's Loss of Command of the Seas to China and How to Regain It

Par Joe Sestak, *The Strategist*, hiver 2020.

Le vice-amiral (CR) Sestak a servi 31 ans dans l'US Navy et a notamment commandé le groupe aéronaval USS G. Washington. Il a aussi été membre du Conseil national de sécurité en tant que directeur de la politique de défense ainsi que représentant de la Pennsylvanie au Congrès des États-Unis. Dans un long article de la Texas National Security Review, l'auteur dresse un constat très sévère sur la capacité actuelle des États-Unis à affronter la flotte chinoise.

Depuis la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à récemment, l'US Navy a dominé les mers et a pu faire respecter les principes du droit et de la liberté. Il n'en est plus ainsi aujourd'hui, tout au moins dans le Pacifique Ouest, où elle a perdu le leadership au profit de la Chine qui, bénéficiant de la proximité géographique, a su en quelque sorte sanctuariser la région. La Chine a considérablement développé ses capacités de maîtrise du cyberspace et serait capable aujourd'hui de neutraliser une flotte américaine en transit à travers le Pacifique.

Toutes les simulations menées aux États-Unis montrent en effet que la capacité chinoise de guerre dans le cyberspace (tout au moins dans le Pacifique) surclasse celle des États-Unis. La Chine a compris que le cyberspace est devenu le domaine où se joue la guerre moderne. L'objectif est d'accéder à l'information de l'adversaire, à l'intercepter, à endommager ses circuits, voire à les détruire pour le rendre sourd et aveugle. Une fois l'ennemi neutralisé, il est possible de sanctuariser une zone entière. Telle est la stratégie chinoise dans le Pacifique et certainement à terme au-delà.

Car pour mener cette guerre moderne dans le cyberspace, la Chine a des atouts que n'ont pas les États-Unis. Son industrie domine la fabrication des composants électroniques dont se sert en partie la marine américaine pour ses propres équipements. En outre, le gouvernement chinois peut, par la nature même du régime, contrôler les filières de développement, de fabrication et d'exportation des composants numériques. Surtout, le développement de la cyberguerre est envisagé comme une partie d'un projet beaucoup plus large, surnommé «les routes de la soie numériques», mondial et sino-centré.

Le constat aujourd'hui est sévère. Même si à l'échelle mondiale, États-Unis et Chine sont probablement encore aujourd'hui à parité en matière de capacités de guerre dans le cyberspace, la position des premiers se détériore très rapidement, notamment dans le Pacifique Ouest. Les États-Unis sont déjà probablement «pris en otages sans le savoir», la Chine menaçant de transformer la région en sanctuaire. Que faut-il donc faire ? En premier lieu, changer d'état d'esprit pour déplacer le centre d'intérêt vers celui de l'information. Sans information, le navire est sourd et muet, donc inutile. Ensuite, transformer des structures basées sur les plateformes en une force entièrement intégrée et basée sur des capacités, qui tirent parti du progrès technologique et du pré-positionnement. L'auteur rappelle une formule de Sun Tsu : «les guerriers victorieux gagnent d'abord, puis partent à la guerre».





## Surprise and Stability in the High North

Rachel Ellehuus, Johannes Gullestad Ro, Robin Allers et Ingeborg Bjur.  
Center for Strategic and International Studies. 14 décembre 2020.

*Rachel Ellehuus est directrice adjointe du programme Europe, Russie et Eurasie au Center for Strategic and International Studies (CSIS), think tank spécialisé dans les affaires internationales établi à Washington aux États-Unis. Johannes Gullestad Ro, Robin Allers et Ingeborg Bjur sont chercheurs au Norwegian Institute for Defence Studies. Ils publient ici un article analysant la perspective norvégienne de la stratégie arctique américaine.*

La « stratégie nationale de défense des États-Unis » de 2018 a introduit le concept « d'emploi dynamique des forces ». Il s'agit, principalement, vis-à-vis de la Russie et de la Chine, d'être stratégiquement prévisible et opérationnellement imprévisible. C'est-à-dire d'utiliser avec plus de souplesse les forces disponibles pour préparer les conflits de grande ampleur, tout en continuant à être prêt et efficace pour les tâches plus courantes. Il s'agit donc de jouer sur la surprise, l'imprévisibilité et l'incertitude dans l'emploi des forces navales.

Ce nouveau concept soulève toutefois deux difficultés pour les alliés des États-Unis : d'abord la réduction des forces prépositionnées qui a été interprétée comme une forme de désengagement, mais surtout la difficulté de planifier une coopération militaire dont l'efficacité repose sur la surprise. Ces inquiétudes ont été ressenties tout particulièrement par les alliés d'Europe du Nord. En effet, les contraintes physiques pour maintenir une présence navale permanente à proximité de l'Arctique ont incité les États-Unis à appliquer rapidement le concept à la région.

Les pays d'Europe du Nord craignent également que cette stratégie ne soit mal interprétée par la Russie : soit comme un désengagement américain soit, au contraire, comme une succession de provocations à l'occasion de missions « imprévues ». Ces pays redoutent principalement la difficulté qu'ils auraient de concilier les effets dissuasifs de ce concept, mais aussi la surprise et le maintien de la stabilité régionale, cette dernière étant toujours fragile. Ainsi, en mai 2020, la Norvège a refusé de participer, par précaution, à un exercice américano-britannique qui se tenait à proximité de la péninsule de Kola.





## Romania's Danube Flotilla: An Unparalleled Capability on NATO's Southeastern Flank

George Vişan, *The Jamestown Foundation*, avril 2020.

George Vişan est chercheur associé au Romania Energy Center, après avoir appartenu au département de sciences politiques de l'Université de Bucarest. Dans cet article publié par le think-tank The Jamestown Foundation, il souligne l'importance stratégique pour l'OTAN de la flottille roumaine du Danube, face à une potentielle agression russe dans la région.

Deuxième fleuve d'Europe par la taille, le Danube revêt une importance économique et logistique capitale pour ce continent. La Roumanie — dont la frontière sud est presque entièrement délimitée par le fleuve et qui en contrôle le delta — a créé très tôt une force fluviale pour surveiller et assurer la sécurité de cet axe stratégique. Cette force existe encore aujourd'hui sous le nom de flottille du Danube et constitue la plus puissante flotte de ce type en Europe.

La flottille du Danube dispose de bâtiments appelés *monitors* (ou « canonnières »), équipés de canons de 100 mm, de lance-roquettes et de canons anti-aériens. Leur construction s'est étalée sur les décennies 1980 et 1990 : ils sont donc lourdement armés mais vieillissants. Cependant, depuis 2014, la militarisation de la Crimée par la Russie a créé une menace indirecte sur le Danube, faisant de la flottille une des premières forces de l'OTAN devant faire face à une potentielle incursion russe.

En cas de conflit, la Russie pourrait en effet déclencher des raids ou des assauts amphibies contre des forces de l'OTAN dans la région, en utilisant les canaux du delta du Danube. En réponse, la flottille peut s'opposer à la traversée du fleuve par les forces ennemies, apporter un appui contre la terre ou encore assurer le transport de troupes et l'escorte de convois. Toutefois, pour assurer ces missions avec efficacité, la flottille doit s'entraîner à mener des opérations conjointes avec ses partenaires de l'OTAN et acquérir de nouveaux bâtiments pour moderniser et augmenter sa puissance de feu.





## 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](http://cesm.marine.defense.gouv.fr)





## **La revue Études marines**

- N°1 – L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.  
La place de l'autorité judiciaire. Octobre 2011
- N°2 – Planète Mer. Les richesses des océans. Juillet 2012
- N°3 – Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales. Janvier 2013
- N°4 – L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870. Mars 2013
- N°5 – La Terre est bleue. Novembre 2013
- N°6 – Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...  
Mai 2014
- N°7 – Union européenne : le défi maritime. Décembre 2014
- N°8 – Abysses. Juin 2015
- N°9 – Outre-mer. Décembre 2015
- N°10 – Marines d'ailleurs. Juin 2016
- Hors-série – Ambition navale au XXI<sup>e</sup> 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

