



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

## AVANT-PROPOS

Numéro 10 – Septembre 2021

L'année prochaine, la communauté internationale célèbrera les 40 ans de la Convention de Montego Bay. Pierre angulaire du droit international de la mer, elle régit les activités en mer dans de nombreux domaines. Signée par 157 États, le consensus qu'elle avait fait émerger est aujourd'hui remis en question par les velléités et l'affirmation de certains États. Les bouleversements géopolitiques actuels qui remettent partiellement en cause l'ordre international libéral établi sera au cœur de ce dixième numéro. Ainsi, Périscopes abordera trois thèmes d'actualité : le développement et les problématiques de l'Europe navale, les enjeux contemporains du droit international de la mer ainsi que le changement de paradigme vécu par les unités de débarquement dans de nombreux pays.

À l'heure où le rôle de l'OTAN et sa centralité pour la sécurité de l'Europe occidentale sont remis en question, la construction d'une Europe de la défense, notamment sur le plan naval, est plus que jamais d'actualité. C'est notamment le cas aux niveaux institutionnel et politique. Afin de faire face aux multiples problématiques de la sécurité maritime internationale, qui poussent les navires de guerre européens vers la haute mer, il apparaît primordial de renforcer la coopération opérationnelle et logistique. Mais dans le même temps, les industries navales européennes sont partagées entre coopération et compétition.

Les organisations de sécurité collective ne sont pas les seules à voir leur essence remise en question. C'est également le cas du droit international de manière générale, et plus particulièrement dans sa dimension maritime. Les revendications irrédentistes de certains États en matière de délimitation des zones maritimes, en lien avec les questions d'exploitation des ressources énergétiques offshore, viennent perturber les logiques qui régissaient les mers du globe jusqu'à récemment. Des États-Puissances comme la Chine ou encore la Turquie agissent ainsi en contradiction avec les règles de la gouvernance internationale, afin de revendiquer des territoires et défier l'ordre maritime fondé sur le consensus établi par la convention.

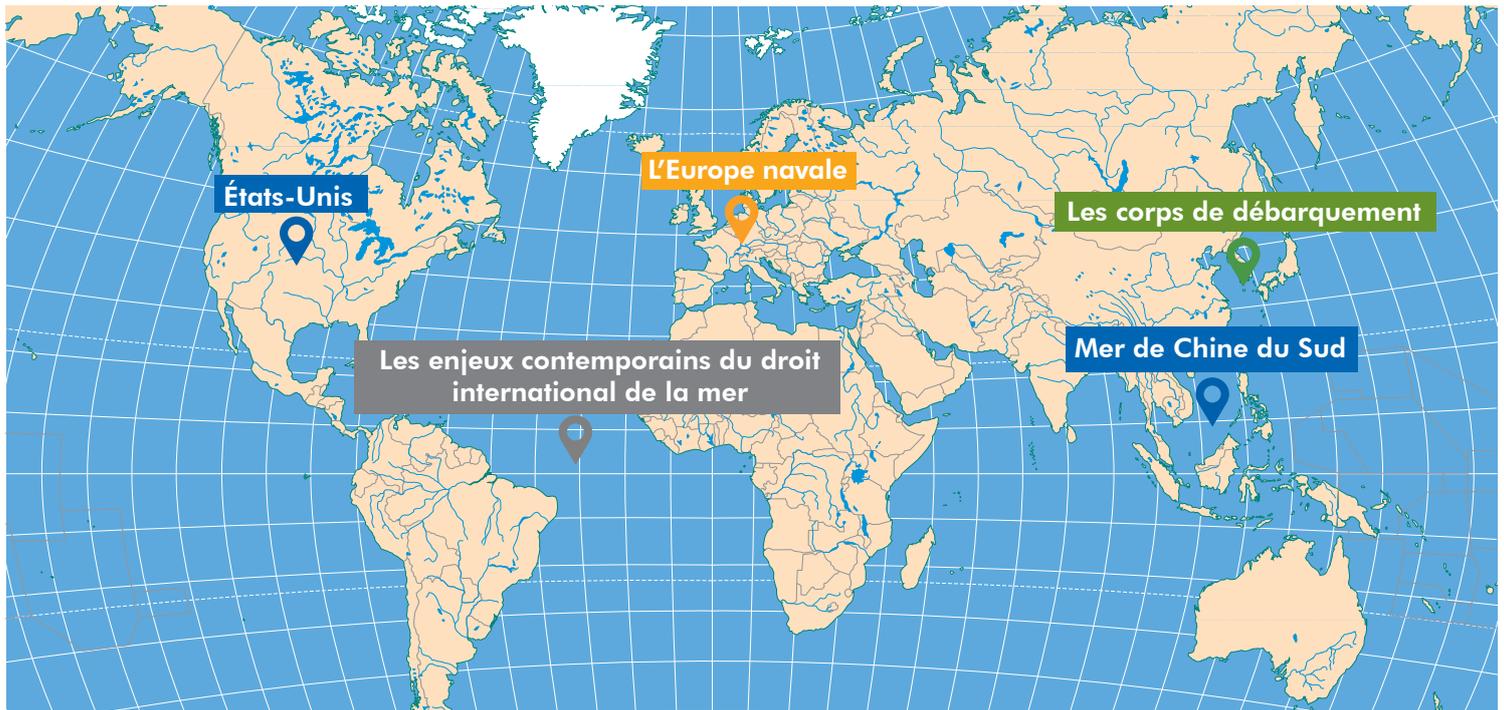
Cette édition offrira également l'opportunité de se pencher sur le renouveau des doctrines liées aux troupes de débarquement. En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle le progrès technologique permanent, la hausse des tensions entre plusieurs acteurs en Asie du Sud-Est et en océan Pacifique de manière plus générale, ainsi que l'opposition entre de grandes puissances navales comme les États-Unis et la Chine, imposent de réviser le rôle de cette infanterie historiquement liée à la marine.

Enfin, cette édition de Périscopes est également l'occasion d'aborder des sujets navals plus diversifiés, mais tout autant d'actualité : les enjeux de cyber sécurité pour l'activité portuaire et maritime, la sécurité collective en mer de Chine méridionale et les projets de porte-drones en débat au sein de plusieurs marines étrangères.



*Les FREMM italiennes Virgilio Fasan et française Auvergne, symboles de l'industrie navale européenne.*

*Crédit : EUNAVFOR Atalanta*



## SOMMAIRE

### L'Europe navale : entre coopération et compétition

More European defence cooperation: the road to a European defence industry? – *Clingendael Netherlands Institute of International Relations*, juin 2018

This Franco-Italian Naval Deal is a Litmus Test for European Strategic Autonomy – *War on the Rocks*, avril 2020

Des bases navales communes pour les marines européennes, *IRSEM*, avril 2020

### Les enjeux contemporains du droit international de la mer

Challenges on the Ocean and the Future of the Law of the Sea: Environment, Security and Human Rights, *Journal of Territorial and Maritime Studies*, Été/Automne 2016

The disciplined sea: a history of maritime security and zonation, *International Affairs*, Volume 95, Issue 5, September 2019

Mer de Chine et le droit de la mer : un paradoxe chinois, *Lettre du Centre Asie*, IFRI, mai 2021

Climate Change and Sea-Level Rise: Is the UN Convention on the Law of the Sea Up to the Task?, *The International Community Law Review*, mai 2021

### Dans le viseur du Périscope

Périscope a lu  
Le chiffre

### Les corps de débarquement : un outil décisif en pleine évolution

The Marine Corps Must Reinvent Itself, *Proceedings*, Décembre 2019

China and Japan are building forces to fight it out on Pacific islands - here's how they stack up, *Business Insider France*, Août 2020

Les Bérêts noirs de la flotte du Pacifique, *RAIDS*, Décembre 2018

Could Mexico's Version of the Marine Corps Crush the Cartels?, *The National Interest*, Décembre 2019

Marines and Mercenaries: Beware the Irregular Threat in the Littoral, *Center for International Maritime Security*, Août 2020

### VARIA

Op-Ed: Is It Time For The U.S. Navy To Build The Drone Carrier Warship?, *Naval News*, avril 2021

Soft cyber law makes port facilities soft cyber targets, *CIMSEC*, mai 2021

Diving Off the Platform-Centric Mind-set, *U.S. Naval Institute*, mai 2021

Australia's south China sea challenges, *Lowy Institute*, 26 mai 2021

Envisioning a dystopian future in the South China Sea, *CIMSEC*, mai 2021



Liens articles



Liens internet



## L'EUROPE NAVALE : ENTRE COOPÉRATION ET COMPÉTITION



### More European defence cooperation: the road to a European defence industry?

Margriet Drent & Dick Zandee, *Clingendael Netherlands Institute of International relations*, juin 2018.

Margriet Drent est chercheuse sur les thématiques de défense et de sécurité européennes au sein du Clingendael Institute, un think tank néerlandais établi à La Haye. Dick Zandee est le directeur de l'Unité des études de sécurité du Clingendael Institute. Dans cet article, ils s'interrogent sur le rôle de l'industrie de défense dans la coopération de sécurité européenne.

La coopération en matière de défense européenne se déploie progressivement à partir de sa dimension industrielle. Les États et les institutions européennes développent des structures afin de se coordonner dans le domaine, notamment à travers le Fonds européen de la Défense, qui devrait stimuler la recherche à hauteur de 1,5 milliard d'euros par an dans le domaine militaire.

Actuellement, les petites et moyennes entreprises sont pénalisées par l'absence de coordination à l'échelle européenne et ont des difficultés à accéder aux marchés intra-communautaires. Par ailleurs, le manque d'harmonisation des régimes de contrôle des exportations constitue un autre frein majeur.

À l'échelle de l'Union, la coopération de défense, politique ou industrielle, est principalement bilatérale pour le moment. C'est par exemple le cas de la coopération navale entre la Belgique et les Pays-Bas (*Benesam*) qui repose sur un État-major interallié sous le commandant d'un amiral, ainsi que des déploiements communs, notamment en matière de guerre des mines. Les deux pays mutualisent par ailleurs de nombreuses formations.



### This Franco-Italian Naval deal is a Litmus Test for European Strategic Autonomy

Antonio Calcara, *War on the Rocks*, avril 2020.

Antonio Calcara est chercheur en Relations Internationales et en économie politique à l'université LUISS de Rome. Il publie ici un article sur la coopération industrielle navale en Europe pour *War on the Rocks*, une plateforme établie à Washington qui recueille des analyses en matière de politique étrangère et de sécurité nationale et internationale.

Le développement d'une Europe de la Défense est la source d'un âpre débat entre deux visions politiques de la construction européenne. Elle oscille entre ceux qui souhaitent renforcer l'autonomie stratégique du Vieux continent et ceux qui se contenteraient d'un *statu quo*, fondé sur une association économique à l'instar du marché commun. Le développement de l'industrie européenne de la défense, notamment sur le plan naval, pourrait être un bon indicateur de l'évolution d'une Union européenne plus « géopolitique », comme le souhaite Ursula von der Leyen.

...



Retour sommaire



Au niveau industriel, la tentative, quoique avortée, de rachat des Chantiers de l'Atlantique par *Fincantieri* (entreprise détenue par l'État italien) en vue d'une association entre les deux géants du monde naval, symbolise parfaitement cette volonté d'une Europe stratégiquement autonome. Une telle opération aurait pu permettre de renforcer la compétitivité sur le marché mondial, où la concurrence, notamment des groupes chinois et sud-coréens, est particulièrement rude.

Au même moment, *Fincantieri* se rapprochait d'un autre géant de l'industrie navale, le Français *Naval Group* : leur joint venture a donné naissance à *Naviris*. Cela concrétise une coopération étroite de longue date qui a notamment permis à plusieurs programmes phares de voir le jour, à l'image des frégates de défense aérienne de classe Horizon et des Frégates Européennes Multi-Missions (FREMM). Toutefois, les liens restent encore limités et le chemin encore long avant de voir émerger un équivalent naval du groupe aéronautique *Airbus*.



## Des bases navales communes pour les marines européennes

CF Édouard Jonnet, note de recherche n°92, IRSEM, Avril 2020.

Le capitaine de frégate Édouard Jonnet est officier de la Marine nationale. Il a été stagiaire à la Führungsakademie der Bundeswehr, l'équivalent allemand de l'École de guerre. Il est ici l'auteur d'une étude pour l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire sur les différentes possibilités de coopération opérationnelle entre les forces navales des États membres de l'Union européenne.

Les marines de l'Union européenne constituent un ensemble de forces particulièrement hétérogène en termes de moyens et d'ambitions. C'est d'autant plus le cas depuis le départ du Royaume-Uni, dont la *Royal Navy* constituait une force navale de premier rang au niveau régional, voire mondial. Toutefois, sept marines européennes possèdent des moyens océaniques qui permettraient à la Politique de sécurité et de défense commune d'avoir les moyens de ses ambitions.

Car les États européens partagent des intérêts et font face à des défis communs: la multiplicité des façades maritimes et donc des approches à sécuriser, avec des moyens relativement limités ; la nécessité de pouvoir déployer des forces loin du vieux continent afin de protéger les routes commerciales et les outre-mers ; le besoin d'équilibrer les moyens entre missions de basse intensité et préparation opérationnelle de haute intensité, dans la perspective de potentiels conflits majeurs.

Le besoin de coordination des efforts dans le domaine naval pourrait se concrétiser dans un premier temps par la mise en place de projets logistiques dans le cadre de la Coopération structurée permanente. À ce titre, trois grands projets prévoient de prépositionner des munitions et du matériel en certains points stratégiques, de partager des bases navales outre-mer ou encore de rationaliser et d'organiser les transports transfrontaliers, maritimes ou terrestres.





## LES ENJEUX CONTEMPORAINS DU DROIT INTERNATIONAL DE LA MER

### Challenges on the Ocean and the Future of the Law of the Sea: Environment, Security and Human Rights

Hwang Junshik, *Journal of Territorial and Maritime Studies*, 2016.

Hwang Junshik est directeur des affaires juridiques internationales au ministère des Affaires étrangères de la Corée du Sud. Il a travaillé au sein de la Task Force pour la coopération nucléaire entre la Corée du Sud et les États-Unis.

La convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 a été négociée en fonction des rapports de forces et enjeux existant à cette époque et dans les décennies précédentes. Aujourd'hui, ces enjeux ont parfois radicalement évolué. Il faut donc s'intéresser à la manière dont ils affectent (et affecteront) le système juridique établi par la CNUDM, et quelles sont les solutions à apporter.

Une bonne compréhension des nouveaux enjeux est nécessaire pour apporter les réponses adéquates. Ainsi, le changement climatique et la préservation de la biodiversité doivent faire repenser la manière dont sont exploitées les ressources des océans. La CNUDM est en effet appelée à jouer là un rôle important.

La sécurité internationale sera également un sujet majeur : la piraterie et les tensions à l'échelle mondiale nécessitent des coopérations pour assurer la liberté de navigation et de passage, qui sont nécessaires pour le commerce international. Le droit de la mer devra s'y attacher et y inclure les droits de l'homme.

La CNUDM devra enfin se pencher sur les évolutions technologiques et leurs conséquences pour le milieu marin : par exemple, la conception de navires sans équipage pose inévitablement la question de leur statut en droit international.



### The Disciplined Sea : A History of Maritime Security and Zonation

Barry J. Ryan, *International Affairs*, September 2019.

Le professeur Barry J. Ryan est maître de conférences en droit international à l'université Keele au Royaume-Uni. Ses recherches sur les relations entre la sécurité internationale, la police et la guerre l'ont amené à considérer le maintien de la paix davantage comme une mission de souveraineté qu'une mission militaire traditionnelle. Ses recherches actuelles portent sur les stratégies spatiales dans la sécurité et l'environnement maritimes, et leurs implications dans la théorie des relations internationales et la politique de la mer.

La convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) signée en 1982 établit un nouveau régime de gouvernance des mers basé sur une matrice juridique appliquée à des zones délimitées (mer territoriale, ZEE, haute mer ...). Quand bien même ce nouvel ordre a harmonisé les revendications territoriales, il est évidemment loin d'avoir gelé l'évolution des activités maritimes, lesquelles ont conduit progressivement à une adaptation des règles. La découverte de nouvelles ressources, de « l'économie bleue », a ainsi incité les États côtiers à étendre leurs espaces maritimes jusqu'aux frontières de la haute mer, voire même à empiéter sur celle-ci.

...





Penser la gouvernance des mers au XXI<sup>e</sup> siècle, c'est comprendre la matrice juridique initiale et préparer son adaptation. Les stratégies maritimes de la Grande-Bretagne du XIX<sup>e</sup> siècle imposaient le contrôle exclusif des mers par une logique militaire (*dominium*), ou de puissance (*imperium*). Là où Londres l'utilisait pour sécuriser son Empire, la maîtrise des espaces maritimes est aujourd'hui un point fondamental de la sécurité internationale.

Cette maîtrise repose à la fois sur la liberté de navigation, garantie par une bonne application des principes de sécurité maritime, ainsi que sur une gouvernance adaptée des zones maritimes, celle-ci évoluant en fonction des rapports de force géopolitiques.



## Mer de Chine et droit de la mer : le paradoxe chinois

Christophe Prazuck, *Lettre du Centre Asie*, n° 90, 7 mai 2021.

*L'amiral (2s) Christophe Prazuck est directeur de l'Institut de l'océan de l'Alliance Sorbonne université, et ancien chef d'état-major de la Marine nationale. Il signe cet article pour le compte de l'Institut français des relations internationales (IFRI).*

La stratégie d'affirmation de puissance de Pékin en mer de Chine méridionale porte en elle un paradoxe : dans le but de se doter d'une capacité maritime de premier rang, la Chine affaiblit les fondamentaux du droit international de la mer, notamment la liberté de navigation, qui a pourtant facilité son essor économique ces dernières décennies. Ce principe lui a en effet permis de déplacer ses flottes en fonction de ses opportunités commerciales et stratégiques, franchissant librement, les détroits de Malacca, d'Ormuz, ou de Bab el-Mandeb dont elle dépend largement.

Sa stratégie dite des «neuf traits» (selon laquelle elle revendique 80 % de la mer de Chine méridionale et une multitude d'îles, de récifs et de haut-fonds de la région), remet en cause l'un des principes coutumiers de la convention de Montego Bay : «la terre domine la mer». Afin de soutenir ses revendications, Pékin conduit une série de manœuvres du «fait accompli», faisant usage d'une large palette de moyens : pêcheurs, milices, garde-côtes, navires de guerre, occupation d'îles et création d'entités administratives.

Conscients de ce paradoxe, les dirigeants chinois évoquent notamment l'Angleterre du XVII<sup>e</sup> siècle, qui déclarait ouvertes les mers extraterritoriales et fermées celles qui bordaient ses côtes. Toujours est-il que la posture chinoise dans la région mobilise particulièrement les États-voisins, qui manquent de capacités et se voient dénier l'accès aux ressources halieutiques et énergétiques en mer de Chine méridionale, mais également les puissances maritimes internationales, qui souhaitent préserver le droit de la mer.





## Climate Change and Sea-Level Rise: Is the UN Convention on the Law of the Sea Up to the Task?

Vladyslav Lanovoy et Sally O'Donnell, *International Community Law Review*, 2021.

*Vladyslav Lanovoy est juriste associé à la Cour internationale de Justice. Sally O' Donnell est administrateur associé chargé de sécurité au sein du Haut-commissariat des Nations unies pour les réfugiés. Ils publient cet article dans l'International Community Law Review, une revue qui étudie les implications des diverses traditions et tendances du droit international.*

Conséquence du changement climatique, le niveau mondial des océans s'élève à un rythme accéléré. D'ici la fin du XXI<sup>e</sup> siècle, il devrait augmenter de 0,43 à 0,84 mètre, avec des variations régionales de l'ordre de 30 %. Les événements climatiques extrêmes tels que les tempêtes, ainsi que les anomalies du cycle des marées deviendront également plus fréquents. Les conséquences de ces évolutions concerneront près de 680 millions de personnes, réparties dans plus de 70 pays, vivant dans des zones côtières à moins de 10 mètres au-dessus du niveau de la mer. Elles seront plus d'un milliard à l'horizon 2050.

Cette élévation du niveau des océans constitue un véritable défi pour le régime juridique des mers et des océans établi par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), notamment en matière de droit de l'environnement, de droits des réfugiés et du droit relatif à la souveraineté territoriale. Elle pourrait aussi entraîner la disparition ou la requalification d'entités maritimes et remettre en question certaines frontières maritimes.

Le changement climatique n'a pas été directement envisagé au moment de la rédaction de la CNUDM. La question est de savoir comment de telles évolutions environnementales seront appréhendées par les 168 États-membres qui ont ratifié la convention, si les pratiques de certains d'entre eux conduiront à de nouvelles règles, mais aussi, et surtout, si certains pays en profiteront pour modifier le droit de la mer à leur profit.

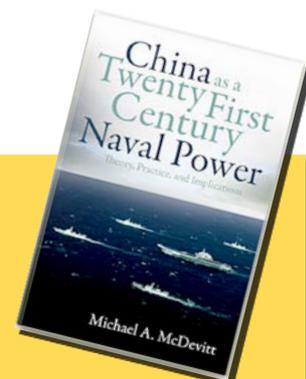




## Périscopé a lu

### China twenty First Century Naval Power

Contre-Amiral Michael McDevitt, Naval Institute Press, 2020.



Les ambitions du président chinois Xi Jinping sont claires : il souhaite que la Chine devienne une « grande puissance maritime », et l'APL « une force armée de classe mondiale d'ici 2050 », voire d'ici 2035. Dans son ouvrage, le contre-amiral américain Michael McDevitt se penche sur la marine chinoise et la manière dont elle s'est transformée pour atteindre l'objectif qui lui a été assigné.

L'auteur examine d'abord les raisons des ambitions maritimes de Pékin, notamment la dépendance de la Chine à l'égard du commerce extérieur, mise au prisme de la stratégie de la « Belt and Road Initiative ». Celle-ci suscite des inquiétudes au sein de l'armée chinoise, car elle met en exergue les vulnérabilités de ses intérêts à l'étranger et le caractère stratégique de ses lignes de vie maritimes. Pour répondre à cette « angoisse de la voie maritime », la marine de l'APL (PLAN) est passée d'un format et d'une doctrine axés sur les « mers proches » à un outil d'envergure mondiale.

Michael McDevitt détaille la rapidité avec laquelle cette transformation s'est opérée, grâce à une approche « étape par étape » et à un financement abondant. Par ailleurs, pendant une dizaine d'années, l'APL a profité de ses patrouilles anti-piraterie en océan Indien pour accélérer sa courbe d'apprentissage et accéder au statut de « Marine bleue ». McDevitt examine ensuite le rôle de la PLAN en mer de Chine méridionale et en océan Indien, et décrit notamment ce que l'on peut en attendre en cas de conflit entre Pékin et Taïwan. Pour le contre-amiral américain, la PLAN est un pilier de la doctrine militaire chinoise, qui vise à maintenir les forces américaines à distance à l'aide d'une stratégie d'anti-accès et de déni de zone A2/AD.

McDevitt conclut son ouvrage en validant la prévision de Xi Jinping : la PLAN sera une « marine de classe mondiale » dans les quinze prochaines années.

## Le Chiffre

# 1,6 million

En kilomètres carrés, c'est la superficie estimée du vortex de déchets du Pacifique nord, une zone de l'océan où les courants marins concentrent une partie des déchets plastiques rejetés dans les océans. Découvert en 1997, la taille de ce « septième continent » de plastique correspond à trois fois la superficie de la France.



Source : Serge Planes directeur scientifique de l'expédition Tara Pacific (Clipperton)





## LES CORPS DE DÉBARQUEMENT : UN OUTIL DÉCISIF EN PLEINE ÉVOLUTION



### The Marine Corps must reinvent itself

Dahmer Austin, *U.S. Naval Institute*, décembre 2019.

*Dans cet article publié par l'US Naval Institute, Austin Dahmer, Captain dans l'US Marine Corps, estime que pour se préparer efficacement à de potentiels conflits inter-étatiques, les Marines doivent devenir une force plus légère et plus polyvalente. Des réformes structurelles conséquentes sont nécessaires, mais aussi une remise en questions des modi operandi.*

Pour le département de la Défense des États-Unis, la «compétition stratégique entre États, et non plus le terrorisme, est désormais la principale préoccupation pour la sécurité nationale». Or, les opérations menées par le Corps des Marines en Irak et en Afghanistan ces vingt dernières années sont très éloignées des formes de combat liées à l'émergence d'un conflit interétatique d'envergure. Le renouveau de la rivalité entre grandes puissances apparaît ainsi comme une opportunité pour l'US Marine Corps de se réinventer après des années de stagnation.

La réforme des Marines est impérative pour renforcer son utilité voire même garantir sa survie, dans un contexte où son existence même est remise en cause. C'est la carte de la légèreté et de la polyvalence qui est jouée : l'US Marine Corps doit ainsi pouvoir s'intégrer pleinement dans la structure de l'US Navy, en remaniant ses forces terrestres et en abandonnant sa composante aérienne. Cette intégration doit lui permettre au corps de recouvrer et de renforcer sa nature amphibie

Si ce pas est franchi, l'aviation des Marines sera logiquement intégrée à celle de l'US Navy afin d'éviter une redondance et de réduire les coûts. Pour ce qui est de la composante terrestre, la plupart des blindés seront mis de côté, pour permettre à l'US Marine Corps de devenir une force d'infanterie légère capable de manœuvrer et de communiquer clandestinement en territoire contesté pendant de longues périodes. Ces évolutions requièrent un profond changement de doctrine.



### China and Japan are building forces to fight it out on Pacific islands - here's how they stack up

Brimelow Benjamin, *Business Insider*, août 2020.

*Dans cet article publié par le site d'information américain Business Insider, Benjamin Brimelow, journaliste spécialisé dans les relations internationales et l'actualité militaire, livre une analyse de la montée en puissance des forces de débarquement chinoise et japonaise. L'auteur explique pourquoi et comment les deux pays se préparent à l'éventualité d'un conflit en mer de Chine orientale, et détaille le développement de leurs forces respectives.*

Les revendications territoriales de Pékin couvrent un périmètre très large, des îles Paracels et Spratleys en mer de Chine méridionale, aux îles Senkaku/Diaoyu en mer de Chine orientale. Ces îlots sont au cœur d'un conflit de longue date entre la Chine, le Japon et Taïwan, conflit qui pourrait à l'avenir dégénérer en affrontement armé. En cas de conflit direct entre la Chine et le Japon, la capacité à conquérir et à défendre des territoires insulaires sera un facteur de victoire déterminant, et les deux pays se préparent en conséquence.

...





La force d'infanterie de marine de Pékin, la PLANMC (*People's Liberation Army Navy Marines Corps*) a connu ces dernières années une croissance substantielle de ses effectifs, qui atteindraient désormais 100 000 hommes, et de ses équipement (véhicules blindés amphibies ZBD-05). Les *Marines* chinois disposent également de navires Type-071 et Type-075 de la marine pour conduire des opérations amphibies.

Face à l'arsenal chinois, le Japon dispose de moyens plus limités mais qui devraient se développer. L'*Amphibious Rapid Deployment Brigade* (ARDB), forte de 3 000 hommes, a été créée en 2018 à partir d'unités préexistantes. Entraînée par les *US Marines*, ses effectifs sont certes réduits, mais ses missions sont différentes : en cas de conflit, l'ARDB aura seulement pour mission de défendre les îles méridionales.



## Les Bérêts noirs de la flotte du Pacifique

Jean-Pierre Husson, *Raids*, décembre 2018.

*Ancien parachutiste et journaliste spécialisé dans le domaine de la défense et de la géostratégie, Jean-Pierre Husson livre dans cet article de la revue française Raids un état des lieux des forces de fusiliers marins de la marine russe. Il se concentre notamment sur celles de la flotte du Pacifique, destinée selon lui à jouer un rôle dans la sécurisation de l'archipel des îles Kouriles, stratégique pour la Russie.*

Depuis plus d'une décennie, les îles Kouriles – ligne discontinue de petites îles volcaniques séparant la mer d'Okhotsk de l'océan Pacifique – redeviennent une préoccupation pour Moscou. Motif d'une dispute territoriale ancienne entre le Japon et la Russie, elles se situent à proximité de la péninsule du Kamtchatka, qui accueille notamment une importante base russe de SNLE. Le contrôle de ces îles est stratégique pour Moscou, qui a annoncé en 2014 la construction d'infrastructures militaires sur leur partie méridionale.

Pour assurer sa mainmise sur l'archipel, la Russie peut notamment compter sur les « Bérêts noirs » de sa flotte du Pacifique, la 155<sup>e</sup> brigade de la garde. Cette dernière est en effet l'une des grandes unités de fusiliers marins russes, aux côtés de ses homologues des flottes de la Baltique, du Nord et de la mer Noire.

Contrairement à leurs homologues américains, les fusiliers marins russes ne disposent pas de moyens aériens propres : ils dépendent pour cela de l'aviation navale. Les missions confiées à ces unités dotées d'un solide esprit de corps et d'un encadrement de qualité sont classiques : saisie de points clés - détroits et îles stratégiques assauts amphibies, protection des navires et des infrastructures navales.

Les Bérêts noirs de la 155<sup>e</sup> brigade disposent d'une riche expérience, acquise au combat lors des conflits tchéchènes. La Russie a bien l'intention d'utiliser leurs compétences diversifiés pour sécuriser et renforcer le verrou stratégique que constituent les îles Kouriles.





## Could Mexico's Version of the Marine Corps Crush the Cartels?

Larson Caleb, *The National Interest*, décembre 2019.

Dans cet article de la revue américaine *The National Interest*, l'auteur, spécialiste en sciences politiques à l'université d'Erfurt, explique comment le corps de débarquement mexicain, réputé pour son efficacité et son intégrité, pourrait devenir le fer de lance de la lutte contre les cartels. Il met cependant aussi en garde contre les effets pervers qu'une telle utilisation pourrait avoir sur cette force d'élite.

Comparées à leurs homologues d'Amérique du Nord, la Marine et les fusiliers marins mexicains sont de taille relativement modeste, leurs effectifs s'élevant respectivement à 66 000 et 18 000 hommes. Ils ont pourtant acquis une réputation d'efficacité et de professionnalisme en combattant les cartels mexicains, notamment après le démantèlement du cartel de *Los Zetas* entre 2008 et 2012, ou encore la capture du baron de la drogue *El Chapo*. Les Marines sont désormais jugés plus efficaces que l'armée de terre mexicaine dans la lutte contre les cartels, notamment par les services américains de lutte contre la drogue, qui cherchent à approfondir leur coopération avec eux.

L'efficacité des *Marines* et de la Marine mexicaine peut s'expliquer par l'absence relative de corruption dans ses rangs. Les forces navales sont en effet – logiquement – pour l'essentiel basées sur les côtes, où l'influence des cartels est moindre. Par ailleurs, de par leur petite taille, ces branches de l'armée mexicaine bénéficient d'un esprit de corps plus développé, qui est un barrage supplémentaire contre d'éventuelles tentatives de corruption.

Conscient de ces qualités, le gouvernement mexicain implique de plus en plus ses fusiliers marins dans la lutte contre les cartels. Mais cette marque de confiance pourrait se révéler à terme un cadeau empoisonné : en renforçant le format et la présence des fusiliers marins à l'intérieur des terres, ceux-ci se trouveront plus exposés aux tentatives de corruption, ce qui pourrait nuire à leur intégrité et leur efficacité.



## Marines and mercenaries : Beware the irregular threat in the littoral

Mills Walker, *Center for International Maritime Studies*, août 2020.

Dans cet article du think-tank *Center for International Maritime Studies*, Walker D. Mills, officier de l'*US Marine Corps*, décrit les risques induits par l'urbanisation croissante des littoraux dans le monde. Pour faire face à ces risques, l'*US Marine Corps* doit conserver ses savoir-faire de lutte asymétrique, dans un contexte de pivot capacitaire vers le combat de haute-intensité.

Le monde est de plus en plus urbanisé, et cette urbanisation se développe principalement le long des cours d'eau et des littoraux. Cette convergence, parfois désignée sous le nom de « littoralisation », est également susceptible de renforcer par synergie les risques inhérents à chacun de ces environnements, faisant des littoraux des zones en proie à l'instabilité et aux conflits.

Face à des littoraux densément urbanisés, la piraterie, les opérations de guerre des mines ou les attaques maritimes suicides, menées par des acteurs non-étatiques ou des pays hostiles, auraient des conséquences décuplées. Par ailleurs, l'urbanisation des littoraux faciliterait potentiellement l'infiltration de groupes criminels par voie maritime si la surveillance côtière n'est pas adaptée en conséquence (attentats de Mumbai en 2008, narco sous-marins).

Riche de leur expérience en guerre asymétrique, les forces de débarquement, et notamment l'*US Marine Corps*, peuvent apporter des savoir-faire pertinents pour lutter contre les risques liés à la littoralisation. Dans un contexte de pivot vers le combat de haute-intensité, les *Marines* américains doivent absolument conserver cette expérience pour anticiper les menaces de demain sur un large spectre.





## VARIA



### Op-ed: is it time for the U.S. navy to build the drone carrier warship?

Peter Ong, *Naval News*, avril 2021.

*Peter Ong est un journaliste indépendant accrédité par la Fédération internationale des journalistes (FIJ). Il travaille pour Naval News, journal en ligne spécialisé dans les faits liés à l'actualité navale. Dans cet article, l'auteur se penche sur l'idée déjà ancienne d'acquisition d'un porte-drones, alors que le Congrès et l'US Navy débattent actuellement du format de la flotte américaine.*

L'US Navy s'est fixée pour objectif d'atteindre une flotte de plus de 500 navires avant 2050. Bien que plusieurs navires américains aient déjà projeté des drones, aucun n'est actuellement en capacité de lancer des drones aériens, maritimes et sous-marins en nombre significatif. Dans ce contexte, Peter Ong examine la possibilité de développer des porte-drones (*drone carrier warship*).

L'intérêt de tels bâtiments serait leur taille relativement réduite et leur faible coût de production et d'entretien, qui permettrait de constituer facilement une flotte significative. Équipés à la fois de systèmes de lancement vertical, de canon de 155 mm et de drones, ils pourraient fournir une puissance de feu polyvalente, ainsi qu'un appui-feu aérien et naval longue portée au profit des forces terrestres. Peter Ong précise que deux constructeurs navals ont proposé des projets de bâtiments capables de remplir ces exigences : *BAE Systems* avec le *UXV Drone Carrier* (8000 tonnes) et *Naval Group* avec le *Ocean Avenger* (4000 tonnes).

Ces bâtiments pourraient remplir de multiples missions : servir de support à un système aéroporté de détection lointaine et de contrôle, collecter des renseignements, mener une surveillance armée, escorter des convois, ou encore contrer des essais de drones. Ils pourraient ainsi constituer une composante complémentaire aux groupes aéronavals constitués autour de porte-avions ou de navires d'assaut amphibie, de type LHA, qui doivent pouvoir être projetés partout.





## Soft cyber law makes port facilities soft cyber targets

Michael C. Petta, *Center for International Maritime Security, May 2021.*

Le commandant Michael C. Petta, membre de l'United States Coast Guard, est directeur associé des opérations maritimes et professeur de droit international au Stockton Center for International Law de l'US Naval War College. Dans cet article, il étudie la vulnérabilité du système portuaire international, en termes de cybersécurité, causée par une législation trop souple.

Le récent accident du porte-conteneurs *Ever Given* dans le canal de Suez a souligné la fragilité et le caractère stratégique du transport maritime dans le système commercial mondial : d'après certaines estimations, cette perturbation du trafic maritime aurait bloqué chaque jour l'équivalent de 9 milliards de dollars de marchandises.

Dans un autre registre, la cybersécurité des ports constitue un autre point de vulnérabilité du volet maritime du commerce mondial. Déjà en 2017, une résolution de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) insistait sur le besoin urgent de lutter contre les cyber-menaces maritimes. Quelques jours plus tard, l'armateur Maersk subissait justement une cyberattaque majeure.

Le système portuaire mondial fait l'objet de mesures de sécurité, notamment celles établies dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) élaboré par les États-membres de l'OMI. Une partie de ces réglementations est contraignante, en revanche celles qui concernent la cybersécurité sont vagues et assez souples.

Dans ce contexte, l'auteur préconise le renforcement des règlements de l'ISPS, de manière semblable aux mesures prises par les États-Unis, qui contraignent désormais leurs ports à inclure dans leur plan de sécurité des installations des mesures de cybersécurité. A l'échelle mondiale, cela permettrait la mise en place d'un cadre d'application cohérent et uniforme pour le système portuaire international.



## Diving off the platform-centric mind-set : Algorithmic warfare will require an energetic focus on software updatability, not today's overwhelming emphasis on ship types and totals

Evan A. Karlik, *U.S. Naval Institute, Mai 2021.*

Le capitaine de corvette Karlik est un officier spécialisé en ingénierie aérospatiale. Il a notamment occupé un poste au National Reconnaissance Office puis dans le bureau en charge du développement du programme F-35 Joint Strike Fighter. Selon lui, la mise à jour constante des algorithmes militaires constitue un enjeu au moins aussi important que l'augmentation du nombre de navires.

Contrairement à ce que laissent penser les officiers programmes de l'US Navy, l'hégémonie stratégique maritime n'est pas à chercher du côté du nombre de bâtiments. La rupture stratégique se situerait plutôt dans la capacité à améliorer et à mettre constamment à jour les algorithmes militaires.

...





Les progrès effectués ces dernières années sur les réseaux neuronaux profonds ont permis de créer des algorithmes d'intelligence artificielle capables de s'auto-améliorer grâce à leur analyse itérative du terrain. La supériorité opérationnelle passe par la supériorité des logiciels, notamment des systèmes de combat, par exemple en matière de partage des données de terrain entre forces interarmées parfois éloignées, mais aussi pour une meilleure coordination au feu. En parallèle, il est également important d'améliorer les interfaces homme-machine.

Pour le capitaine de corvette Karlik, les États-Unis doivent mettre en place des usines de logiciels aptes à résoudre rapidement les problèmes des flottes. Il préconise également de maintenir le "Compile to Combat in 24 Hours" (C2C24), lequel vise à mettre à jour plus rapidement les logiciels des navires grâce à l'utilisation de micro-applications modulaires similaires aux applications pour smartphone. Cela doit être également adapté aux navires à la mer.

## Australia's south China sea challenges

Malcolm Cook, Lowy Institute, 26 mai 2021.

Malcolm Cook est un spécialiste de l'Asie du Sud-Est et un chercheur au Lowy Institute, un think tank indépendant australien. Dans cet article, il souligne le rôle majeur que devra jouer l'Australie en Mer de Chine méridionale dans les prochaines décennies.

Ces dernières décennies, la politique expansionniste chinoise en mer de Chine méridionale est devenue progressivement agressive envers les pays proches, obligeant l'Australie à réagir. Face à de nombreuses revendications, faire face à des défis et pour conserver son influence internationale, Canberra s'est donné un rôle de médiateur dans les conflits régionaux.

En 2016, suite aux tensions entre les Philippines et la Chine, le tribunal arbitral pour la Mer de Chine méridionale a rendu un arrêt dans lequel il préconisait l'établissement d'un code de conduite refusé par Pékin qui le jugait trop restrictif vis à vis de ses ambitions hégémoniques régionales. L'Australie travaille aujourd'hui la signature d'un tel accord international tout en s'assurant qu'il respectera la jurisprudence du juge arbitral.

Sous la pression constante des États-Unis, Canberra mène également des opérations pour la sauvegarde de la liberté de navigation, susceptibles de renforcer l'hostilité de Pékin. L'Australie est donc partagée entre la nécessité de contrer les revendications chinoises en Mer de Chine méridionale, en application du droit international, et le besoin de concilier les intérêts des États de la région sur le statut de cette zone géographique, afin de réduire les mesures punitives prises par la Chine à son encontre.





## Envisioning a dystopian future in the south china sea

Tuan N. Pham, *Center for International Maritime Security*, May 2021.

*Le capitaine Tuan Pham est stratège maritime et chercheur spécialisé dans l'étude de la Chine et de l'Indo-Pacifique. Il publie ici un article pour le Center for International Maritime Security (CIMSEC), un think tank spécialisé dans les questions de sécurité maritime internationale établi à Washington. Partant d'un court récit dystopique qui met en scène une hypothétique hégémonie totale de la Chine en 2035 sur la mer de Chine méridionale, l'article s'interroge sur la volonté chinoise d'appropriation de cette mer en dépit des conventions internationales. Il en déduit un mode d'action pour contrer les ambitions chinoises.*

L'attention de la communauté internationale ayant été absorbée par la crise sanitaire liée au COVID ces derniers mois, la Chine en a profité pour renforcer son influence sur les zones maritimes contestées qu'elle revendique depuis plusieurs décennies. Pour contenir ces ambitions, particulièrement en mer de Chine Méridionale, Tuan Pham estime que les États-Unis doivent mettre en œuvre une stratégie multiforme, fondée sur une série d'actions coordonnées, attaquant de manière asymétrique la stratégie chinoise.

Parmi ces actions, l'auteur recommande de soutenir les revendications maritimes et les contestations juridiques des États riverains et d'encourager parallèlement une « grande négociation » multilatérale pour régler les différends internes et définir une position commune, i.e. présenter un front uni face à la Chine. Il préconise également d'aider tous les États riverains à renforcer leur influence sur la mer de Chine méridionale, et à en exploiter les ressources maritimes, en collaboration avec les grandes sociétés internationales. Enfin, il mentionne l'importance d'assurer une présence navale collective dans les eaux de la mer de Chine méridionale, notamment par des exercices multinationaux, afin de réaffirmer le droit à une mer libre permettant à toutes les nations d'y naviguer.

L'objectif de ces actions est de dissuader la Chine de poursuivre sa politique hégémonique, en lui opposant un front uni et multiforme. Le but final étant d'acquérir une position avantageuse pour négocier en position de force. La stratégie cumulative est ainsi censée permettre aux États-Unis de conserver l'initiative stratégique et leur liberté de mouvement tout en contrôlant l'escalade des tensions.





## Les publications du CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse régulièrement 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.

### Périscope

Publié tous les deux mois, Périscope 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 amers

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
- N°19 – Les détroits de l'océan Indien. Mai 2021

