



AVANT-PROPOS

Premier numéro de *Périscopes*, nouvelle revue de presse stratégique du CESM

Les espaces maritimes sont plus que jamais au cœur des préoccupations actuelles : rivalités territoriales et militaires, espoirs d'exploitation économique, enjeux environnementaux majeurs, liaisons commerciales indispensables à l'économie mondiale...

Cette importance se reflète dans le nombre et la diversité des recherches que chaque aspect du monde maritime suscite : travaux universitaires, journalistiques, think-tanks, blogs... Il serait illusoire d'espérer en faire le tour.

Plus modestement, le Centre d'études stratégiques de la Marine se propose de présenter, dans une nouvelle publication bimestrielle, quelques-uns des travaux parus récemment en français ou en anglais, dans la presse internationale, les revues universitaires ou les centres de recherche spécialisés. Évidemment, la priorité sera donnée aux sujets à dominante militaire ou géopolitique. À défaut d'exhaustivité, chaque édition abordera trois thèmes d'actualité qui ont fait l'objet d'analyses récentes.

Ainsi, dans ce premier numéro, il est question du golfe Arabo-persique, plus particulièrement du rôle de l'Iran qui cherche à s'affirmer dans le jeu des puissances régionales et mondiales. Le deuxième thème s'intéresse au porte-avions en tant que qu'instrument de puissance indépassable. Enfin, troisième thème, la Russie et la mer. Au moment où le pays réaffirme sa puissance dans le monde, c'est bien souvent sur mer que se portent ses efforts, en Méditerranée via la Mer noire notamment, ainsi qu'en Arctique.

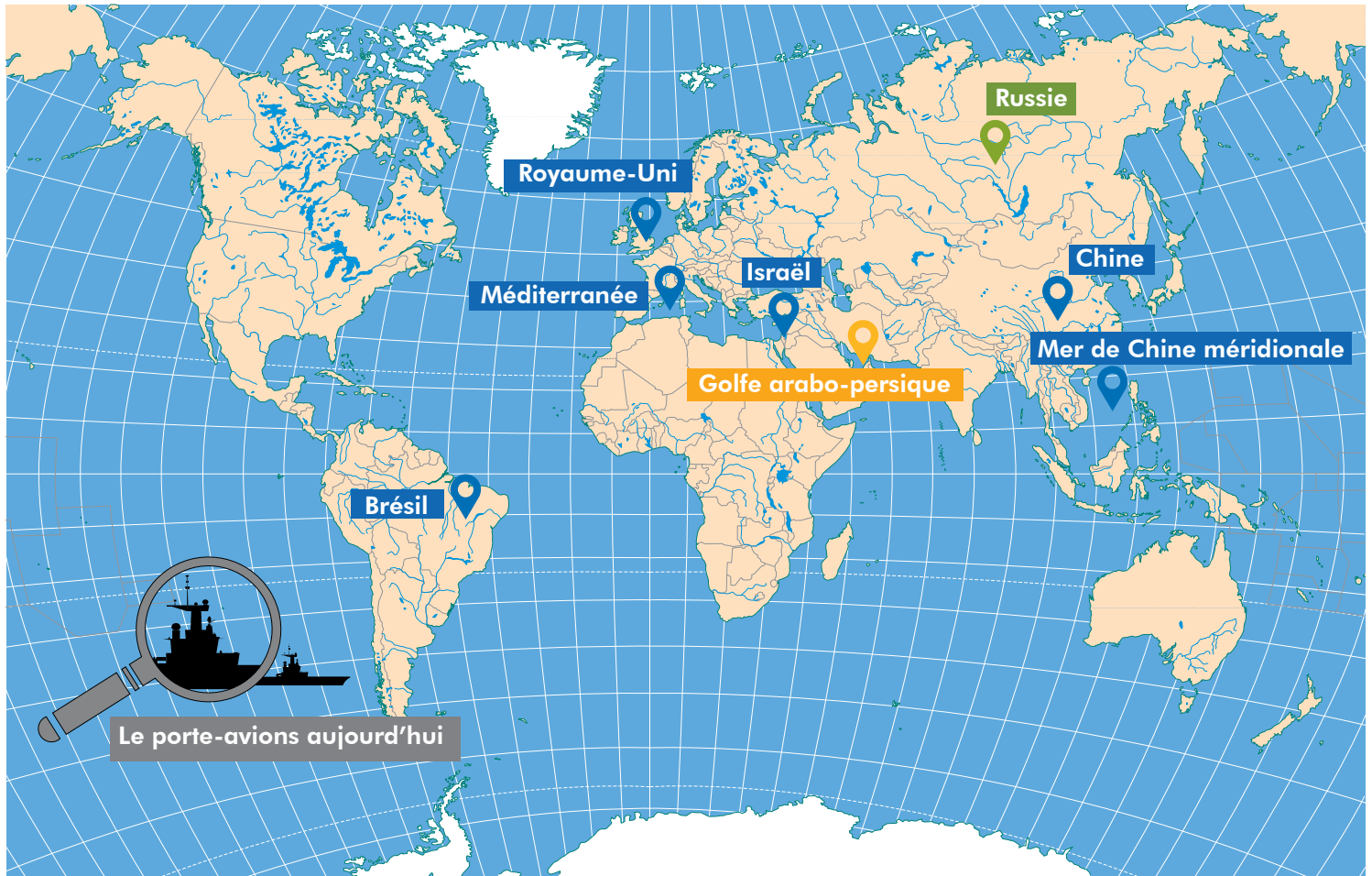
Quelques articles finaux abordent d'autres horizons, des ambitions navales du Brésil et d'Israël à la signature d'un accord privé entre des pêcheurs italiens et des autorités libyennes non reconnues, préfigurant peut-être le rôle d'entités non publiques dans l'exploitation des mers.

Rendez-vous en décembre pour le prochain numéro de *Périscopes* et bonne lecture.



Le porte-aéronefs britannique HMS Queen Elizabeth





SOMMAIRE

LE GOLFE ARABO-PERSIQUE



Iran's threat to Saudi critical infrastructures : the implications of U.S.-Iranian escalation - CSIS

Alliances insolites autour de la mer d'Oman – *Le Monde diplomatique*

Strait of Hormuz closure would cause chemical supply shock, hurt demand – ICIS

How Iran is seeking stability in a teetering world – *Bourse&Bazaar*

STRATÉGIE : LE PORTE-AVIONS AUJOURD'HUI



Are navies dying? – *The National Interest*

Are aircraft carriers obsolete ?

The Pentagon R&D chief takes on the topic – *Defense News*

Le retour des doctrines de Défense des années 50 est-il en cours ? – *Méta-Défense*

Why China can't target U.S. aircraft carriers - *Forbes*

Advancing UK maritime aviation in the Queen Elizabeth-class era – *IISS*

Dans l'œil du Périscope



Périscope a lu
Le chiffre

LA RUSSIE ET LA MER



Russie : l'océan, un horizon lointain – *Diplomatie*

Russia's naval strategy in the Mediterranean – *George C. Marshall Institute*

Russia's Black Sea Fleet : toward a multiregional force – *C.N.A.*

VARIA



La situation en mer de Chine du Sud : amélioration ou point mort ? – *FRS*

La Chine en quête de sécurité pour ses approvisionnements : impacts globaux – *IFRI*

The strategic implications of Israel's turn to the sea – *War on the Rocks*

Brazil's strategic expansion in the Indo-Pacific – *The Diplomat*
Géopolitique méditerranéenne de la pêche – *Le Grand Continent*



Liens articles



Lien internet



LE GOLFE ARABO-PERSIQUE



Iran's threat to Saudi critical infrastructure : The implications of U.S.-Iranian escalation

Seth G. Jones, Danika Newlee, Nicholas Harrington et Joseph S. Bermudez Jr. Center for Strategic & International Studies (CSIS), 5 août 2019

Rédigé avant l'attaque contre les installations pétrolières d'Aramco à Abqaiq et Khurais, cet article s'intéresse aux moyens militaires à disposition de l'Iran, à ses cibles potentielles en Arabie saoudite et au comportement des États-Unis face à ces menaces.

La hausse des tensions avec l'Iran a conduit les États-Unis à déployer des équipements et des troupes supplémentaires dans la région du golfe Arabo-persique afin de rassurer ses alliés, particulièrement l'Arabie saoudite, en première ligne de la lutte contre l'Iran.

D'autant que l'Iran dispose d'une panoplie de missiles importante et variée d'une portée de 300 km pour le Fateh-110 à 2 500 km pour le Soumar. Tout le territoire saoudien est donc potentiellement menacé, notamment les infrastructures critiques du pays telles que les ports, les usines de dessalement et bien sûr les installations pétrolières.

Ces sites sont aussi susceptibles de subir des cyberattaques, un domaine dans lequel l'Iran, selon les renseignements américains, s'est beaucoup amélioré ces dernières années. Autre possibilité, l'Iran pourrait décider de bloquer le détroit d'Ormuz aux navires de ses adversaires du Golfe, les pénalisant ainsi financièrement puisque le détroit est un passage stratégique pour les exportations d'hydrocarbures. En effet, l'Iran dispose d'un large arsenal de mines et de batteries côtières, faisant peser une menace très efficace sur le détroit.



Alliances insolites autour de la mer d'Oman

Christophe Jaffrelot, *Le Monde diplomatique*, septembre 2019

Spécialiste de l'Inde, Christophe Jaffrelot est directeur de recherche au CERI, centre de recherche mixte entre Sciences Po Paris et le CNRS. Il signe un article dans Le Monde diplomatique, filiale du Monde spécialisée dans les questions internationales.

Deux axes bilatéraux traversent la mer d'Oman, liant d'une part Arabie saoudite et Pakistan, de l'autre Iran et Inde. Riyad compte sur l'appui militaire d'Islamabad, une des armées musulmanes les plus puissantes au monde, tandis que le Pakistan dépend grandement des finances saoudiennes. Outre une aide économique de 2 milliards de dollars consentie en 2018, le prince Ben Salman a promis d'investir 20 milliards dans le pays, notamment dans le port construit par la Chine à Gwadar.

En décembre 2018, l'Iran et l'Inde ont quant à eux conclu un accord bilatéral pour le développement du port iranien de Chabahar. Ce site permettrait de concurrencer Gwadar, à 70 km à l'est, et ses investissements chinois, tout en offrant à New Delhi un accès à l'Asie centrale contournant le Pakistan. Les États-Unis ont même exonéré ce projet d'embargo, pour faciliter l'accès indien à l'Afghanistan.

Néanmoins, les tensions qui opposent ces deux axes sont perméables à des ententes moins traditionnelles. L'Arabie saoudite s'est récemment tournée vers l'Inde et constitue aujourd'hui l'un de ses principaux fournisseurs d'hydrocarbures, tandis que les exportations iraniennes pâtiennent des sanctions américaines. De son côté, Téhéran profite d'un rapprochement diplomatique avec Islamabad pour suggérer son intégration au corridor maritime sino-pakistanaï, dans l'attente de la construction du gazoduc Iran-Pakistan.





Strait of Hormuz closure would cause chemical supply shock, hurt demand

Will Beacham, ICIS, 26 septembre 2019

Will Beacham, journaliste basé en Espagne, travaille pour la société d'analyse et d'information sur le marché des produits pétrochimiques ICIS, filiale du groupe britannique Reed Business Information.

Le détroit d'Ormuz est un point stratégique majeur, car il voit transiter plus de 20% des produits pétroliers de la consommation mondiale. La plupart des sites de production des pays de la péninsule arabique et du Moyen-Orient se trouvent sur les littoraux, et les produits pétroliers transitent quasi-exclusivement par voie maritime, les transports routier et ferroviaire demeurant résiduels.

Dans un contexte de fortes tensions dans le golfe Persique, l'attaque des sites pétroliers saoudiens d'Abqaiq et de Khurais n'a pas été suivie d'une réponse militaire. Les États-Unis, dont les prochaines élections présidentielles approchent, et l'Arabie saoudite pâtiraient bien plus d'une escalade militaire que l'Iran, isolé sur la scène internationale.

Un blocage maritime dans le Golfe isolerait la région du reste du monde et empêcherait l'exportation des produits pétrochimiques locaux. Cela aurait un effet dévastateur sur le marché énergétique global et entraînerait une hausse des prix dans un contexte où l'économie mondiale est déjà ralentie par divers facteurs, notamment la guerre commerciale sino-américaine.



How Iran is seeking stability in a teetering world

Alizera Saedi, Bourse&Bazaar, 19 septembre 2019

Alizera Saedi est membre du conseil d'administration du National Development Fund of the Islamic Republic of Iran, le fonds souverain de développement iranien. Il signe une tribune géoéconomique sur Bourse&Bazaar, un journal en ligne spécialisé sur l'Iran et dédié aux questions économiques, dont le siège social est situé à Londres.

Pour l'auteur, l'enlisement de l'accord sur le nucléaire iranien souligne l'actuelle reconfiguration géopolitique mondiale, Téhéran étant pris en étau entre « l'essor chinois, le retrait américain, la paralysie européenne et les ambitions russes ». La complexité de ces négociations tient notamment au contexte de guerre commerciale entre les deux superpuissances chinoise et américaine.

Dans le cadre des nouvelles Routes de la Soie (projet BRI), Pékin s'implante dans plusieurs ports stratégiques le long des principales voies mondiales du commerce maritime, notamment dans le détroit de Malacca dont l'importance surpasse peut-être celle du passage d'Ormuz. Dans cette perspective, les investissements dans le port pakistanais de Gwadar et l'accès facilité à ces infrastructures offrent à la Chine une porte sur le Moyen-Orient.

Le projet BRI démontre pour l'auteur la volonté chinoise de dominer l'espace reliant l'Asie à l'Europe, faisant écho à l'atout du contrôle du « heartland » dans la théorie de MacKINDER. Ces routes maritimes permettent en outre à Pékin de sécuriser ses approvisionnements en énergie, tandis que ses besoins ne cessent de croître. Le Moyen-Orient pourrait ainsi devenir un enjeu de compétition entre les deux superpuissances, et l'Iran, en faisant pression sur la sécurité dans le détroit d'Ormuz, peut se réaffirmer dans le grand jeu mondial.





STRATÉGIE NAVALE



Are navies dying ?

James Holmes, *The National Interest*, 7 septembre 2019

Ancien officier de l'US Navy ayant notamment participé à la guerre du Golfe, James Holmes occupe aujourd'hui la chaire de stratégie maritime au Naval War College américain. Il contribue régulièrement au journal en ligne américain spécialisé en relations internationales et défense The National Interest.

Si les doctrines d'emploi et les armements évoluent au rythme des ruptures technologiques et de leurs contre-mesures, les marines en tant que telles semblent immuables. Selon l'auteur, cette assertion pourrait néanmoins constituer l'une de ces affirmations scientifiques qui sont vraies... jusqu'à preuve du contraire, selon la théorie du physicien Thomas Kuhn. Ce dernier avait notamment critiqué la tendance de tout paradigme scientifique à faire fi des « anomalies » qui réfuteraient sa véracité, dans le seul but de perdurer (telle la foi dans le géocentrisme, avant le changement de paradigme de la révolution copernicienne).

L'auteur souligne alors qu'il est nécessaire de dépasser les paradigmes existants, pour appréhender les menaces actuelles. Le format des marines contemporaines, globalement hérité de la Seconde Guerre mondiale, se heurte aujourd'hui à des armes inédites : les missiles antinavires de très longue portée et les défenses anti-aériennes littorales notamment. Il est peu probable que cette tendance ne soit que passagère, et l'antique bataille du navire contre la citadelle fortifiée pourrait tourner à l'avantage de cette dernière.

Plusieurs scénarios d'avenir sont alors envisageables. Par exemple, le développement de telles armes par toutes les grandes nations finirait par couvrir l'intégralité des océans d'une sorte de dissuasion conventionnelle, assortie de capacités de blocus à distance. Une autre possibilité consisterait en l'apparition d'un hégémon qui, disposant seul de cette supériorité technologique, dominerait l'océan-monde en laissant subsister des marines réduites à la marge.

Une autre hypothèse, inspirée des écrits du stratégiste britannique Julian Corbett, laisserait penser que les marines actuelles sont à l'aube d'une profonde révolution, plus importante que le passage de la voile à la vapeur. Tout comme l'avènement des mines et torpilles précipita le remplacement des vaisseaux de ligne par des navires légers, les défenses côtières pourraient marquer la fin des grands bâtiments. Ils seraient alors supplantés par des flottilles de bateaux légers et bon marché, mais surarmés et fonctionnant en essais. Un tel exercice de pensée est nécessaire à la réflexion stratégique, pour anticiper les changements de paradigme à venir.





Are aircraft carriers obsolete? The Pentagon R&D chief takes on the topic

Jeff Martin, Defense News, 9 septembre 2019

Defense News, site américain spécialisé dans la politique et l'économie de défense, diffuse un extrait vidéo d'une intervention de Michael Griffin, sous-secrétaire américain à la Défense chargé de la R&D. Ingénieur aérospatial de formation, il a été administrateur de la NASA de 2005 à 2009.

À la question de savoir si le porte-avions est devenu une arme obsolète, M. Griffin indique qu'il n'en est rien et que cet outil participe à l'effort de l'US Navy de conserver une supériorité sur ses rivaux.

Il souligne cependant que des États comme la Chine ou la Russie, qui observent le fonctionnement de l'armée américaine depuis des décennies, se sont adaptés en élaborant des contre-mesures, notamment le missile chinois DF-26 ou le missile supersonique russe.

M. Griffin invite son auditoire à réfléchir à ce qui « effraierait » le plus la Chine, en comparant deux outils : d'une part un porte-avions, d'autre part 2 000 missiles conventionnels détenus par les États-Unis et leurs alliés du Pacifique, soulignant que ces deux options coûtent environ la même somme.



Le retour des doctrines de Défense des années 50 est-il en cours ?

Fabrice Wolf, Méta-Défense, 9 septembre 2019

Ancien pilote de patrouille maritime pour l'aéronautique navale française, Fabrice Wolf est aujourd'hui consultant en Défense et Innovation. Il a fondé au printemps 2019 le site francophone Méta-Défense, sur lequel sont publiées des analyses sur l'actualité de la Défense. Dans cet article, l'auteur réagit à une interview donnée par le sous-secrétaire américain à la Défense en charge de la R&D sur l'usage du porte-avions.

Avec l'apparition de missiles antinavires supersoniques comme le DF-26 chinois se pose la question de l'efficacité de bâtiments de très grand tonnage, notamment dans le rapport efficacité-coût. L'auteur souligne que cette situation rappelle les doctrines des années 1950 : l'essor et l'amélioration des armes balistiques avaient alors fait penser que les porte-avions deviendraient obsolètes et que seuls les missiles balistiques et leurs intercepteurs interviendraient dans les conflits futurs.

L'article rappelle que les missiles de moyenne portée et les porte-avions ne peuvent être comparés. Les premiers sont des armes de première frappe, à usage unique, destinées à neutraliser les structures stratégiques adverses au commencement du conflit.

Si, depuis quelques décennies, le porte-avions a été utilisé comme moyen « d'entrer en premier », son rôle est néanmoins avant tout d'offrir un soutien dans la durée, l'aviation pouvant exploiter les avantages tactiques ouverts par les vecteurs de première frappe. Cette logique est d'ailleurs celle suivie par la marine chinoise, qui construit en parallèle des destroyers assurant les frappes de missiles et des porte-avions.





Why China can't target U.S. aircraft carriers

Loren Thompson, Forbes, 9 août 2019

Loren Thompson a dirigé le programme de Security Studies à l'université de Georgetown avant de co-fonder le Lexington Institute, un think tank d'ancrage centre-droit spécialisé dans les questions de défense et de sécurité. Loren Thompson est contributeur régulier du magazine économique américain Forbes.

La supposée vulnérabilité des porte-avions aux missiles guidés de longue portée est un thème souvent évoqué, et pose la question de l'efficacité de bâtiments d'un tel tonnage. Pourtant, l'amiral John M. Richardson, ancien chef des opérations navales de l'US Navy, a indiqué que les forces navales américaines étaient moins vulnérables aujourd'hui qu'elles ne l'ont été depuis la Seconde Guerre mondiale.

Même la Chine, qui a développé un arsenal de missiles de longue portée très important, serait incapable de s'en prendre aux porte-avions américains. Selon l'auteur, l'immensité de l'océan Pacifique et la mobilité de ces bâtiments à propulsion nucléaire rendent le ciblage de ces derniers quasiment impossible.

Les moyens à disposition de la Chine pour localiser et cibler les porte-avions américains, notamment les satellites et les radars basés sur les côtes, ne seraient pas assez performants. Alors que les systèmes de défense du groupe aéronaval empêchent l'approche des avions de reconnaissance et des drones chinois, l'US Navy prend toutefois ces menaces très au sérieux et déploie des navires dotés du système de défense anti-missile Aegis dans le Pacifique.



Advancing UK maritime aviation in the Queen Elizabeth-class era

Nick Childs, The International Institute for Strategic Studies (IISS), 9 septembre 2019

Spécialiste des questions navales et de la sécurité maritime, l'auteur publie un rapport fondé sur un cycle de conférences tenu à la base d'aéronautique navale britannique de Yeovilton.

L'arrivée des deux porte-avions de la classe Queen Elizabeth dans la flotte britannique est un événement majeur pour le Royaume-Uni, qui va retrouver une capacité de projection de puissance considérable.

La Royal Navy va toutefois devoir relever plusieurs défis afin d'assurer ce retour en force d'une manière efficace. Le premier est politique : cette nouvelle classe de porte-avions offre un large panel d'options aux décideurs, qui devront élaborer une doctrine d'emploi adaptée. Le deuxième enjeu est celui de la coopération internationale, notamment avec les États-Unis au niveau bilatéral et avec les autres membres de l'OTAN. Le chasseur F-35B reste aussi un défi important car il s'agit d'un nouvel avion qui n'a pas encore atteint une maturité opérationnelle.

Le rapport se focalise par ailleurs sur trois autres défis que devront affronter les porte-avions britanniques, en premier lieu la menace sous-marine, domaine dans lequel l'Occident aurait perdu son avance technologique. Le deuxième est l'enjeu de l'interopérabilité interarmées sur laquelle la Royal Air Force et la Royal Navy travaillent mutuellement. Enfin, l'efficacité de cette force de frappe qu'est le porte-avions dépendra de sa disponibilité et de sa durabilité, domaines nécessitant une coopération forte avec les industriels.





Périscopes à lu

PRÉCIS DE LA PUISSANCE MARITIME. VERS LA FACULTÉ D'AGIR SUR LES OCÉANS Yan Giron, RL21 Editions, 2018



Cet essai tente de renouveler la notion de « puissance maritime » en soulignant le lien intrinsèque unissant les questions économiques aux enjeux navals dans l'aventure maritime. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer, qui a renforcé la place de l'État dans le contrôle et la gestion des océans (en instaurant notamment les zones économiques exclusives), a été adoptée en 1982, avant que les années 1990 ne marquent une nouvelle phase de la mondialisation économique. Ce cadre juridique peine aujourd'hui à intégrer les réalités économiques maritimes, portées principalement par les acteurs privés. Dans un contexte de ressources limitées et de concurrence accrue, les conflictualités traditionnelles (pirateries, tensions interétatiques...) s'assortissent en outre de rivalités plus contemporaines, dans les domaines bancaires ou juridiques. Une capacité d'action globale sur les océans doit reposer, selon l'auteur, sur une vision réaliste de cette conflictualité et sur le rééquilibrage d'un « triangle de la Puissance » composé des États, des acteurs économiques et des citoyens.

Le Chiffre

24%

C'est la part des hydrocarbures (pétrole et gaz) consommés dans l'UE en provenance de l'Arctique.

Source : La France et les nouveaux enjeux stratégiques en Arctique, 2019, DGRIS





LA RUSSIE ET LA MER



Russie : l'océan, un horizon lointain

Igor Delanoë, *Diplomatie*, 17 juin 2019

Auteur d'une thèse sur la flotte russe de la mer Noire, spécialiste des questions navales russes et directeur adjoint de l'Observatoire franco-russe, Igor Delanoë tient le blog spécialisé RusNavyIntelligence. Il collabore régulièrement au magazine Diplomatie, du groupe de presse français Areion, spécialisé en relations internationales et questions de Défense.

La doctrine maritime de 2001, renouvelée en 2015, révèle une stratégie maritime russe très précise, considérant l'océan tant sous un aspect économique que sécuritaire. Avec la 4^e ZEE mondiale et 40 000 km de côtes, la Russie a pourtant un accès difficile aux océans mondiaux (ports pris dans les glaces ou donnant sur des mers semi-fermées). Pour Moscou, le développement économique nécessite pourtant un libre accès à la mer.

Si les forces navales font l'objet d'une attention permanente, l'économie sous-tend la stratégie maritime nationale. Les façades maritimes, inégalement développées, reposent sur un réseau fluvial immense nécessaire au développement de l'*hinterland*. La mer Noire constitue le bassin le plus dynamique, suivi des ports de la mer Baltique.

Avec la fonte des glaces, la façade arctique s'impose comme un enjeu d'avenir, capable en outre de redynamiser la zone délaissée du Pacifique. Moscou détient aujourd'hui la flotte de brise-glaces la plus importante au monde, et entend conserver cet avantage pour accompagner l'ouverture des Routes maritimes du Nord. Le développement de sa façade septentrionale repose principalement sur le domaine énergétique (pétrole et gaz), qui justifie l'ouverture de chantiers navals. La Défense accompagne ce mouvement par la réouverture d'un chapelet de bases polaires et la construction de patrouilleurs brise-glaces équipés de missiles Kalibr.



Russia's Naval Strategy in the Mediterranean

Dmitry Gorenburg, *Security Insights*, George C. Marshall European Center for Security Studies, juillet 2019

Le George C. Marshall Center est un centre de recherche en sécurité internationale fondé sur un partenariat entre les gouvernements américain et allemand. Dmitry Gorenburg est chercheur au sein du Center of Naval Analysis américain. Spécialiste du monde russe, il travaille principalement sur les questions militaires et tient le blog Russian Military Reform.

En une décennie, la présence de la marine russe en Méditerranée orientale s'est considérablement accrue, jusqu'à devenir quasi-permanente depuis la création d'un escadron méditerranéen en 2013. Celui-ci intègre des navires provenant principalement de la flotte de la mer Noire, mais également des flottes du Nord et de la Baltique.

...





Pour Moscou, ce déploiement s'inscrit dans une stratégie de protection de ses abords méridionaux, en repoussant les éventuelles menaces le plus loin possible du territoire national. Il sert par ailleurs à la Russie à se poser en contrepoids des forces de l'OTAN, des États-Unis en particulier, en Méditerranée orientale voire centrale. Si le port de Tartous est aujourd'hui la seule base navale russe à l'étranger, la sécurisation d'autres points d'appui permettrait à Moscou de soutenir une projection d'influence dans la région, et notamment au Moyen-Orient.

Depuis le début de son intervention en Syrie, la Russie a mis l'accent sur les opérations conjointes, la flotte offrant un appui-feu aux forces terrestres et aériennes ainsi qu'un soutien logistique. Les bâtiments russes croisant en Méditerranée servent en outre une logique de dissuasion conventionnelle, grâce à l'emport de missiles de croisière Kalibr par de nombreux navires de faible tonnage, renforcée par le couplage avec les systèmes multicouches de défenses anti-aériennes basées à terre.



Russia's Black Sea fleet : Toward a multiregional force

Igor Delanoë, Center for Naval Analyses (CNA), 5 juin 2019

Auteur d'une thèse sur la flotte russe de la mer Noire, spécialiste des questions navales russes et directeur adjoint de l'Observatoire franco-russe, Igor Delanoë tient le blog spécialisé RusNavyIntelligence. Il s'intéresse à la Flotte de la mer Noire et à son évolution depuis le début des années 2000.

Durant la période soviétique, la flotte de la mer Noire avait pour mission de contester la suprématie de l'OTAN en Méditerranée, faciliter les partenariats avec les pays du Moyen-Orient et d'Afrique, et bien évidemment contrôler la mer Noire. Quasiment délaissée jusqu'au début des années 2010, la Russie a lancé la modernisation de cette flotte en y positionnant de nouveaux sous-marins, des corvettes dotées de missiles Kalibr et des frégates de la classe Admiral Grigorovich.

L'article étudie dans le détail les futures acquisitions de la flotte de la mer Noire. Si aucun nouveau sous-marin n'est prévu, la Russie pourrait commander des navires amphibies de type Serna en raison des tensions en mer d'Azov. Dotée en grande partie d'unités légères, la flotte de la mer Noire dispose d'un rayon d'action qui reste limité, mais le développement des missiles Kalibr, notamment, en fait une force dotée d'une capacité de frappe en profondeur.

Contrairement à ses autres flottes, la Russie fait face en mer Noire à un environnement hostile direct avec l'Ukraine et à une hausse de l'activité de l'OTAN. La Russie s'est donc tournée vers une posture dissuasive fondée sur une logique d'*anti-access/area denial* (A2/AD) dans la région, notamment avec l'installation de systèmes de défense antiaérienne S-400 en Crimée. Avec la guerre russo-géorgienne de 2008, l'annexion de la Crimée en 2014 et les opérations en Syrie depuis 2015, la flotte de la mer Noire a joué un rôle dans chacune des trois dernières opérations de l'armée russe, démontrant son retour en force amorcé depuis 2011.





La situation en mer de Chine du Sud : amélioration ou point mort Valérie Niquet, Fondation pour la Recherche Stratégique (FRS), 23 juillet 2019

Maître de recherche au sein du think tank français FRS, Valérie Niquet a publié de nombreux ouvrages sur la Chine. Elle a occupé le poste de Directeur de recherche Asie à l'Institut des Relations internationales et Stratégiques (IRIS) et a enseigné « La géostratégie orientale » au Collège interarmées de Défense.

Les ambitions chinoises sur la mer de Chine méridionale se sont traduites depuis des années par des annexions territoriales unilatérales de divers îlots et rochers, la présence ostensible de navires de guerre ou de bateaux de pêches, la remise en cause du droit de passage ... Depuis 2017 toutefois, la Chine n'a procédé à aucune nouvelle occupation de territoires. Est-ce à dire pour autant qu'elle a abandonné ses ambitions sur cette zone ?

La réalité démontre plutôt le contraire car la militarisation des territoires conquis auparavant s'est poursuivie : construction de pistes d'aviation et d'installations portuaires, déploiement de capacités anti-aériennes et de missiles sur certains îlots ... À l'évidence, la Chine continue de renforcer ses capacités de projection vers le sud.

La fin – ou la suspension – des conquêtes territoriales s'expliquent en revanche par plusieurs raisons. En 2016, une décision de la Cour permanente d'arbitrage de la Haye a rejeté sur le fond toutes les revendications chinoises sur cette zone. Dans le même temps, les pays de la région – souvent dans un but d'exploitation économique future – ont réaffirmé leur souveraineté. Quant aux États-Unis, après une période de flottement, ils ont repris une position sans ambiguïté et renforcé leur coopération militaire avec les États riverains concernés. Surtout, l'internationalisation de ce conflit, notamment sur la base de la décision arbitrale de 2016, ne fait pas le jeu de la Chine qui souhaite cantonner les oppositions avec les pays de la région à des relations bilatérales, l'asymétrie des forces en présence lui étant alors très favorable.

Enfin, il semble qu'au sein même du pouvoir chinois, la politique d'agressivité pour contrôler la mer de Chine méridionale soit désormais considérée comme contre-productive vis-à-vis des pays de la région et des États-Unis.



China's quest for gas supply security : The global implications

Sylvie Cornot-Gandolphe, Institut français des relations internationales (IFRI), septembre 2019.

Spécialiste des questions énergétiques, l'auteur a travaillé par le passé dans de nombreuses institutions internationales. Depuis 2012, elle collabore avec le Centre énergie & climat de l'IFRI, think tank français de relations internationales, en tant que chercheuse associée.

Le gouvernement chinois souhaite fortement réduire la pollution sur son territoire et mène une transition du charbon vers le gaz. Cela explique la part croissante de la Chine dans l'augmentation de la consommation mondiale de gaz. Ainsi en 2018, 63 % de la hausse de la demande de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le monde étaient dus à la Chine où la part du gaz dans le mix énergétique devrait augmenter de 15 % à l'horizon 2030.

...





Afin d'assurer cette transition vers le gaz, la Chine souhaite assurer ses approvisionnements via une diversification de ses fournisseurs. Deux principales régions exportatrices de gaz sont liées au territoire chinois par des gazoducs : l'Asie centrale à l'ouest et la Birmanie au sud, auxquelles s'ajoutera bientôt un gazoduc partant de Sibérie, traversant le nord du pays. La Chine continue par ailleurs de signer de nombreux contrats avec des pays exportateurs de GNL pour subvenir à ses besoins croissants en matière d'énergie. Si la guerre économique avec les États-Unis peut avoir des conséquences néfastes sur ces approvisionnements, l'ouverture des routes maritimes du Nord augure de nouveaux contrats d'importations de GNL issu des champs gaziers en Arctique, au profit de la Russie.

Cependant, malgré ces différentes sources d'approvisionnements, la Chine est inquiète pour la sécurité de ses importations d'hydrocarbures et investit énormément afin de développer une production gazière domestique, y compris en mer.



THE STRATEGIC IMPLICATIONS OF ISRAEL'S TURN TO THE SEA

Ehud Eiran et Aviad Rubin, *War on the Rocks*, 18 septembre 2019

Professeurs israéliens et fondateurs du Centre de recherche de politique et stratégie maritime à l'université de Haïfa, les auteurs de cet article ont enseigné dans différentes institutions militaires israéliennes. Ils signent une analyse dans War on the Rocks, un site collaboratif américain consacré aux questions de défense.

Depuis plusieurs années, Israël a commencé à sérieusement s'intéresser à son domaine maritime. Cette nouvelle orientation répond à six enjeux : la montée en puissance de la marine israélienne face aux tensions militaires dans la région, faire de cette force maritime un outil de diplomatie militaire, assurer l'exploitation du gaz découvert en Méditerranée orientale, créer des installations en mer afin d'accroître les capacités de désalinisation de l'eau, fixer un nouveau cadre pour les différentes activités en mer et, enfin, former une alliance avec la Grèce et Chypre.

Longtemps négligé, l'espace maritime israélien est devenu, grâce aux découvertes de gisements de gaz à la fin des années 90, une priorité pour les autorités de l'État hébreu. Le développement de la marine et d'une capacité de frappe en second, assurée par des missiles d'une portée de 1 500 km tirés depuis des sous-marins livrés par l'Allemagne, constituent une réponse aux forces iraniennes.

Par ailleurs, la capacité navale israélienne grandissante bouleverse l'équilibre des forces en Méditerranée orientale, où l'exploitation des ressources gazières notamment crée de fortes tensions. Si l'escalade militaire dans la région était amenée à se poursuivre, Israël pourrait bien rejoindre l'alliance formée par Chypre et la Grèce dans un affrontement contre la Turquie.





BRAZIL'S STRATEGIC EXPANSION IN THE INDO-PACIFIC

Balaji Chandramohan, *The Diplomat*, 8 octobre 2019

Basé au Japon, *The Diplomat* est un magazine international couvrant les questions politiques et sociales en Asie-Pacifique. Balaji Chandramohan est spécialiste de l'Asie et contribue à divers think tanks internationaux.

Le président brésilien Jair Bolsonaro souhaite développer la « grande vision stratégique » de son pays, projet lancé par ses prédécesseurs mais qui a connu un net ralentissement depuis la crise politique et économique de 2015. Traditionnellement, l'armée brésilienne est plutôt continentale, en raison des frontières communes avec pas moins de dix pays. Mais les nouvelles ambitions nationales passent par la mer et notamment par la zone indopacifique. La côte, longue de 4 791 kilomètres, est un facteur facilitateur pour atteindre une certaine capacité de projection.

Le Brésil mène actuellement une modernisation de sa marine et la France y joue un rôle important, notamment via le contrat portant sur la livraison de quatre sous-marins conventionnels de type Scorpène. Mais il reste du chemin à parcourir pour cette marine qui, en Afrique, peut compter sur des points d'appui avec les pays qui parlent la même langue tels que l'Angola, le Cap-Vert, le Mozambique. En revanche l'objectif sera plus difficile pour assurer une influence dans la zone Indo-pacifique.

Une expansion stratégique du Brésil en Indopacifique passe donc avant tout par la coopération avec d'autres acteurs régionaux. Une participation à l'exercice RIMPAC, auquel prennent part de nombreuses marines tous les deux ans et qui est organisé sous la direction du commandement Pacifique des États-Unis, est envisagée.



Si vis piscem, para bellum : géopolitique méditerranéenne de la pêche

Carlo de Nuzzo, *Le Grand continent*, 13 septembre 2019

Carlo de Nuzzo, doctorant en science politique, est assistant de recherche à Sciences Po Paris. Il co-dirige la section Méditerranée du *Grand Continent*, la revue en ligne du Groupe d'études géopolitiques, un think tank fondé par des étudiants de l'École Normale Supérieure.

La pêche, pour de nombreux pays, est un secteur économique d'importance. Pour qu'il soit viable, les flottes de bateaux doivent pouvoir accéder à des zones poissonneuses dans des conditions de sécurité minimale. Ces deux contraintes ne sont pas toujours faciles à réunir lorsque les bateaux doivent opérer dans des zones contestées ou au statut juridique ambigu.

Les faits rapportés dans cet article montrent que, dans certains cas extrêmes, des entités non-étatiques peuvent se substituer aux États et conclure des accords d'exploitation des ressources marines (ici des ressources halieutiques) dans des conditions ambiguës. Les faits : la fédération de pêche de Mazara del Vallo (Sicile) a récemment conclu un accord d'une durée de cinq ans avec la *Libyan Military Investment and Public Works*, une agence d'investissements liée à l'armée nationale libyenne autoproclamée du général Haftar. Les bateaux concernés pourront pêcher dans une partie de la ZEE libyenne.

L'accord, de nature strictement privée, dont on comprend l'intérêt pour les pêcheurs concernés qui étaient harcelés dans cette zone très poissonneuse mais contestée, soulève cependant plusieurs problèmes juridiques. D'une part il est conclu avec une émanation de l'Armée libyenne autoproclamée non reconnue par la communauté internationale et l'Italie, et d'autre part, la zone concernée, la ZEE libyenne, proclamée unilatéralement - et de façon contestée - par le gouvernement du colonel Kadhafi est en principe interdite à la pêche.

Un *imbroglio* juridique, et éventuellement politique, dont pourraient un jour pâtir les pêcheurs italiens. L'exemple montre toutefois que dans les situations confuses que les États n'arrivent pas à régler, les entités non-étatiques, plus libres de leurs actions savent leur suppléer.

