

## LES ÉTATS-UNIS, MAÎTRES DES MERS

[Pierre Royer](#)

La Découverte | « [Hérodote](#) »

2016/4 N° 163 | pages 45 à 59

ISSN 0338-487X

ISBN 9782707192295

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-herodote-2016-4-page-45.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour La Découverte.

© La Découverte. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

# Les États-Unis, maîtres des mers

Pierre Royer<sup>1</sup>

L'US Navy est devenue la première flotte de guerre à l'issue de la Première Guerre mondiale, à égalité avec le Royaume-Uni, puis seule à partir des années 1940. Aujourd'hui, son tonnage équivaut au total des six autres flottes les plus importantes du monde. Fin 2017, elle sera la plus nombreuse des trois armées américaines avec près de 500 000 hommes, en comptant les effectifs du corps des *marines*, troupes d'assaut amphibies qui relèvent de son commandement – l'ensemble des forces armées françaises n'arrive pas à la moitié de ce total. Pourquoi la dimension navale tient-elle une telle importance dans la géopolitique américaine ? Les États-Unis peuvent-ils rester les maîtres des mers encore plusieurs décennies ?

## Comment les États-Unis sont-ils devenus la première puissance navale ?

C'est dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle que la nécessité d'une politique navale ambitieuse s'impose dans la stratégie américaine. Cette aspiration correspond au développement territorial des États-Unis, officiellement maîtres de leur continent (la « frontière » est déclarée close au recensement de 1890) et qui regardent désormais vers le Pacifique : le protectorat installé à Hawaï en 1893 aboutit à l'annexion de l'archipel dès 1898. Mais elle provient aussi de la réflexion géopolitique de l'amiral Alfred Mahan, auteur notamment de deux livres majeurs : *The Influence Of Sea Power Upon History* (« L'influence de la puissance maritime sur l'histoire », 1890) et *The Interest Of America In Sea Power, Present And Future* (« L'intérêt américain pour la puissance maritime, présent et futur », 1897).

---

1. Enseignant agrégé d'histoire, officier de marine de réserve.

Les écrits de Mahan venaient à point pour soutenir les nouvelles ambitions du secrétaire à la Marine Benjamin Tracy, qui obtint une augmentation de crédits par le *Naval Act* de 1890. Cette politique fut poursuivie par ses successeurs, dans un contexte marqué par la « première mondialisation » analysée par Suzan Berger et par la rivalité navale anglo-allemande déclenchée par le programme de construction de l'amiral Tirpitz, de sorte qu'en trois décennies le budget de la marine américaine fut quasiment multiplié par dix. À la veille de la Première Guerre mondiale, l'US Navy aligne la troisième flotte mondiale et a démontré son efficacité dans la guerre de 1898 où elle a anéanti les deux escadres espagnoles qui lui furent opposées à Manille (1<sup>er</sup> mai) et à Cuba (3 juillet) : comment mieux symboliser le passage de l'ancien monde au nouveau ? Les Américains y gagnèrent de nouveaux points d'appui, aux portes de l'Asie : Guam et les Philippines, en plus de Porto Rico et d'un protectorat officieux sur Cuba.

Les guerres mondiales amplifièrent cette ascension. En 1921, c'est bien à Washington que se réunit une conférence internationale dont le principal résultat fut un accord de limitation des flottes de guerre, pour éviter la reprise de la course aux armements navals. Le tonnage global, mais aussi les caractéristiques des différents types de navires, y compris des nouveaux comme les porte-avions, dont le premier est entré en service dans la Royal Navy en 1918, sont théoriquement figés, et les États-Unis se retrouvent au premier rang, à égalité avec le Royaume-Uni. L'incroyable effort de construction navale réalisé durant le second conflit mondial (dès 1940, après le *Two Oceans Navy Act*), tant pour la marine de guerre que pour la marine marchande, fait des États-Unis le « thalassokrator », le maître des mers selon le terme inventé par Strabon juste avant l'ère chrétienne.

Quelques chiffres pour situer cette performance économique – c'est-à-dire industrielle, humaine, financière – autant que stratégique : en quatre ans, les chantiers américains construisent 125 porte-avions d'escorte, dont une quarantaine pour la Royal Navy, neuf porte-avions légers de la classe *Independence* et vingt-quatre porte-avions lourds de la classe *Essex*. Les porte-avions d'escorte, avec vingt à trente appareils, jouèrent un grand rôle dans la sécurisation des convois de l'Atlantique contre la menace sous-marine ; quant aux *Essex*, qui mettaient en œuvre au moins quatre-vingts avions (chasseurs, torpilleurs et bombardiers), ils furent essentiels dans le Pacifique. En 1944, les chantiers navals étaient capables d'assembler un cargo standardisé (surnommé *Liberty ship*) en un mois et demi à deux mois (avec un record de quatorze jours !) au lieu de 250 à 300 jours début 1942 ; ils purent ainsi fabriquer près de 5 000 navires de charge (y compris des pétroliers) et plus que doubler la capacité de transport alliée malgré les pertes, facilitant grandement la distribution aux Alliés de l'aide économique

et militaire du prêt-bail<sup>2</sup>, puis la logistique des grandes opérations amphibies de 1943-1944.

La fin de la guerre entraîna évidemment l'annulation de nombreuses commandes, mais pas un désarmement total de la flotte, d'autant que le conflit, et la guerre froide qui s'annonçait avec l'URSS confirmaient l'analyse géopolitique de Mahan, modernisée par Nicholas Spykman : la suprématie navale permettait aux États-Unis de rester maîtres du « Rimland », cet anneau d'archipels et de péninsules qui va de l'Europe de l'Ouest à l'Asie orientale en passant par le Moyen-Orient, bloquant ainsi les débouchés de la puissance (Allemagne ou URSS) maîtresse du « Heartland » eurasiatique.

De fait, la guerre froide se joua aussi sur (et largement sous) les mers. Lors de crises ou d'interventions majeures : débarquement à Inchon en Corée (1950), blocus naval autour de Cuba dans la crise des fusées (1962), soutien aux opérations au Vietnam (1964-1973). Mais aussi de façon plus quotidienne, surtout lorsque l'URSS, sous l'impulsion de l'amiral Gorchkov, son inamovible chef d'état-major durant trois décennies (1956-1985), entreprit de bâtir la deuxième flotte mondiale : avec l'avènement des sous-marins nucléaires, capables de lancer des missiles atomiques à plusieurs milliers de kilomètres (SNLE), la dissuasion devint la seule doctrine acceptable car ces plates-formes, mobiles et à peu près indétectables, sont toujours capables de délivrer des frappes de représailles même après l'anéantissement du pays par une attaque surprise. Dès lors, le concept de « guerre nucléaire » se révélait inepte puisque aucun des adversaires ne pouvait y survivre. La tâche des marins était d'assurer la sécurité de ces patrouilleurs solitaires, tapis dans l'Océan (jusqu'à 300 m de profondeur) pendant deux mois, ou, inversement, d'essayer de traquer ceux de l'ennemi à tout hasard...

Cette dernière mission conduisit au développement des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), capables des mêmes performances en plongée (ce sont également de véritables navires sous-marins, pas seulement des « submersibles »), donc excellents « chasseurs » de sous-marins, mais qui peuvent tout aussi bien agir contre des navires ennemis ou contre des objectifs terrestres. Les SNA sont devenus des navires majeurs des flottes de guerre actuelles, au même titre que les porte-avions. Rien d'étonnant à ce que la flotte américaine domine nettement ses rivales pour ces deux catégories : les États-Unis disposent ainsi de dix porte-avions à propulsion nucléaire, quand les marines rivales ou alliées en comptent au mieux deux, et à propulsion classique, et d'une cinquantaine de SNA, soit dix fois plus

---

2. Décidée par le *Lend-Lease Act* voté en mars 1941 (donc bien avant l'attaque contre Pearl Harbor), l'aide fut fournie principalement au Royaume-Uni et à l'URSS et représenta un montant équivalent à quatre fois le plan Marshall adopté en 1948 pour relever l'Europe.

que la Chine, ou trois fois plus que la Russie. Naturellement, les navires de guerre ne sont pas toujours disponibles, mais de tels effectifs permettent aux États-Unis d'avoir pratiquement en permanence trois à cinq groupes aéronavals à la mer, et entre vingt et trente SNA en patrouille, seuls ou dans le cadre d'une *task force*.

### À quoi sert cette domination ?

Il est rare qu'on entende parler d'une bataille navale de nos jours, donc l'utilité de cet arsenal suscite bien des interrogations des profanes. La composante aéronavale est pourtant omniprésente dans les actions militaires aujourd'hui. Pour exemple, l'intervention européenne en Libye en 2011 reposait quasi exclusivement sur des capacités aériennes et navales (y compris sous-marines : c'est le sous-marin américain *Florida* qui ouvrit les hostilités en tirant quelque quatre-vingt-dix missiles Tomahawk pour détruire les défenses antiaériennes et les centres de commandement libyens avant l'intervention aéronavale franco-britannique) et une grande partie des frappes actuelles contre l'État islamique en Syrie et en Irak sont menées depuis des porte-avions patrouillant soit dans le golfe Persique, soit en Méditerranée. Des porte-avions... mais aussi des navires, voire des sous-marins. Avec les missiles de croisière, les principales plates-formes navales (frégates, porte-avions, sous-marins) sont capables d'atteindre, avec une grande précision, des objectifs situés à 1 000, voire 2 000 km à l'intérieur des terres. Désormais, 95 % des zones urbanisées de la planète sont vulnérables depuis la mer, y compris depuis un navire qui n'est pas visible sur l'horizon, voire hors de portée des radars. Le temps où l'amiral Nelson déclarait : « Le marin qui s'attaque à la terre est un fou » est bien révolu.

Pourquoi conduire de telles actions depuis la mer plutôt qu'à partir de bases terrestres ? Parce que la mer offre une bien plus grande souplesse. On ne décide pas d'avoir des alliés ou des bases pour une opération aéroterrestre dans une zone de crise, et si la zone d'intervention est très éloignée, cela complique la logistique (temps de vol, ravitaillements en vol à prévoir, temps limité sur zone...). La dimension diplomatique est aussi à prendre en compte : l'allié le plus proche n'est pas toujours enclin à mettre ses bases à disposition et peut jouer son propre jeu géopolitique (on le voit clairement aujourd'hui avec la politique turque en Syrie). Alors qu'en opérant hors des mers territoriales (les zones économiques exclusives ne comportent aucune restriction à l'action des flottes de guerre), soit sur plus de 9/10 des océans, une flotte n'a aucune contrainte juridique ou politique et peut s'approcher aussi près de la zone critique que l'état des défenses l'y autorise.

Un porte-avions (PA) constitue en fait une véritable base aérienne mobile, et c'est particulièrement vrai des modèles américains. Porte-avions à catapultes,

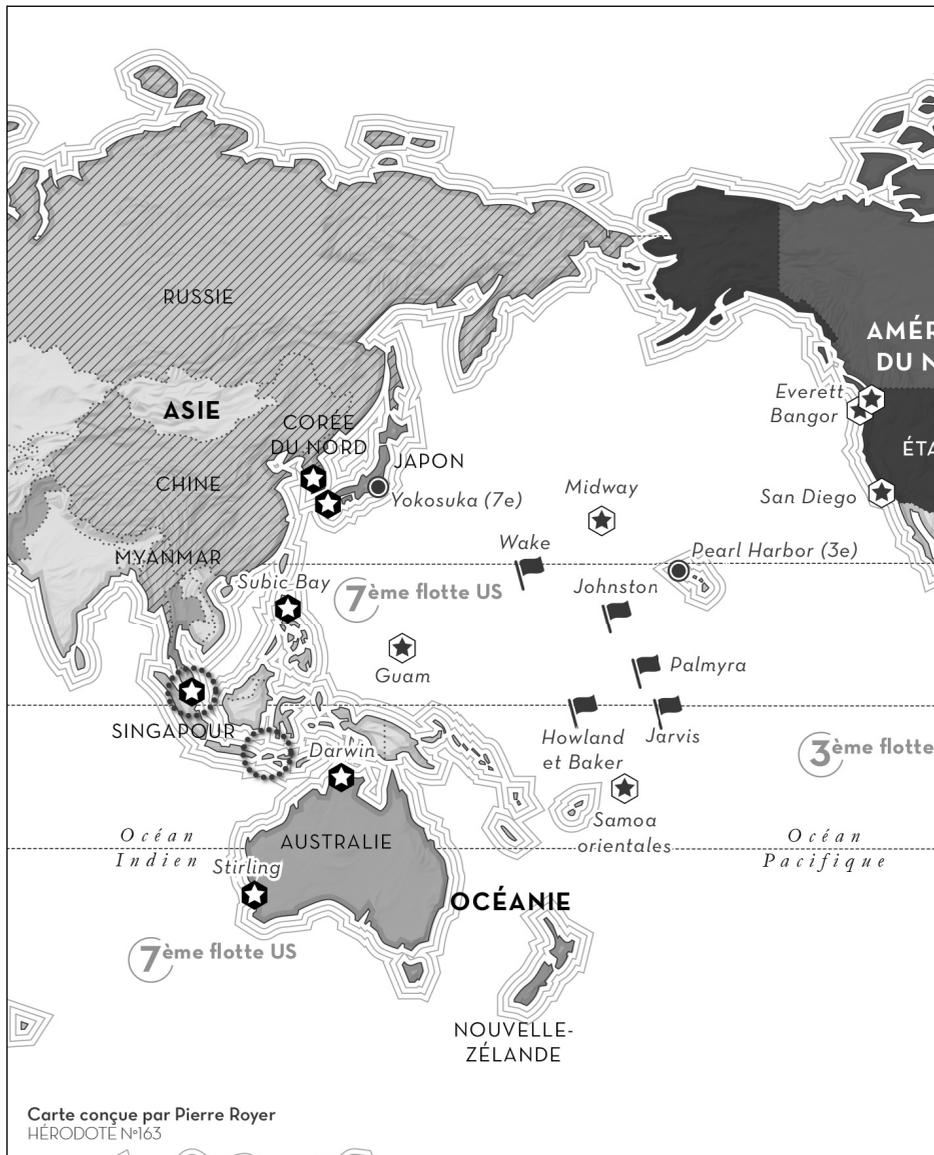
donc avec un pont d'envol long (plus de 300 m en tout, dont un tiers utilisé pour les catapultages) et totalement plat, chacun peut embarquer jusqu'à 90 appareils (en pratique plutôt autour de 60-70), soit au moins deux fois plus que ses homologues étrangers, qui sont en outre majoritairement des porte-avions à tremplin<sup>3</sup>, mettant en œuvre des appareils à décollage court ou vertical (ADCV). Ce dernier type d'avion présente des performances moindres que celles des appareils catapultés, qui ne sont que des versions « navalisées » des appareils basés à terre, ce qui leur donne une plus grande efficacité et leur permet de contester la maîtrise de l'espace aérien à une aviation terrestre, contrairement aux ADCV. Avec ses navires d'escorte, dont des navires logistiques comme les pétroliers ravitailleurs (pour le carburant des avions et des autres navires, car la propulsion nucléaire des PA américains leur donne une autonomie illimitée), il représente donc une force de frappe impressionnante, capable de soutenir des opérations militaires de longues semaines (deux sur ses seules réserves), voire des mois, même dans un environnement hostile, c'est-à-dire face à un ennemi susceptible de contre-attaquer avec des moyens aériens (avions, missiles) ou navals.

Les navires de surface, et singulièrement les porte-avions, qui se déplacent toujours accompagnés d'au moins une dizaine d'autres bâtiments (en tout cas dans la marine américaine), peuvent aussi remplir des missions diplomatiques : dissuasion, intimidation, ou au contraire réassurance par des croisières ou des visites dans les eaux de pays alliés. Les escales dans des ports amis sont toujours de grands moments pour les équipages, mais aussi pour les autorités du pays, car n'oublions pas qu'un navire de guerre bénéficie d'une sorte d'extraterritorialité – il est une portion du « territoire » de la puissance du pavillon. Cela vaut quelle que soit la taille du navire, mais la visite d'un porte-avions reste exceptionnelle et représente une « marée » de plusieurs centaines de marins avec les navires d'escorte.

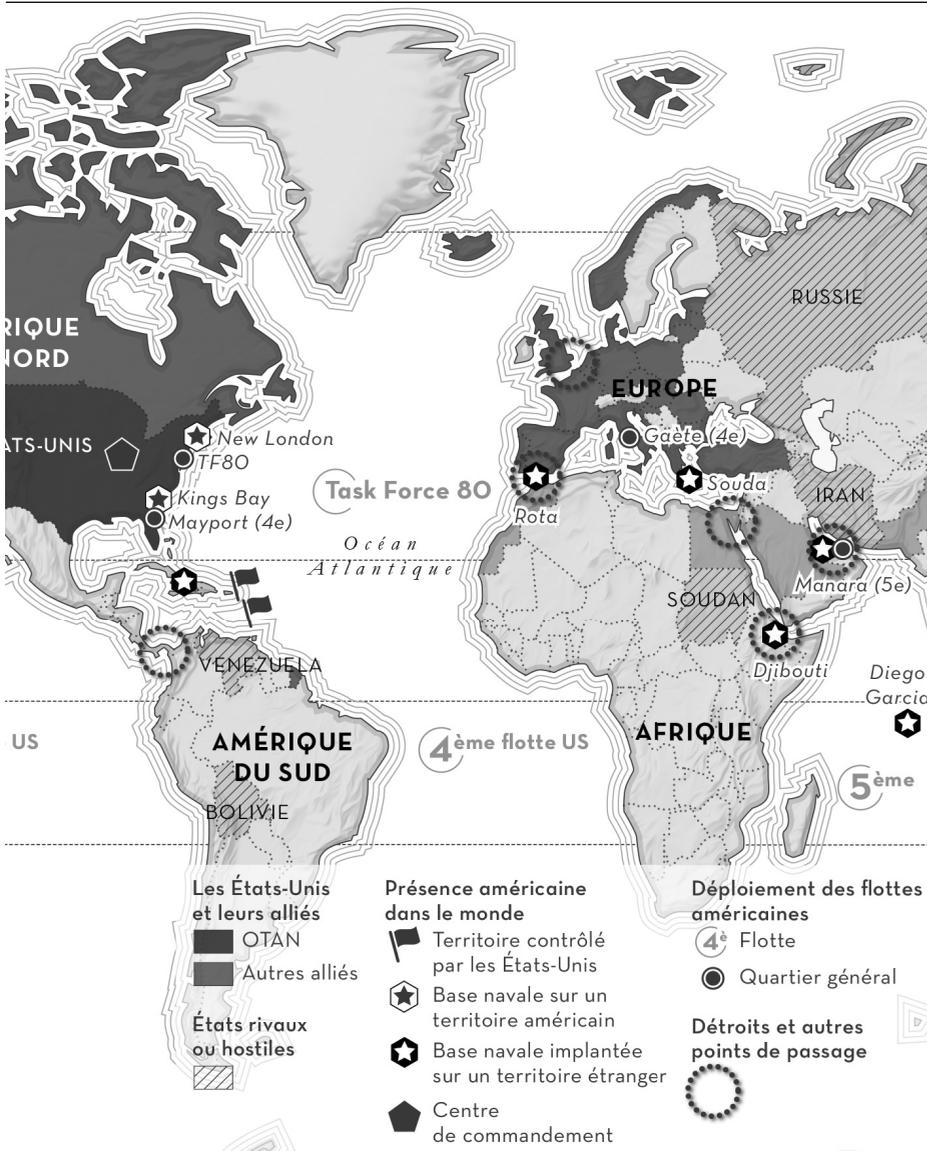
Il faut enfin tenir compte des missions plus ordinaires d'une marine de guerre, ce qui fait son quotidien, même pour l'US Navy, qui n'est pas engagée en permanence dans des actes guerriers. La première mission est celle de la protection des approches maritimes et de la défense des lignes de communication. La présence de flottes américaines sur tous les océans du globe y contribue grandement, en particulier celle des V<sup>e</sup>, VI<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> flottes stationnées très loin des États-Unis (respectivement dans l'ouest de l'océan Indien, en Méditerranée et à cheval sur le Pacifique occidental et l'océan Indien). La première, en particulier, veille sur le

---

3. C'est le cas du porte-avions russe le *Kuznetsov*, et des porte-avions indien et chinois, qui sont d'ailleurs d'anciens navires soviétiques terminés plus de vingt ans après avoir été mis en chantier. Les futurs porte-avions britanniques, le *Queen Elizabeth* et le *Prince of Wales*, appartiennent aussi à cette catégorie. De toutes les grandes marines océaniques, seule la marine française dispose d'un porte-avions à catapulte, le *Charles-de-Gaulle*.



DES ÉTATS-UNIS SUR LES OCÉANS



golfe Persique et les passages donnant accès à l'océan Indien (détroits d'Ormuz et de Bab-el-Mandeb, canal de Suez) par où transite plus du tiers des flux d'hydrocarbures mondiaux (pétrole et gaz naturel). Cette mission ne profite pas tant aux États-Unis eux-mêmes, dont la dépendance à l'égard du Moyen-Orient a beaucoup diminué, qu'à leurs alliés, qu'ils soient fournisseurs (les pays de la péninsule Arabe) ou consommateurs (Inde, Japon, Corée, Europe). Même la Chine, plus gros client du Moyen-Orient, bénéficie de cette sécurité d'approvisionnement qu'elle n'est pas encore capable d'assurer seule, bien qu'elle ait aujourd'hui la deuxième marine du monde (en tonnage).

Depuis une vingtaine d'années, les flottes des grandes puissances ont d'ailleurs renoué avec la lutte contre la piraterie, renaissante en particulier près des deux « portes » de l'océan Indien, autour des détroits indonésiens (Malacca, Lombok, la Sonde) et au large de la Somalie. Les États-Unis y ont joué leur rôle, ainsi que leurs alliés de l'Otan, mais aussi toutes les marines intéressées par le trafic commercial : la Chine, le Japon, la Corée, la Russie ont déployé des unités entre l'Inde et la Corne de l'Afrique de façon plus ou moins permanente – et la plupart continuent à le faire, avec succès puisque la piraterie somalienne est pratiquement éteinte. Même si cette mission ne requiert pas un déploiement spectaculaire, les fondamentaux de la présence navale y sont nécessaires (une ou deux frégates équipées d'hélicoptères, équipes d'intervention à terre ou d'abordage, navires de ravitaillement pour tenir la mer plus longtemps, éventuellement avions de patrouille maritime pour la surveillance de l'océan sur un large rayon d'action, sans parler des systèmes électroniques de surveillance, détection et communication), confirmant ainsi le statut de *blue navy*<sup>4</sup> que veulent se donner les marines présentes.

Enfin – et l'actualité en Europe le rappelle presque chaque jour –, la marine de guerre remplit aussi des missions de service public : secours aux naufragés, lutte contre la pollution, assistance aux pêches et lutte contre le braconnage, et peut aussi secourir des populations victimes de catastrophes naturelles : les navires d'assaut amphibie, avec leurs hélicoptères lourds, la grande place qu'ils ont à bord et leurs installations médicales de pointe, trouvent alors une justification moins belliqueuse et qui relève également de l'action diplomatique. Faut-il s'étonner que la marine américaine ait, là aussi, un énorme avantage sur ses rivales – la flotte russe ne comptant même aucun navire de ce type depuis l'annulation de la commande passée aux Chantiers de l'Atlantique ?

---

4. Depuis la guerre de Sécession, les Américains opposent la *brown navy*, agissant près des côtes, et la *blue navy*, marine de grand large.

TABLEAU 1. – LES FLOTTES DE GUERRE DANS LE MONDE (MI-2016)

	États-Unis	Russie	Chine	Japon	France	Royaume-Uni
Tonnage global (x 1000 t)	Supérieur à 3000	Environ 780	Supérieur à 750	Supérieur à 300	Supérieur à 200	Environ 180
Nombre de navires	Supérieur à 280	Supérieur à 100	Environ 100	Environ 100	Supérieur à 80	Environ 50
Porte-avions	10 (2)	1	1 (1)	-	1	(2)
Porte-hélicoptères	9 (1)	-	-	3 (1)	-	1
Navires d'assaut amphibies	10 (2)	-	4 (2)	3	3	5
SNA	56 (6)	20 (3)	6 (?)	-	6 (3)	7 (3)
SNLE	14	13 (3)	4 (4?)	-	4	4
Aéronefs	3 700	Environ 480	500?	315	Supérieur à 200	40
Forces spéciales de la marine	6 500	2000?	?	?	500	750
Budget défense en % du PIB (2015) <sup>5</sup>	3,3	5,4	1,9	1	2,1	2
Dépenses militaires / hab. en 2015 (en US \$ courants)	1 839	453	156	322	764	853

(-): Navires actuellement en construction

Sources : Mer & Marine (site : meretmarine.com); B. Prézelin, *Flottes de combat*, EMOM / Ouest France; le site marine-oceans.com.

### Jusqu'à quand resteront-ils le « thalassokrator » ?

La suprématie américaine tient à trois facteurs : l'un est technique, l'autre économique et le dernier géopolitique.

5. Source : SIPRI, avril 2016.

Les industriels américains travaillant pour la Navy maîtrisent l'ensemble des technologies de pointe concernant la construction navale proprement dite (coque et propulsion), les moyens de détection, transmission et de traitement de l'information et bien sûr les armements. Les équipements navals ont toujours été parmi les plus sophistiqués, car ils doivent être les plus précis malgré l'instabilité constante de la plate-forme. Aujourd'hui, les armes des navires sont commandées par des systèmes informatiques complexes qui gèrent un grand nombre de paramètres fournis par les radars et les systèmes satellites et mettent en œuvre les réponses appropriées (tirs, déclenchement de leurres, contre-mesures électroniques, etc.), pratiquement sans intervention humaine. Le système américain de gestion des champs de bataille navals, baptisé *Aegis* (l'Égide, comme la cuirasse confiée par Zeus à Athéna), a beau avoir été conçu il y a bientôt un demi-siècle, il a été sans cesse amélioré et reste probablement le plus performant au monde.

Les États-Unis détiennent même un monopole pour certains équipements, dont les catapultes pour porte-avions ; ainsi, seules l'US Navy ou les marines alliées peuvent disposer de PA à pont plat. Ces équipements fonctionnaient traditionnellement à la vapeur ; la prochaine génération, qui équipera la nouvelle classe *Gerald Ford*, est électromagnétique, ce qui permet de réduire son encombrement et d'accroître d'un tiers les capacités de lancements par jour. Malgré les problèmes de mise au point que connaissent tous les programmes innovants, et qui ont contribué au retard dans la mise en service du premier exemplaire (qui n'interviendra sans doute pas avant au moins un an), la nouvelle série, programmée pour dix unités, prendra progressivement la relève des *Nimitz* pour le siècle prochain – chaque bâtiment ayant une durée de vie théorique d'un demi-siècle.

Certes, l'innovation est à double tranchant. D'une part, elle peut se révéler décevante ou trop coûteuse : c'est le cas des programmes les plus futuristes lancés ces dernières années par l'US Navy, tels les super-destroyers furtifs de la classe *Zumwalt* ou la nouvelle catégorie des LCS (*Littoral Combat Ships*), navires à grande vitesse (plus de 45 nœuds, soit près de 85 km/h) mais à faible autonomie ; mais il reste en ce cas la solution de repli de faire évoluer et de moderniser des plates-formes éprouvées, en l'occurrence le destroyer (frégate lourde) de type *Arleigh Burke* lancé au début des années 1980 et qui connaîtra au moins cinq déclinaisons techniques et plus d'une centaine d'exemplaires construits. D'autre part, les innovations des flottes concurrentes peuvent menacer la suprématie opérationnelle, au moins en apparence. Ainsi, ces dernières années, les revues de géopolitique et les couloirs du Congrès bruissent régulièrement de controverses sur l'utilité et le coût démesuré d'un outil naval présenté comme dépassé depuis la mise au point de missiles antinavires supersoniques par les Russes ou les Chinois, armes opportunément dénommées « tuteurs de porte-avions » pour bien faire passer le message dans l'opinion non éclairée de l'obsolescence programmée des grands navires.

Sur la forme, cette querelle n'est pas sans rappeler celle de la « Jeune école », il y a un peu plus d'un siècle, après l'invention de la torpille, qui paraissait condamner les navires puissants. S'il est facile de percevoir le souci de préserver des budgets derrière les arguments des terriens ou des aviateurs, le fait que des marins américains abondent à la condamnation des porte-avions donne une apparence d'objectivité aux analyses... si l'on ignore les inépuisables rivalités de chapelles qui opposent, au sein des marines de guerre, « surfaciens », sous-mariniens et « aéros ». Les seconds en particulier, qui tiennent une place souvent essentielle dans les organigrammes d'état-major en raison de la dissuasion atomique, ambitionnent d'incarner la nouvelle « arme absolue » et siphonneraient volontiers les moyens accordés à la flotte de surface, et singulièrement aux porte-avions, les plus gourmands en matière de crédits.

La controverse ne manque cependant pas de surprendre, dans la mesure où toutes les grandes marines sont actuellement en train de s'équiper (ou de se rééquiper) en porte-avions. Le Royaume-Uni en construit deux qui seront les plus gros navires de guerre jamais construits en Europe, l'Inde achève son deuxième, le Japon a tellement « dopé » ses destroyers porte-hélicoptères *Izumo* et *Kaga* qu'ils pourraient sans doute accueillir des ADCV... Et ne parlons pas de la Russie ou de la Chine, qui sont pourtant censées avoir trouvé l'arme fatale contre le PA, et qui ont pourtant d'ambitieux programmes pour accéder eux aussi à la projection aéronavale !

Comment expliquer ce paradoxe ? C'est sans doute qu'aucune arme, prise isolément, ne peut être considérée comme une arme absolue contre un type d'équipement ennemi. La torpille n'a pas condamné les cuirassés et les croiseurs, c'est le porte-avions qui l'a fait, illustrant déjà la notion de « système d'armes ». Le combat naval ne se résume pas à un duel de western entre un missile et un navire : un porte-avions n'est jamais seul et les systèmes de défense antiaériens actuels peuvent déjà intercepter ou dérouter des missiles supersoniques. De toute façon, si démonstrations de force et manœuvres d'intimidation font partie intégrante des gesticulations navales quand deux flottes rivales se côtoient dans une zone critique, il est difficile d'imaginer le tir d'un missile supersonique à titre de coup de semonce (les navires ont toujours au moins un canon notamment pour cet usage) ; donc l'efficacité de ces engins en restera au stade déclaratoire, sinon incantatoire et ne pourra guère être vérifiée en conditions opérationnelles, d'autant que Chine ou Russie sont peu enclines à les vendre à des pays qui pourraient s'en servir à tort et à travers – ou en livrer les secrets.

L'argument économique n'est cependant pas à négliger, et les présidents américains successifs, à l'image d'Obama, parlent de plus en plus de « partager le fardeau », car la part du PIB que les États-Unis consacrent à leurs armées est bien plus élevée que celle de leurs alliés majeurs (à l'exception de l'Arabie saoudite). Mais cet énorme effort budgétaire a aussi des retombées positives : la Défense est

le principal bailleur de fonds de la recherche fondamentale aux États-Unis, dont les applications donneront ensuite un avantage concurrentiel aux entreprises ; les contrats pour la Navy assurent une charge de travail de longue durée pour les principaux chantiers navals du pays et leurs nombreux sous-traitants et maintiennent des savoir-faire irremplaçables grâce à un rythme de production industriel pour les équipements communs à beaucoup de navires (systèmes d'armes, de navigation, de transmission, voire propulsion) et parfois même pour les bâtiments eux-mêmes<sup>6</sup> (il sort ainsi un destroyer *Arleigh Burke* tous les six mois en moyenne de l'un des deux chantiers dédiés).

Certes, un navire coûte cher, même avec de gros efforts de réduction des coûts : les nouveaux PA *Gerald Ford* sont affichés à environ 15 milliards de dollars pièce, les destroyers *Zumwalt* ne seront que trois au lieu de 20 ou 30 prévus en raison de leur coût exorbitant, le programme de LCS n'atteindra sans doute pas la cinquantaine d'exemplaires envisagée. Les armes sophistiquées n'obtiennent par ailleurs pas toujours de meilleurs résultats que les moyens plus éprouvés et moins coûteux : pourquoi alors financer le déploiement de groupes aéronavals avec les risques de pertes encourus (avions, pilotes, voire navire lui-même) quand drones, missiles, voire les nouveaux modèles de canon de marine, à portée allongée et haute cadence de tir, ont fait la preuve de leur efficacité ? La réponse est peut-être dans le proverbe africain par lequel l'ancien président T. Roosevelt résumait sa conception de la diplomatie à l'orée du XX<sup>e</sup> siècle : *speak slowly and carry a big stick*<sup>7</sup>. Porter un « gros bâton » ne signifie pas forcément s'en servir, et peut même éviter d'avoir à le faire.

L'envoi d'un groupe aéronaval constitue en effet un message fort de l'intérêt qu'une puissance attache à une région, ou de sa préoccupation face à une crise régionale. D'autant que les PA peuvent équiper leurs appareils de missiles nucléaires, de portée et de puissance moindres que celles des missiles intercontinentaux, mais qui auraient valeur d'ultime avertissement. La présence bien visible d'une *task force* avec cette capacité, connue de tous, joue évidemment un rôle de protection (pour les intérêts de la puissance, ses alliés ou les navires qui s'en réclament) et de dissuasion – du reste aucun porte-avions n'a encore eu à user de ses armes nucléaires à titre de représailles ou d'alerte sur le franchissement d'un seuil critique. Alors que les sous-marins, dont la vocation est de rester discrets, sinon secrets, se révèlent surtout redoutables lorsqu'il faut frapper par surprise – donc quand la dissuasion a échoué.

---

6. Cette maîtrise technique et industrielle se retrouve aussi dans des applications civiles liées à l'exploitation des océans.

7. « Parler doucement, en portant un gros bâton. »

## **La contribution irremplaçable de la Navy... et des Européens**

Le rôle de la Navy ne paraît pas voué à diminuer dans le nouveau contexte géopolitique de ce début du III<sup>e</sup> millénaire. La théorie du pivot, selon laquelle le centre d'intérêt des États-Unis basculerait vers l'Ouest et l'Asie-Pacifique, pourrait n'être qu'une exagération exégétique et théorique d'une réalité beaucoup plus pragmatique : le Pacifique est l'océan le plus vaste, les États-Unis y contrôlent de nombreux territoires et y comptent de précieux alliés, et c'est là que leurs deux principaux rivaux géopolitiques, la Russie et la Chine, associés au sein de l'OCS (Organisation de coopération de Shanghai), déploient l'essentiel de leurs propres moyens navals ; il n'y a donc rien de bouleversant à ce que 60 % de la flotte américaine y soit désormais déployée, ne serait-ce que pour rassurer précisément ces alliés (Japon, Australie, Corée du Sud, Thaïlande, dans une moindre mesure Indonésie, Philippines, voire Vietnam) qui font bien pâle figure devant leurs concurrents régionaux.

D'autant que la Chine est sûrement l'État qui a accompli le plus gros effort de construction navale ces dernières décennies, d'abord dans le domaine des sous-marins, aujourd'hui dans les navires de surface, y compris les porte-avions. La marine chinoise s'estime aujourd'hui suffisamment forte pour s'assurer la maîtrise des mers de Chine (méridionale et orientale) contre tout intrus – comprenez contre la VII<sup>e</sup> flotte, basée à Tokyo et Singapour – en cas de conflit. Et la Chine pousse donc son avantage et ses revendications sur les cailloux de la mer de Chine méridionale, qu'elle revendique presque intégralement comme mer territoriale et ZEE, en bétonnant des récifs émergeant à peine de l'eau et en aménageant des pistes ou des appontements sur de minuscules atolls sans ressources revendiqués par les autres riverains, dédaignant totalement les règles explicites du droit de la mer adoptées en 1982 à Montego Bay et l'avis récent de la Cour internationale de justice refusant de lui reconnaître le moindre « droit historique » sur ce qui ne mérite souvent même pas le nom de « territoire ».

Comment les États-Unis vont-ils réagir à ce défi de la toute nouvelle puissance navale chinoise ? Un affrontement direct semble inenvisageable, cependant les mers de Chine sont sûrement l'un des lieux, avec l'océan Indien ou le golfe Persique, où les gesticulations navales pourraient déraiper vers des incidents plus graves – ce fut le cas dans les années 1970 entre Chine et Vietnam, déjà à propos des Spratleys et des Paracels. Ils engrangent en tout cas d'ores et déjà les fruits de cette affirmation de la puissance chinoise, puisqu'ils apparaissent comme les protecteurs « naturels », en tout cas incontournables car seuls capables de mettre en échec les avancées de Pékin jusque dans l'océan Indien (où se déploie le fameux « collier de perles »). Ainsi les velléités d'autonomie du Japon, les préventions australiennes contre les armes atomiques ou les vestiges du non-alignement

indien ont-ils cédé devant l'absolue nécessité de se mettre à l'abri du parapluie de l'« oncle Sam ».

Il en va de même en Europe, où la renaissance de la « menace russe » (réelle ou perçue comme telle, c'est un autre sujet) contribue à fédérer les pays du continent, non pas entre eux – on voit bien toutes les difficultés à faire de la fameuse « PESC » autre chose qu'une formule incantatoire ou qu'une posture humanitaire – mais autour du protecteur américain, y compris quand ce dernier joue avec le feu en essayant d'attirer dans l'Otan des pays de l'« espace russe » (Géorgie en 2008, Ukraine en 2014), même s'ils ne font plus partie du territoire de la Russie. Tant que ces grandes menaces subsisteront, la présence des armées américaines sera la bienvenue et, inversement, le renfort des alliés sera indispensable.

À ce sujet, la contribution des Européens, qui ont développé depuis des décennies à travers l'Otan (mise en place au début des années 1950) des capacités interopérables avec les armées américaines, est infiniment plus précieuse et nécessaire au Pentagone que la seule addition des budgets militaires pourrait le laisser croire. La démonstration en a encore été apportée en 2015 pour les frappes contre l'État islamique, lorsque le PAN français *Charles-de-Gaulle* a pris le commandement dans le golfe Persique d'une *task force* intégrant également un groupe aéronaval américain, confirmant la parfaite compatibilité des équipements et des procédures. Il faut donc au minimum relativiser l'idée selon laquelle les États-Unis « tourneraient le dos » à l'Europe.

Si tel était le cas, ils ne manqueraient pas de s'en mordre assez vite les doigts et ce serait sans doute la menace la plus sérieuse pour leur hégémonie qu'une distanciation de leurs alliés les plus fiables et les plus proches, sur le plan de la vision géopolitique et du système de valeurs – sans oublier qu'ils sont aussi des partenaires économiques autrement plus intéressants que la Chine, puisque l'Union européenne était en 2015 le second partenaire commercial des États-Unis, presque à égalité avec le Canada, mais devant le Mexique et la Chine, et avec des échanges moins déséquilibrés puisque le déficit commercial avec l'Europe était trois fois moins élevé qu'avec l'Asie. Ce qui ne signifie évidemment pas que les Européens doivent adopter systématiquement le même point de vue que les Américains – l'affaire d'Irak aura au moins montré que des alliés critiques pourraient éviter de se lancer dans des aventures dont il est bien difficile de maîtriser toutes les conséquences.

Avec tous ces alliés autour du monde, la marine américaine est assurée de disposer encore longtemps de bases qui permettent son prépositionnement, en plus des bases proprement américaines (Guam, Diego Garcia, etc.) où sont stationnées des brigades de *marines* prêtes à intervenir en fonction des besoins. C'est une des conditions pratiques essentielles de sa maîtrise des océans et rien ne laisse à penser qu'elle s'effondrera. L'US Navy a donc toutes les chances de

rester l'instrument majeur de la politique extérieure américaine, d'autant que la marine permet de contrôler des territoires à distance, sans trop s'exposer, ce qui se révèle souvent moins coûteux, à tout point de vue, et pas forcément moins efficace qu'une lourde intervention terrestre. Après tout, depuis 1945, les déploiements terrestres des forces américaines ont rarement été de francs succès... Et la nature profonde du leadership américain n'est-elle pas plus une « bienveillance distante » qu'un autoritarisme omniprésent ? S'ils veulent restaurer leur *soft power*, les États-Unis doivent être moins visibles sur le terrain – sans pour autant renoncer à des interventions ciblées. La marine paraît à l'évidence l'outil le plus adapté à cette nouvelle équation.