



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

## AVANT-PROPOS

Numéro 5 – Juillet 2020

### Périscopes n° 5 : à quelques encablures de la deuxième flotte mondiale.

Lors de la session annuelle de l'Assemblée nationale populaire tenue fin mai, Pékin a rappelé comme chaque année l'objectif de « réunification » de Taïwan à la Chine continentale, sans toutefois préciser cette fois-ci qu'elle devrait se dérouler de façon « pacifique ». La présidente taïwanaise, réélue en janvier, défend quant à elle l'autonomie démocratique de l'île dans un contexte diplomatique et militaire délicat. Tandis que la crise politique s'amplifie à Hong-Kong, Taïpei se trouve également au centre de différends politiques entre Chine et États-Unis. Soutenant l'autonomie de l'île, Washington organise régulièrement des *Freedom of Navigation Operations* (FONOP) dans le détroit de Formose, auxquelles répondent des incursions de plus en plus fréquentes des forces navales et aériennes chinoises. Face à son imposant voisin, Taïwan développe une stratégie navale oscillant entre grands programmes industriels et logique asymétrique.

Pour son deuxième thème, ce numéro s'attèle à un sujet complexe : les drones navals, un champ aussi vaste qu'encore largement expérimental. Pour l'heure, les appareils sans équipage existants sont principalement dédiés à des missions de surveillance et donc aisément intégrés aux doctrines actuelles. Mais le développement de l'intelligence artificielle verra apparaître des robots capables de naviguer de manière autonome, voire de décider d'ouvrir le feu. Plutôt qu'une recension exhaustive des programmes en cours, *Périscopes* se propose ici de souligner les grandes problématiques soulevées par leur mise en service future : statut juridique et règles d'emploi, avenir de la détection sous-marine ou déploiements en essaims.

Il sera également question de la mer Rouge, carrefour stratégique où transitent les deux tiers du commerce maritime mondial. Aire de jonction entre Méditerranée et océan Indien d'une part, et Afrique et péninsule Arabique d'autre part, elle est le théâtre des rivalités et jeux d'alliances entre les puissances régionales. L'Arabie saoudite, l'Égypte et les Émirats arabes unis, discrètement soutenus par Israël, s'opposent ainsi à la Turquie et au Qatar, associés à l'Iran, pour le contrôle de cette zone maritime. Au-delà des luttes d'influence entre pays riverains, l'instabilité de la Corne de l'Afrique, touchée par des risques de piraterie, de terrorisme, mais aussi par le conflit au Yémen, pèse sur la sécurité maritime. Ces menaces expliquent une importante présence navale internationale. En effet, Américains et Européens, notamment la France qui dispose d'une base navale à Djibouti, croisent depuis longtemps en mer Rouge ; mais de nouveaux acteurs tels que le Japon, et surtout, la Chine, y intensifient leurs activités depuis une décennie.

Des considérations sur les détroits stratégiques, la mer Noire ou l'implantation chinoise dans les ports européens concluront ce numéro estival.

*Périscopes* vous souhaite une bonne lecture et vous donne rendez-vous à la rentrée !



Drone aérien sans équipage (UAV) américain, Predator, Californie, 20 novembre 1995.

© DoD, Petty Officer 3rd Class Jeffrey S. Viano, U.S. Navy.



## SOMMAIRE

### TAÏWAN



Beijing Steps Up Presence in "Military Grey Zones" to Pressure Taiwan

*South China Morning Post*, 20 juin 2020

If China Invades Taiwan, This Is What the Fleet Could Look Like

*Forbes*, 7 juin 2020

Taiwan Needs a Maoist Military: Beijing Can Always Outspend Taipei

*Foreign Policy*, 17 octobre 2019

Is Taiwan Really Buying the Wrong Weapons

*The Diplomat*, 31 mars 2020

### DRONES



Les drones navals changent de dimension

*Défense et Sécurité internationale*, janvier 2020

The Legal Characterization of Lethal Autonomous Maritime Systems : Warship, Tornado, or Naval Mine ?

*International Law Studies*, 2020

Sonar Equipped Drone Fleets Could Be Key to Future Submarine Warfare

*USNI News*, 9 mars 2020

Could Armed Drone Swarms Really Wipe Out All Submarines?

*The National Interest*, 9 mars 2020

### Dans le viseur du Périscope



Périscope a lu

Le chiffre

### MER ROUGE



La mer Rouge peut-elle s'embraser ?

*Défense et Sécurité internationale*, janvier 2019

As It Moves Closer to Eritrea, Egypt Eyes Military Base on Nora Island

*The Arab Weekly*, 15 mars 2020

The Bab el-Mandeb Strait: Geopolitical Considerations of the Strategic Chokepoint

*Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 10 mars 2020

The PLA Beyond Asia: China's Growing Military Presence in the Red Sea Region

*Strategic Forum*, janvier 2020

### VARIA



Geopolitics of the Black Sea

*Maritime Security Centre of Excellence*, printemps 2020

Thinking Like a Pirate: Contesting Southeast Asia's Chokepoints

*CIMSEC*, 5 juin 2020

There Are No Strategic Chokepoints

*CIMSEC*, 3 juin 2020

China's Participation in European Container Ports: Drivers and Possible Future Scenarios

*Revue Internationale et Stratégique*, printemps 2020

New Pentagon Map Shows Huge Scale Of Worrisome Russian and Chinese Naval Operations

*The Drive*, janvier 2020



Liens articles



Liens internet



## TAÏWAN



### Beijing Steps Up Presence in “Military Grey Zones” to Pressure Taiwan

Lawrence Chung, *South China Morning Post*, 20 juin 2020

Le *South China Morning Post* est un quotidien publié à Hong Kong depuis 1903. Journaliste au SCMP depuis 2006, Lawrence Chung couvre principalement l'actualité de Taïwan et les relations entre Taipei et Pékin. Dans cet article, l'auteur rapporte les réactions de plusieurs experts de la sécurité taïwanaise concernant l'inquiétante multiplication des manœuvres réalisées en « zone grise » par la Chine continentale contre Taïwan depuis le début de l'année 2020.

La Chine a dernièrement intensifié la fréquence de ses activités en « zone grise » pour intimider Taipei et éprouver les défenses de l'île, sans toutefois s'engager dans une forme d'affrontement conventionnel. Dans l'espace aérien, la multiplication des incursions a créé une nouvelle normalité et remis en cause l'entente tacite selon laquelle les deux parties évitaient de franchir la ligne médiane dans le détroit. Ce faisant, l'armée chinoise éprouve les moyens dédiés à la défense aérienne, collecte des données sur les systèmes de défense de l'île et crée plus largement une atmosphère anxiogène affectant la population.

Les activités en zones grises se généralisent également en mer puisque, de janvier à juin 2020, les garde-côtes taïwanais ont dénombré quelque 1 200 navires chinois dans les eaux taïwanaises. Le renforcement des activités de dragage de sable près de l'archipel de Penghu est jugé particulièrement préoccupant d'un point de vue sécuritaire, car cette zone est considérée comme le point d'accès privilégié vers Taïwan pour les forces continentales en cas d'assaut d'envergure.

Par ailleurs, Pékin généralise l'emploi de navires de pêche armés comme milice maritime pour défendre ses intérêts, tout en restant en-deçà d'un seuil entraînant une réaction militaire de la partie visée. Le 16 mars, par exemple, une douzaine de bateaux de pêche avaient cordonné une embuscade contre un navire des garde-côtes taïwanais à proximité de l'île de Kinmen. Deux semaines plus tard, plusieurs bateaux de pêche chinois avaient de la même manière percuté un destroyer japonais.



### If China Invades Taiwan, This Is What the Fleet Could Look Like

H. I. Sutton, *Forbes*, 7 juin 2020

H. I. Sutton est auteur de plusieurs livres spécialisés sur les sous-marins, les forces spéciales et les « narco sous-marins ». Fondé en 1917, le magazine américain *Forbes* publie notamment des articles en rapport avec l'économie, la politique et les nouvelles technologies.

En vingt ans, la marine chinoise s'est considérablement développée, se dotant récemment d'un second porte-avions et d'autres étant en cours de construction. Elle dispose également de la flotte sous-marine la plus importante au monde, de nombreux destroyers et frégates modernes ainsi que de navires amphibies tels que les *Landing Platform Docks* Type 071, capables d'acheminer un grand nombre de troupes vers le rivage. Elle devrait également admettre au service actif deux *Landing Helicopter Docks* Type 075, similaires à la classe *America*, à l'horizon 2021.

...





Si Pékin dispose techniquement des moyens nécessaires pour encercler Taïwan, reconquérir l'île risque d'être une des opérations amphibies les plus difficiles de l'histoire. En effet, la marine taïwanaise reste très moderne et se prépare depuis des décennies à ce scénario. Elle connaît parfaitement chaque point de débarquement stratégique à protéger. Par ailleurs la Chine a finalement peu d'expérience de combat et encore moins d'expérience de guerre amphibie.

En outre, l'information occupe désormais une place prépondérante sur le champ de bataille. Les sites d'images satellitaires en libre accès facilitent la géolocalisation, serait-ce en temps différé, des forces navales. Enfin, les réseaux sociaux et la présence de journalistes internationaux à Taïwan forceraient Pékin à lancer l'assaut sous les yeux des médias et si le conflit s'enlisait, il est probable que la communauté internationale finirait par intervenir et ferait basculer l'issue de la bataille.



## Taiwan Needs a Maoist Military: Beijing Can Always Outspend Taipei

James R. Holmes, *Foreign Policy*, 17 octobre 2019

James R. Holmes est titulaire de la chaire J.C. Wylie de stratégie maritime au U.S. Naval War College et co-auteur de *Red Star Over the Pacific : China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy* publié en 2010. Cet article est extrait de la section « Arguments » de *Foreign Policy*, dédiée à des tribunes d'actualité marquées par une grande liberté de ton.

Dès 2010, nombre d'observateurs estimaient que Taipei n'était plus en mesure de remporter une bataille rangée face à Pékin. En 2008, William S. Murray du *US Naval War College*, suggérait une réforme de la doctrine taïwanaise pour évoluer vers une stratégie asymétrique dite « stratégie du porc-épic ». Celle-ci est fondée sur la concentration de moyens défensifs dissuadant toute tentative d'invasion de l'île (note : stratégie en grande partie reprise dans la doctrine taïwanaise de *Global Defence Concept*, en vigueur depuis 2017).

...





Dans cet article, l'auteur suggère d'amender cette doctrine en s'inspirant de la tactique de «défense active» conceptualisée par Mao Zedong. Cette forme très offensive de stratégie défensive incite le belligérant le plus faible à concentrer des forces légères et rapides pour obtenir des victoires tactiques mineures sur un ennemi plus fort mais dispersé, jusqu'à atteindre un point à partir duquel le rapport de force s'inverse rendant possible une contre-offensive.

Déclinant cette tactique au domaine naval, Holmes recommande de mettre en place une flotte de petits combattants de surface armés de missiles antinavires et d'utiliser la périphérie accidentée de l'île pour conserver une forme permanente de *sea denial*. Face à un assaut de grande envergure, ces unités pourraient agir en essaim pour submerger des groupes d'assaut amphibies isolés, contraignant alors Pékin à se limiter à une attaque à distance ou à accepter de subir de lourdes pertes. Ces pertes affecteraient négativement le moral de l'APL et encourageraient les États-Unis à intervenir.

L'auteur observe qu'à partir de 2010, la stratégie navale fut réorientée dans cette direction, comme en atteste la conception de la classe de corvettes lance-missiles furtives Tuo Chiang (déplaçant 570 tonnes). Limitées à 12 unités, elles seront toutefois trop peu nombreuses pour agir en essaim et retarder une attaque d'envergure. Doté d'un budget de Défense restreint, Taipei devrait repenser le format de sa flotte, et notamment renoncer à des acquisitions coûteuses telles qu'une flotte de chasseurs F-16 ou le programme national de sous-marins.



## Is Taiwan Really Buying the Wrong Weapons?

Corey Lee Bell, *The Diplomat*, 31 mars 2020

Corey Lee Bell est chercheur et rédacteur en chef du magazine *Taiwan Insight* du programme d'études taiwanaises de l'université de Nottingham. Il a rédigé de nombreux articles concernant les relations internationales et la sécurité régionale en Asie du Nord-Est. Basé au Japon, *The Diplomat* est un magazine international couvrant les questions politiques et sociales en Asie-Pacifique.

Alors que la présidente taiwanaise Tsai Ing-wen a été récemment réélue, certains observateurs pointent du doigt un manque de cohérence entre la doctrine *Global Defense Concept* (GDC) portée par son gouvernement depuis 2017 et les dépenses militaires en cours. Alors que le GDC préconise l'acquisition de capacités asymétriques dissuasives, Taipei investit dans de coûteux moyens navals conventionnels tels que des frégates et des destroyers. Taïwan finance également des programmes nationaux pour la fabrication de sous-marins et d'un porte-hélicoptères d'assaut de 22 000 tonnes.

L'administration Trump attend désormais de ses partenaires de l'Indo-pacifique qu'ils agissent comme des alliés, mobilisables, et non comme des protectorats, en contribuant davantage au maintien d'un équilibre des forces favorable dans la région. Cette responsabilisation des alliés des États-Unis se traduit notamment par l'acquisition de moyens de projection, ce qui explique en partie la volonté de la Corée du Sud, du Japon, de l'Australie mais aussi de Singapour et de Taïwan de se doter de porte-aéronefs capables d'opérer des F-35B.

Selon Corey Lee Bell, les autorités taiwanaises sont d'autant plus contraintes de répondre à ces nouvelles attentes que la survie de l'île et les fournitures de matériel militaire dépendent totalement de l'alliance américaine. La stratégie taiwanaise ne peut dès lors se limiter à une forme passive de dissuasion mais doit, au contraire, s'inscrire de manière proactive dans un effort collectif avec les autres États partageant le concept de « *Free and Open Indopacific* ».





## DRONES

### Les drones navals changent de dimension

Philippe Langlois, *Défense et Sécurité Internationale*, décembre 2019-janvier 2020

Philippe Langlois est chargé de recherche au CAPRI (Centre d'analyse et de prévision des risques internationaux). Le magazine *Défense et Sécurité Internationale (DSI)* est le principal magazine français traitant les questions de géostratégie, d'armement et de défense.

Jusqu'alors cantonné à des missions de surveillance et de guerre des mines, le champ d'action des drones navals s'étend désormais au domaine du renseignement et de la lutte anti-sous-marine. Ainsi, plusieurs pays développent leurs propres programmes de drones, de tonnages très variables, qui mettront en œuvre de nouvelles technologies, comme l'intelligence artificielle, afin de gagner en autonomie.

Concernant les drones de surface, les États-Unis développent des appareils massifs, capables de déplacer 2000 tonnes via le *Ghost Fleet*, ce programme serait lié à la volonté de disposer de navires plus légers que les destroyers et de mener des opérations dans un environnement marqué par une stratégie de déni d'accès/déni de zone (A2/AD). Beaucoup plus petit, le prototype chinois *JARI* est capable de déplacer 20 tonnes et serait notamment doté de systèmes optroniques, de missiles antiaériens et de torpilles. Avec le *Protector* qui déplace quatre tonnes, la société israélienne *Rafael Advanced Defense System* s'est quant à elle positionnée sur des systèmes encore plus petits.

En ce qui concerne les drones sous-marins, l'*US Navy* développe des modèles de toutes tailles, l'*Orca* déplaçant jusqu'à 50 tonnes, qui seront en mesure d'effectuer tout type de missions. La Chine, la Russie et la Corée du Sud développent également des drones d'une dizaine de mètres qui seront affectés à des missions de renseignement et de combat. Enfin, avec le *D19* au format torpille, la France favorise le développement de petits drones, destinés à des missions de surveillance ou de renseignement.



### The Legal Characterization of Lethal Autonomous Maritime Systems: Warships, Torpedo, or Naval Mine ?

Hitoshi Nasu, David Letts, *International Law Studies*, 16 avril 2020

Hitoshi Nasu et David Letts sont professeurs de droit international, spécialisés notamment en droit des conflits armés. Face à la rapidité des évolutions concernant les drones armés navals, ils s'interrogent sur les règles juridiques applicables à de tels systèmes et signent un article dans la revue *International Law Studies*, publiée par le Stockton Center for the Study of International Law du US Naval War College.

Aucune convention spécifique ne régit pour l'heure l'utilisation de systèmes navals létaux autonomes. Si des armes filoguidées sont apparues dès le XX<sup>e</sup> siècle, le perfectionnement de l'intelligence artificielle marque un tournant en ce qu'il offrira aux drones futurs des capacités autonomes d'appréciation pour la navigation, voire pour l'attaque. Ces évolutions technologiques nécessiteront des règles d'emploi spécifiques, qui dépendront d'abord de leur qualification juridique.

...





Par analogie, en l'état actuel du droit, la question revient à savoir si les drones navals seront considérés comme des navires de guerre ou comme des armes (torpilles ou mines). L'enjeu est majeur : s'ils sont qualifiés de bâtiments, les drones bénéficieront des droits de navigation définis par la Convention de Montego Bay, et notamment du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales – à l'inverse des torpilles ou mines, qui pourraient alors légalement être interceptées par l'État côtier.

Leur définition juridique revêt également une importance tactique, puisque seules les entités militaires exercent les droits des belligérants lors d'un conflit armé. Ainsi, les drones ne pourront légalement « décider », de manière autonome, de commettre un acte offensif contre une cible militaire que s'ils sont reconnus comme belligérants. Définis comme des torpilles ou des mines, leur autonomie d'action serait juridiquement plus restreinte, limitant par exemple l'emploi d'essaims indépendants.

La qualification juridique des drones navals dépendra des négociations internationales futures. Il sera cependant difficile d'établir un consensus : en effet, les États détenteurs de systèmes autonomes développés auront tout intérêt à les qualifier de navires militaires, afin de pouvoir les déployer sans contrainte. À l'inverse, des États qui n'en possèdent pas préféreront les faire reconnaître comme simples armes navales, ce qui leur permettra de leur refuser leurs eaux territoriales.



## Sonar Equipped Drone Fleets Could Be Key to Future Submarine Warfare

Megan Eckstein, *UNSI News*, 9 mars 2020

Rédactrice en chef adjointe d'*USNI News*, journal en ligne de l'U.S. Naval Institute, Megan Eckstein s'entretient avec la directrice du Centre pour la recherche et l'expérimentation maritimes de l'OTAN (CMRE). Dans le contexte d'un exercice de lutte anti-sous-marine de l'OTAN *Dynamic Manta*, le CMRE a pu expérimenter ses systèmes fondés sur les drones et l'intelligence artificielle.

Les moyens de lutte anti-sous-marine des pays membres de l'OTAN reposent aujourd'hui sur des unités relativement onéreuses, difficiles à financer en grand nombre. À la suite de l'exercice *Dynamic Manta*, le CMRE propose la mise place d'un système peu coûteux reposant sur un ensemble de plates-formes et de drones de détection sous-marine, organisés en réseau, afin de créer une « barrière acoustique passive ». Le système pourrait ainsi compléter et affuter les systèmes de lutte anti-sous-marine actuels.

En équipant des drones de sonars, l'idée du CMRE est de créer un système de détection multinational entre pays de l'OTAN, celui-ci permettrait de traquer la présence de sous-marins dans les eaux territoriales de chaque membre ou à certains points stratégiques, comme l'entrée sur l'Arctique (GIUK). La clé du système réside dans le partage d'informations et la multiplicité des capteurs utilisés.

Un tel programme reposerait en outre sur des algorithmes capables de distinguer les signatures acoustiques de sous-marins des divers bruits parasites. Les communications sous-marines demeurent un enjeu important : ce dispositif doit permettre aux drones d'échanger des messages et des informations sur l'identification sonar d'un bâtiment ou des images de la surface. Son efficacité dépendra notamment de la volonté des États d'établir un standard commun et de partager ces informations stratégiques.





## Could Armed Drones Swarms Really Wipe Out All Submarines?

Sebastien Roblin, *The National Interest*, 9 mars 2020

Diplômé de l'université américaine de Georgetown, Sebastien Roblin contribue à plusieurs revues spécialisées en matière de défense. The National Interest est un journal américain dédié aux affaires étrangères, selon une ligne réaliste centrée sur les intérêts des États-Unis.

La plus grande menace technologique pesant sur les sous-marins consiste peut-être en l'apparition d'essaims de drones. Composés d'une multitude de robots légers, peu coûteux, pouvant être largués par des plate-formes diverses et évoluant en réseau, ils constitueraient un système de détection résilient, capable de quadriller les océans sur de vastes espaces et extrêmement difficile à contrer.

Des défis technologiques demeurent cependant concernant le développement d'une intelligence artificielle capable de coordonner des centaines d'objets ou encore celui d'un système de communication sous-marin permettant de partager un tel flux de données. L'efficacité offensive de tels drones paraît en outre limitée. Leur taille limite les réserves de carburant, donc leur rayon d'action, ainsi que leur charge utile. Il est peu probable que ces mini-drones en essaim aient ainsi une puissance de feu très importante.

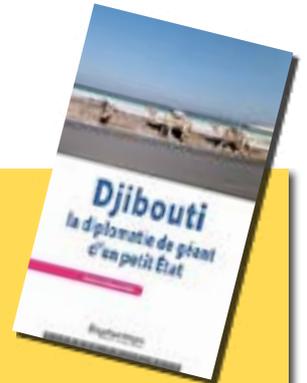
L'US Navy développe néanmoins plusieurs systèmes fondés sur le principe de l'essaim. Le programme *LOCUST* envisage par exemple de compléter la détection anti-sous-marine par des drones aériens volant à basse altitude et largués par avion, tandis que le *SHARK* propose d'embarquer des drones sous-marins dédiés à la poursuite de cibles déjà acquises. Le plus innovant serait enfin une déclinaison pour la lutte anti-sous-marine du programme *NEMESIS*. Ce système de contre-mesure couple des essaims de drones et des moyens de guerre électronique, afin de brouiller les senseurs adverses par des effets de saturation et de fausses signatures.





Périscopes a lu

## Djibouti, la diplomatie de géant d'un petit État Sonia Le Gourellec, Éditions Septentrion, février 2020



Lorsqu'en 1977 le Territoire français des Afars et des Issas accède à l'indépendance, personne ne croit à l'avenir de ce confetti de l'empire colonial français, coincé entre de grands voisins instables. Pourtant, 40 ans plus tard, force est de constater que la république de Djibouti est devenue un acteur important de la Corne de l'Afrique grâce à sa situation géographique et à sa diplomatie ingénieuse.

Jusqu'aux années 2000, Djibouti reste sous l'étroite tutelle de la France qui en fait une base d'entraînement et de projection de ses troupes, contribuant notamment à la résilience de l'État face à ses rivaux régionaux. À partir de 2002, sa position par rapport à la mer Rouge et sa relative stabilité intérieure vont lui permettre d'acquérir un rôle majeur dans la lutte mondiale contre le terrorisme et la piraterie.

Ainsi, plusieurs États vont utiliser cette situation privilégiée pour y installer des bases, notamment les États-Unis, le Japon, l'Italie et enfin la Chine. Djibouti va finalement exploiter cette situation et acquérir une influence disproportionnée par rapport à sa faiblesse structurelle.

En 2012, la Chine démarre la construction d'une immense base militaire qui devrait à terme compter plus de 10000 soldats dont la mission principale est de sécuriser le détroit de Bab el-Mandeb, considéré comme vital pour son commerce. Cette base doit aussi servir de plate-forme pour d'éventuelles opérations militaires en Afrique, dans la région du Golfe ou dans l'océan Indien. Par ailleurs, vu de Pékin, Djibouti est situé à un point névralgique de la « route maritime de la soie ». Le pays est donc considéré comme une tête de pont vers l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. Depuis, la Chine intensifie ses investissements dans le but de faire de Djibouti un *hub* portuaire de première importance.

Alors que ces investissements sont devenus essentiels pour l'économie locale, cette présence tend à créer en une forme de dépendance de l'État djiboutien à l'égard de la Chine.

Ce livre analyse comment l'État djiboutien a su utiliser subtilement sa situation géographique pour héberger des bases militaires étrangères et en tirer d'énormes avantages économiques et stratégiques, ainsi qu'une influence régionale hors de proportion avec sa taille. Cependant, la présence chinoise, par son ampleur et sa diversité, risque à terme de remettre en cause l'autonomie politique du pays.

Le Chiffre

## 150 000

*C'est le nombre de km<sup>2</sup> supplémentaires octroyés au domaine sous-marin français. Le 10 juin 2020, la Commission des limites du plateau continental a autorisé la France à étendre son plateau continental au large des îles de La Réunion et de Saint-Paul et Amsterdam.*





## MER ROUGE



### La mer Rouge peut-elle s'embraser ?

Marc Lavergne, *Les Grands dossiers de Diplomatie*, 2018

Directeur de recherche au CNRS, spécialiste du Moyen-Orient et de la Corne de l'Afrique, Marc Lavergne signe dans *Diplomatie* une analyse des enjeux géopolitiques en mer Rouge. Passage stratégique pour le trafic maritime mondial, cette mer relie l'océan Indien à la Méditerranée, via le canal de Suez au nord et le détroit de Bab el-Mandeb au sud. Moins exposée médiatiquement que le golfe Arabo-Persique, elle n'en est pas moins traversée par des tensions réelles et complexes.

Le nord de la mer Rouge est marqué par des investissements d'infrastructures importants. Après le doublement de la capacité du canal de Suez, l'Égypte souhaite aménager la région du Sinaï : ports, zones franches, et surtout un pont maritime vers l'Arabie saoudite. Riyad prévoit quant à elle la construction d'une « mégacité » dédiée aux activités financières et technologiques sur les rives du golfe d'Aqaba. Israël et la Jordanie, riverains de la mer Rouge par ce même golfe, soutiennent discrètement cette alliance entre les deux puissances régionales, contre les influences turques et iraniennes.

La lutte d'influence entre Égypte et Arabie saoudite d'un côté et Turquie et Qatar de l'autre s'illustre aussi en mer Rouge centrale autour de sites historiques et religieux. Tandis que le contentieux territorial entre l'Égypte et le Soudan dans le triangle de Halaïb reste en suspens, la Turquie a loué pour 99 ans l'île soudanaise de Souakin (et son port), officiellement pour la rénovation du site antique. Un an plus tard, l'association du Qatar au projet turco-soudanais n'a fait qu'entretenir les tensions.

Réunis au sein du Conseil de coopération du Golfe, les États du Golfe eux-mêmes entrent en concurrence pour disposer de ports commerciaux ou militaires dans la Corne de l'Afrique. Les Émirats arabes unis, surtout, y ont développé de nombreux points d'appui, en établissant des facilités portuaires au Yémen, en Érythrée ou au Somaliland, au détriment de leurs alliés saoudiens.



### As It Moves Closer to Eritrea, Egypt Eyes Military Base on Nora Island

Sabahat Khan, *The Arab Weekly*, 15 mars 2020

Sabahat Khan est chercheur à l'Institute for Near East and Gulf Military Analysis, un centre de recherche basé à Dubaï, aux Émirats arabes unis, spécialisé dans les questions de défense au Moyen-Orient. Il analyse ici les récents développements de la présence militaire égyptienne en mer Rouge.

Bien que traditionnellement défavorable aux bases militaires à l'étranger, l'Égypte négocierait avec l'Érythrée l'installation d'une base navale sur l'île de Nora. Elle chercherait ainsi à réaffirmer son influence en mer Rouge, dans un contexte de rivalité régionale avec l'Iran mais surtout avec la Turquie. Les différends entre les deux pays concernent principalement la Méditerranée, mais Ankara renforce également sa présence plus au sud en disposant notamment en Somalie de sa plus grande base à l'étranger.

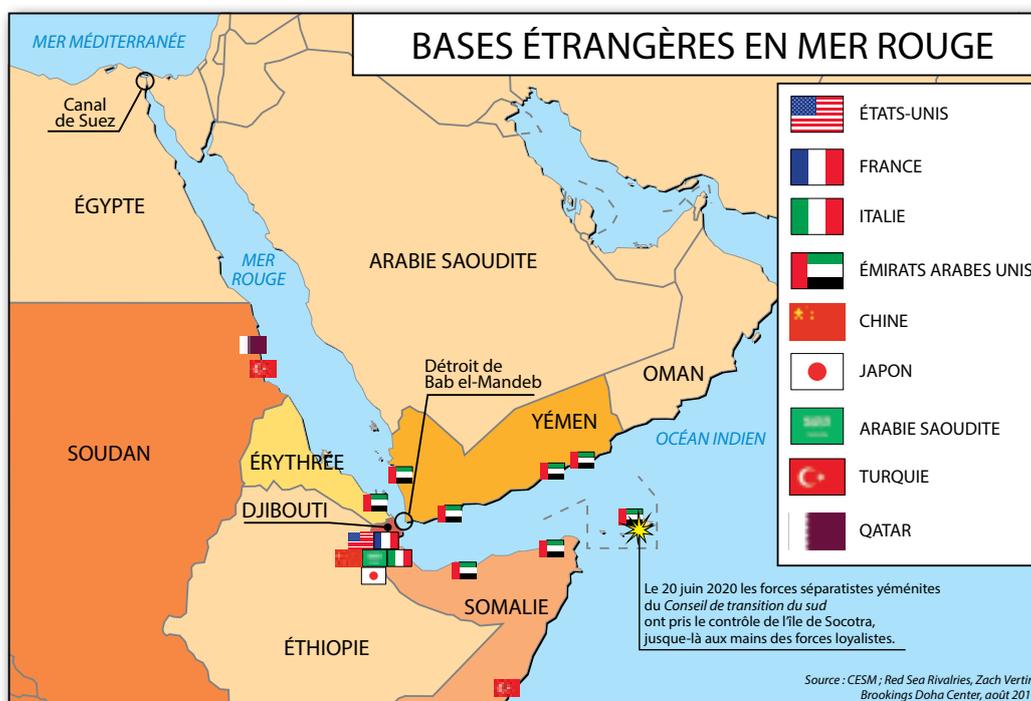
...





Contrôlant déjà le canal de Suez au nord, le Caire s'assurerait ainsi une place majeure sur cette voie maritime, l'île de Nora étant située juste au nord du détroit de Bab el-Mandeb. L'Égypte a en outre entrepris un effort de modernisation de sa flotte pour se doter de moyens hauturiers, via notamment l'acquisition ces dernières années de deux porte-hélicoptères amphibies de classe Mistral, de frégates européennes multimissions (FREMM) et de six frégates de type MEKO A-200.

Cette politique s'inscrirait enfin dans la perspective d'une nouvelle architecture sécuritaire en partenariat avec l'Arabie saoudite, qui a œuvré à la création, début 2020, du Conseil des pays riverains de la mer Rouge autour des enjeux de sécurité maritime. Un investissement accru de l'Égypte en mer Rouge risquerait cependant de susciter quelques tensions auprès des voisins de l'Érythrée, le Soudan et l'Éthiopie ayant déjà par le passé vivement réagi au déploiement de troupes égyptiennes dans le pays.



## The Bab el-Mandeb Straits: Geopolitical Considerations of the Strategic Chokepoint

Ana Aguilera Raga, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 10 mars 2020

L'Instituto Español de Estudios Estratégicos est un centre de recherche dépendant du ministère de la Défense espagnol, et intégré au Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, sous l'autorité du chef d'état-major des armées espagnol. Il publie notamment des analyses de chercheurs en géopolitique et sécurité internationale.

Point d'entrée sur la mer Rouge depuis l'océan Indien, Bab el-Mandeb est un des détroits les plus importants pour le commerce mondial, mais également l'un des plus dangereux. Le conflit au Yémen et la présence de groupes terroristes fragilisent sa rive nord et pèsent sur la sécurité maritime. Les rebelles houthis avaient notamment attaqué des pétroliers saoudiens en 2015 et menacent régulièrement de bloquer le détroit. Bien qu'en baisse, la piraterie demeure un risque dans la corne de l'Afrique.

...



Retour sommaire



Le détroit est également traversé par des rivalités interétatiques. L'Arabie saoudite, soutenue par les États-Unis, est engagée dans une lutte d'influence contre l'Iran, Riyad et Téhéran s'affrontant notamment via des «proxies» dans le conflit yéménite. Djibouti, sur la rive sud, fait face à l'instabilité des pays voisins et s'oppose aux Émirats arabes unis dans une guerre diplomatique portée jusque devant la cour arbitrale de Londres, en 2014 à propos d'un différend sur des concessions portuaires.

Pays importateurs et exportateurs de pétrole dépendent de ce passage maritime. Son blocage obligerait à contourner l'Afrique entière vers l'Occident et à ne passer que par le détroit d'Ormuz, à moitié iranien, vers l'Asie. Riyad dispose du *pipeline Pétro-line* reliant le nord producteur à la mer Rouge centrale, mais ses capacités sont insuffisantes. L'intérêt porté à la stabilité de Bab el-Mandeb explique la forte présence navale internationale dans la zone : d'abord européenne et américaine et plus récemment japonaise et chinoise.



## The PLA Beyond Asia: China's Growing Military Presence in the Red Sea Region

Joel Wuthnow, *Institute for National Strategic Studies (INSS)*, janvier 2020

Le Dr Joel Wuthnow est chercheur au Centre d'études des affaires militaires chinoises à l'INSS. Ses domaines de recherche comprennent la politique étrangère et de sécurité chinoise, les affaires militaires chinoises et les relations sino-américaines. L'INSS est une composante de l'Université de la Défense nationale basée à Washington, et conseille notamment le secrétaire à la Défense et les chefs d'états-majors interarmées.

La Corne de l'Afrique est la seule région du monde où la Chine entretient des forces militaires significatives et permanentes à l'étranger. Débutée il y a une décennie, cette présence est devenue progressivement multiforme : une importante base militaire permanente à Djibouti qui devrait accueillir à terme près de 10 000 hommes, l'engagement d'environ 2 000 casques bleus au Darfour et au Soudan du Sud, une présence navale comprenant des sous-marins, une coopération militaire intensive avec les pays de la région et enfin la vente d'armement à ces mêmes pays.

Cette présence militaire poursuit par ailleurs plusieurs objectifs : le maintien de la libre circulation dans le détroit de Bab el-Mandeb – passage vital pour le commerce chinois – une présence dissuasive dans une région essentielle des Nouvelles routes de la soie, mais elle souligne aussi la volonté de ne pas laisser les puissances occidentales être les gendarmes de la région. La coopération tous azimuts s'apparente ainsi à un *soft power* exercé sur les États de la région, pour la plupart faibles et instables.

Un engagement militaire de grande ampleur est en revanche peu probable, la Chine étant traditionnellement très réticente à intervenir directement loin de son territoire. De cette présence, d'abord dissuasive, elle attend aussi un retour pour d'éventuelles interventions dans son «pré carré», comme la péninsule coréenne, Taïwan ou l'Inde, et sans doute aussi pour opérer à terme dans le Pacifique, loin de ses côtes.

En étant présentes en mer Rouge, les forces chinoises entrent en concurrence frontale avec les États-Unis. Si une confrontation directe est peu probable tant les intérêts des deux pays dans la région sont proches, une escalade incontrôlée qui dégènerait après un évènement mineur n'est toutefois pas à exclure.





### Geopolitics of the Black Sea

Sümer Kayser, *Maritime Security Centre of Excellence (MARSEC)*, printemps 2020

Le capitaine Sümer Kayser est officier de la marine turque. Il est directeur du MARSEC, centre académique de recherche sur les questions maritimes réunissant les acteurs gouvernementaux, publics, industriels, académiques et privés au sein de la Turkish National Defense University.

Depuis la fin de la guerre froide, la mer Noire est à la croisée des intérêts de quatre entités, l'Union européenne, les États-Unis et les deux puissances historiques de la région, la Turquie et la Russie. Si les hydrocarbures jouent un rôle prépondérant, la confrontation des intérêts des puissances régionales se joue également au niveau du contrôle de territoires et d'infrastructures stratégiques telles que les ports, les canaux et les réseaux hydrographiques.

Ainsi, plusieurs pays du pourtour de la mer Noire sont devenus le théâtre de conflits gelés, liés à des problèmes ethniques et territoriaux, favorisant bien souvent la corruption et les trafics divers. Cependant, d'après le capitaine Kayser, la géographie semi-fermée de la mer Noire expliquerait qu'elle ne peut être le théâtre de conflits, tant que les détroits du Bosphore et des Dardanelles sont pacifiés et régulés par un régime stable, en l'occurrence le traité de Montreux de 1936.

En outre, la mer Noire est l'une des voies principales d'acheminement des hydrocarbures de la mer Caspienne vers l'Europe. Elle est pour l'UE à la fois un tremplin et un bouclier dans sa politique de voisinage. Depuis l'annexion de la Crimée, la Russie développe des alternatives à l'Ukraine pour l'exportation d'hydrocarbures, notamment la Turquie avec qui elle a inauguré le *Turkish Stream* en 2020. Malgré leurs contentieux, Ankara et Moscou se sont ainsi rapprochés sur les plans politique, économique et sécuritaire, positionnant ainsi la Turquie comme une véritable puissance régionale.



### Thinking Like a Pirate: Contesting Southeast Asia's Chokepoints

Drake Long, *Center for International Maritime Security*, 5 juin 2020

Le Centre pour la sécurité maritime internationale (Center for International Maritime Security - CIMSEC) est un think-tank américain créé en 2012 et dédié à l'étude du monde marin, en particulier ses aspects militaires et sécuritaires.

En Asie du Sud, 25 % des biens transitent par le seul détroit de Malacca. La spécificité de la région réside dans la présence de multiples îlots qui renforcent l'importance des points de passage. La Chine craint ainsi l'imposition par Washington d'un blocus sur le détroit de Malacca susceptible de paralyser son économie. C'est cette peur qui a conduit Pékin à développer son projet des Nouvelles routes de la soie, en particulier son volet terrestre qui échapperait par nature à tout blocus maritime.

...





Désormais, la Chine est en mesure de mener une stratégie de déni d'accès contre l'US Navy en la repoussant au-delà de la première chaîne d'îlots. En se positionnant en mer de Sulu, elle pourrait verrouiller les accès maritimes de deux alliés des États-Unis, l'Australie et les Philippines, et ainsi faire pression sur leurs économies.

Face à cette menace, le corps des US Marines se prépare à une lutte asymétrique articulée autour des principes utilisés par la piraterie locale. Ses unités deviendraient une force amphibie évoluant sans escorte, capable de mener des attaques de type *hit-and-run* et de créer des dilemmes tactiques. Elles seraient capables d'opérer d'île en île et de mettre en œuvre des missiles longue portée, tirant partie d'une supériorité ISR pour leurs attaques.

Cette force d'appoint aurait pour objectif stratégique d'opérer sur de multiples points d'étranglement afin de créer un trou dans la zone de contrôle adverse. Cela permettrait à une marine alliée de s'y insérer afin d'intervenir, comme durant la Seconde Guerre mondiale. Les unités de *marines* pourraient également s'inspirer davantage de l'esprit pirate en étendant leur lutte aux navires marchands, afin de causer à l'ennemi des dommages matériels et économiques considérables.



## There Are No Strategic Chokepoints

Captain Jamie Mcgrath, *Center for International Maritime Security*, 3 juin 2020

Le capitaine Jamie McGrath est un officier retraité de l'US Navy. Il est aujourd'hui Deputy Commandant des cadets de Virginia Tech et professeur adjoint à l'U.S. Naval War College. Le CIMSEC (Center for International Maritime Security) est quant à lui un think-tank américain créé en 2012 et dédié aux sujets de défense maritime, qu'ils soient géostratégiques ou opérationnels.

Selon l'amiral britannique John Fischer, les cinq «clés du monde» au début du XX<sup>e</sup> siècle étaient les détroits de Douvres, Gibraltar, Malacca, le canal de Suez et le cap de Bonne Espérance. Ces goulets d'étranglement si importants dans l'histoire navale ont pourtant aujourd'hui perdu de leur valeur. Il convient en effet de distinguer objectifs stratégiques et moyens opérationnels : si le *sea control* constitue un objectif général, la maîtrise des détroits ne représente que l'un des moyens d'y parvenir.

Suite aux différents progrès en matière d'armement et de logistique, les détroits, caps ou canaux ont perdu une partie de cet intérêt opérationnel. En effet, alors qu'un détroit ou un canal obligeait les flottes à passer à portée de batteries côtières, elles sont aujourd'hui menacées sur de plus grandes distances par les missiles antinavires. Les armées modernes doivent donc développer des stratégies d'interdiction maritime sur des espaces plus grands plutôt que de concentrer des forces sur ces différents détroits.

En outre, leur importance commerciale est à relativiser, l'éventuelle perte de temps due à leur contournement étant compensée par une légère augmentation des prix. Il est également possible de conquérir des territoires au-delà d'un goulet afin d'y établir de nouveaux ports commerciaux ou militaires. Si les goulets d'étranglement continuent de représenter des passages centraux de la navigation mondiale, les stratégies d'évitement semblent ainsi facilitées.





## China's Participation in European Container Ports: Drivers and Possible future Scenario

Olaf Merk, *La Revue internationale et stratégique*, printemps 2020, n°117

L'Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS) est un think-tank français ayant également fondé sa propre école. Il a été créé par Pascal Boniface en 1991 et se consacre aux thématiques géopolitiques et stratégiques. Olaf Merk est membre du Forum international des transports (FIT), l'une des composantes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Grâce à ses entreprises d'État COSCO et CMG, la Chine est parvenue en 2019 à administrer 10 % du commerce conteneurisé européen, contre à peine 1 % en 2007. Pékin possède ainsi 16 terminaux européens répartis dans 13 pays, principalement acquis lors de privatisations, ainsi que des parts rachetées à des opérateurs portuaires. Par exemple, l'achat de 49 % de l'opérateur *Terminal Link*, détenu à 51 % par CMA-CGM, concède à CMG des parts dans quatre terminaux français.

Cette expansion maritime chinoise doit être comprise dans le cadre plus large de la «*going global strategy*» décidée par Pékin, liée à la *Belt and Road Initiative*. Cette stratégie d'acquisition portuaire appelée «tête de dragon» a pour but de favoriser l'implantation d'acteurs chinois dans des activités connexes au domaine maritime, notamment la logistique, l'industrie, les réseaux ferroviaires et les technologies. Les intérêts chinois s'ancrent ainsi durablement dans le tissu économique européen.

La seule optimisation de ses terminaux en Europe devrait permettre à la Chine d'y voir transiter 18,5 millions de conteneurs en 2025. Avec des achats modestes de terminaux indépendants, Pékin pourrait contrôler 25 % de la conteneurisation européenne à la même échéance. Ce contrôle s'élèverait à 50 % si la Chine réussissait à atteindre l'objectif qu'elle s'est fixé dans le plan «*Made in China 2025*», en acquérant les opérateurs *Hutchison* et *PSA* et en obtenant même les terminaux de CMA-CGM et MSC.





## New Pentagon Map Shows Huge Scale Of Worrisome Russian and Chinese Naval Operations

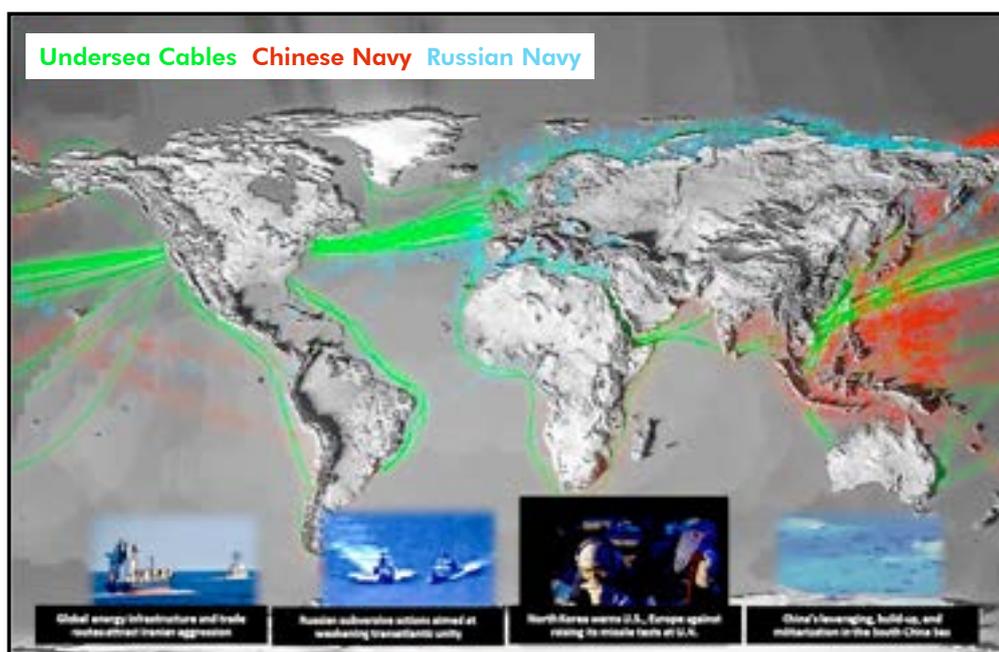
Joseph Trevithick, *The Drive*, janvier 2020

Joseph Trevithick est un journaliste indépendant spécialisé dans le développement de l'armée américaine, des affaires étrangères et de l'histoire militaire. Il contribue régulièrement à la rubrique «Warzone» du portail The Drive.

Dans le cadre de sa dernière demande de budget, le Pentagone a publié un document présentant les zones d'activités navales russes et chinoises ainsi que la position des principaux câbles sous-marins dans le monde, en grande partie non sécurisés. Quelques jours plus tôt, un amiral de l'US Navy déclarait que la côte des États-Unis ne pouvait désormais plus être considérée comme «incontestée» et un «refuge sûr» pour les bâtiments de la marine américaine, compte tenu de la multiplication des incursions de sous-marins russes.

Par ailleurs, si la carte ne précise ni la période, ni le type de bâtiment qu'elle couvre, elle souligne clairement les lignes de transit empruntés par la marine russe. On remarque notamment celui qui se dessine entre la mer Méditerranée, la péninsule ibérique, le sud-est des États-Unis et Cuba. D'autres routes apparaissent également entre l'Atlantique Nord et le nord de l'Amérique du Sud, ainsi qu'entre le golfe de Guinée et le nord-est du Brésil.

Enfin, un aspect important ressortant de cette carte reste la densité de l'activité navale chinoise dans son «pré carré», contrairement à celle de la marine russe, plus disséminée. Les Chinois sont en effet très actifs en mers de Chine méridionale et orientale, en mer des Philippines, dans les eaux indonésiennes, dans la mer des Tchouktches ainsi que dans certaines zones du Pacifique occidental. Cette densité s'explique notamment par la croissance rapide de la marine chinoise ces dernières années.



Source : Office of the Under Secretary of Defense (Comptroller)/Chief Financial Officer, *Defense Budget Overview, United States Department of Defense Fiscal Year 2021 Budget Request*, février 2020



Retour sommaire



## Les publications du CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

### Études Marines

Cette revue est une plongée au cœur du monde maritime. Qu'elle fasse intervenir des auteurs reconnus sur des questions transversales ou qu'elle approfondisse un thème d'actualité, elle offre un éclairage nouveau sur la géopolitique des océans, la stratégie navale et plus généralement sur le fait maritime.

### Cargo Marine

Disponible sur le portail internet du CESM, les études de fond réalisées par le pôle Études et les articles rédigés par ses partenaires offrent un point précis sur des problématiques navales et maritimes.

### Périscopes

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

### Brèves marines

Diffusée en version numérique, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité. Elle apporte un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

### Les @mers

Cette revue de veille bihebdomadaire, uniquement diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime. Elle permet à ceux qui le désirent d'être tenus informés des récents événements maritimes.

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 XXIe 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

