

CARGO MARINE

2015 – n°4



L'US NAVY: QUELLE PUISSANCE NAVALE AU XXI^e SIECLE?



Arnaud VALLI

Étudiant en Master

Sécurité Internationale

Sciences Po Paris/PSIA

Aspirant (R) Marine nationale

© US NAVY / Shannon Renfroe





Table des matières

Introduction	4
1. L'US Navy, avatar de la puissance américaine	6
1.1 Les États-Unis : une thalassocratie moderne	6
1.2 La première marine du monde.....	8
1.3 Entre guerre froide et modernité.....	10
2. Une marine face à de nouveaux défis	12
2.1 Menaces asymétriques sur la liberté des mers	12
2.2 Le repositionnement dans la sphère Pacifique.....	15
2.3 L'émergence du rival chinois	16
3. Adapter la force aux ambitions stratégiques	18
2.1 Penser la guerre et les stratégies de demain	18
2.2 L'avance technologique et la capacité industrielle.....	21
Conclusion.....	23
Bibliographie	25

Les opinions émises dans cette étude n'engagent que la responsabilité de leur auteur.



Introduction

Chaque siècle a connu sa puissance navale dominante. Souvent au niveau régional, plus rarement au niveau mondial. Un tel statut ne découle pas seulement d'un étalage de constructions navales sur une période donnée, mais d'une réelle politique océanique de long terme, capable d'être financée par une économie solide. Une certaine constante historique veut que seules les puissances dont les intérêts et la sécurité étaient particulièrement liées aux liaisons maritimes se soient maintenues dans la durée comme de notables puissances navales. Les États-Unis, devenus la première nation industrielle à la fin du XIX^e siècle, et débarrassés de toute menace d'invasion terrestre sérieuse, ont logiquement tourné leur regard vers les océans bordant leur côtes. Et bien vite, beaucoup plus loin.

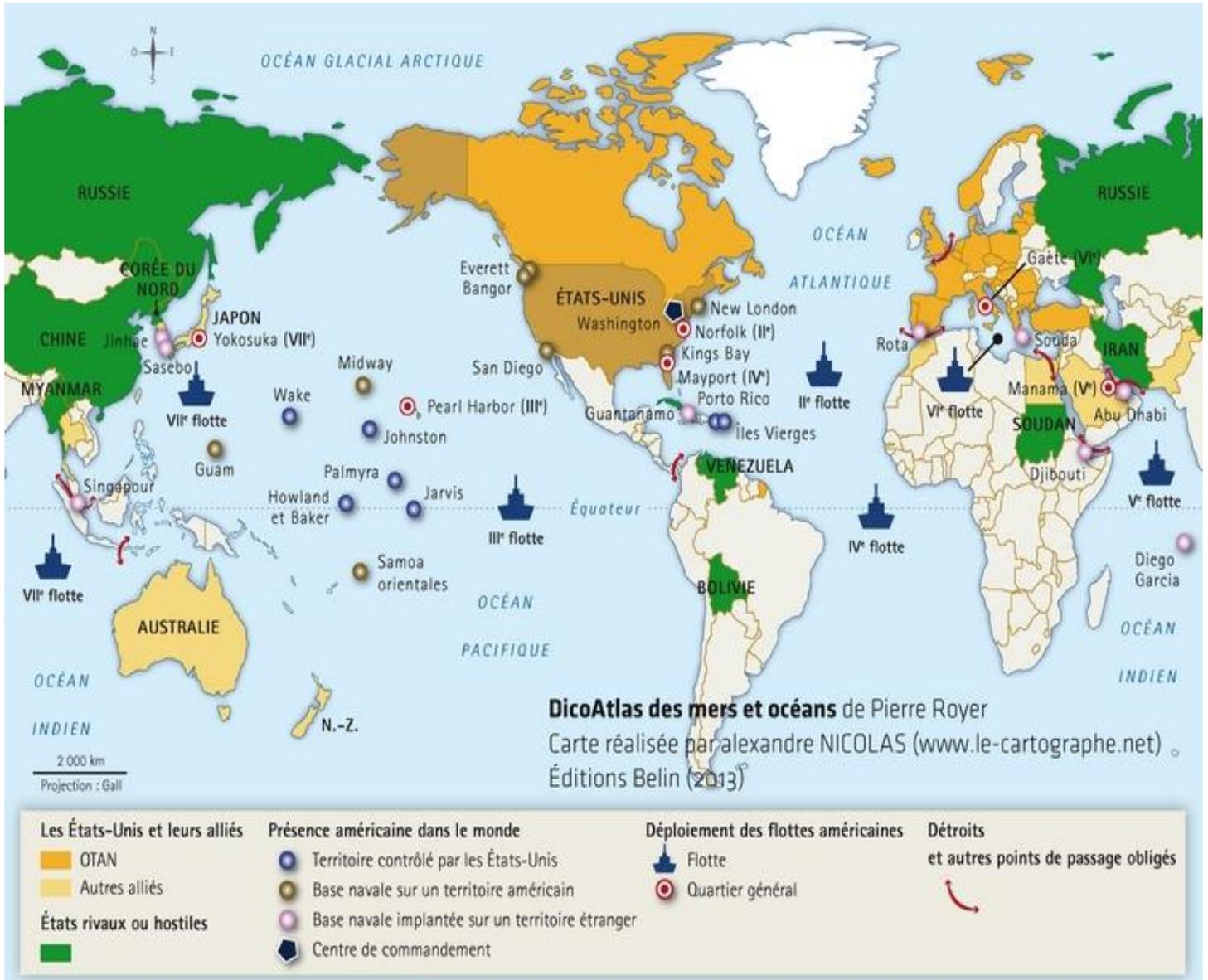
La seconde partie du XX^e siècle a incontestablement marqué l'avènement des États-Unis comme la puissance maritime mondiale dominante. Aucune autre marine avant elle n'avait pu financer et déployer un tel tonnage si loin de ses eaux territoriales, ni accomplir autant de missions navales, de la simple présence diplomatique à l'intervention pendant plusieurs mois de ses porte-avions à plusieurs milliers de kilomètres. Si la *Royal Navy*, au summum de sa puissance, entendait disposer du tonnage de ses deux plus proches concurrents. (*Two power standard*), l'*US Navy* déploie aujourd'hui à elle seule le tonnage des cinq plus grandes marines suivantes. En termes de puissance de feu et de capacités de frappe, l'écart se creuse de manière exponentielle. Si « l'hyperpuissance » américaine est de plus en plus contestée, ou du moins atténuée, par l'émergence de nouveaux acteurs internationaux, son hégémonie navale reste encore en 2015 bien établie sur les océans. Mais qu'en sera-t-il de l'avenir, alors que la mer prend de plus en plus de place dans l'économie mondiale et devient une source de tensions de plus en plus prégnantes entre États ?

Signe de l'attention que l'opinion américaine et ses dirigeants accordent à leur puissance navale, la principale passe d'armes télévisée de la dernière élection présidentielle (suivie par une centaine de millions de téléspectateurs) portait sur le format de l'*US Navy*. Accusé de poursuivre une dangereuse politique de réduction capacitaire, le président Barack Obama répondait que l'armée disposait également « de moins de baïonnettes et de chevaux qu'auparavant » : les technologies et les menaces évoluant, les besoins opérationnels nécessaires à la puissance navale américaine devaient suivre. « Touché, coulé », titrèrent certains quotidiens américains. L'équation n'est pourtant pas si simple. La taille, les programmes et le positionnement de l'*US Navy* en disent également beaucoup sur les intentions diplomatiques de Washington, tout comme sur son potentiel militaire. Raison pour laquelle la moindre inflexion stratégique se retrouve décortiquée par les observateurs navals du monde entier.

Après plus d'une décennie de combats anti-insurrectionnels au Moyen-Orient et de guerre contre le terrorisme, la diplomatie américaine se recentre notoirement sur l'espace sud-asiatique, première zone économique au monde, et région intrinsèquement maritime. La politique navale américaine en est donc effectivement à un tournant. L'*US Navy* est contrainte à une réflexion sur le long terme quant à l'adaptation de ses forces et de sa doctrine au contexte géostratégique actuel. Un contexte marqué par l'émergence de nouvelles ambitions navales et la multiplication des menaces maritimes, qu'elles soient étatiques, criminelles ou même terroristes. Et ce, presque partout dans le monde. Dans le même temps, les impératifs budgétaires du gouvernement américain et le coût des nouvelles technologies semblent clore le temps des crédits presque illimités. La question est donc de savoir de quelles manières la flotte américaine pourra, au cours des prochaines décennies, encore tout faire, partout, et face à n'importe qui. De la réponse dépendra non seulement la poursuite de la domination américaine des mers, mais aussi de la puissance mondiale des États-Unis au XXI^e siècle.



Positionnements des flottes et des bases de l'US Navy dans le monde



Source : DicoAtlas des mers et océans de Pierre Royer, Carte réalisée par Alexandre Nicolas (www.le-cartographe.net) Editions Belin (2013)



1. L'US Navy, avatar de la puissance américaine

1.1 Les États-Unis : une thalassocratie moderne

Les États-Unis possèdent le plus vaste espace maritime au monde, avec près de 12 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive¹. La côte Atlantique américaine est sertie de grands ports et chantiers navals (héritages de son lien avec l'ancienne puissance coloniale britannique) et les ports de Californie et de l'État de Washington sont les plus actifs du continent. Les États-Unis disposent donc de façades économiques particulièrement dynamiques sur les deux plus grands océans du monde, tandis que le canal de Panama permet de rallier les deux côtes. Nation commerciale, les États-Unis dépendent à plus de 80 % des liaisons maritimes pour l'importation et l'exportation de biens manufacturés, de produits agricoles et de consommation. Son approvisionnement en énergie fossile est également grandement lié à ces voies maritimes. Si les États-Unis sont considérés comme la première puissance technologique mondiale, ses entreprises high-tech auraient beaucoup de mal à fonctionner sans les câbles sous-marins, par lesquels transitent près de 96 % des liaisons internet intercontinentales. Les États-Unis sont donc une nation maritime, presque insulaire, aux intérêts stratégiques éminemment liés à la sûreté des mers. Associant une volonté politique navale forte depuis plus d'un siècle, ainsi qu'une possibilité de financement grâce à son économie florissante, ils ont remplacé la Grande Bretagne comme puissance navale dominante. Ils sont devenus, après 1945, en raison de leurs engagements internationaux et de leur poids économique, une nouvelle Thalassocratie² mondiale.

Plus qu'un simple défenseur de ses intérêts nationaux face aux autres puissances, il n'est pas déraisonnable d'affirmer que l'US Navy a joué un grand rôle dans la vision maritime américaine. Une vision prônant une liberté de circulation et de commerce sur l'ensemble des mers du globe³, principe classique d'une puissance maritime dominante, et dont le monopole fut longtemps britannique. Après s'être affirmée autour du continent américain dans la logique de la doctrine Monroe, la présence de l'US Navy devint mondiale en s'établissant aux Philippines, à Cuba et à Guam en 1898 aux dépens de l'Espagne. C'est au nom de la liberté des mers que les États-Unis s'engagèrent contre l'Allemagne en 1917, et c'est l'attaque de sa flotte et de ses bases du Pacifique qui précipita leur entrée en guerre dans la seconde guerre mondiale. Ce sont les porte-avions et les sous-marins de l'US Navy qui mirent à genoux le Japon, bien avant Hiroshima et Nagasaki. La géographie et l'économie des États-Unis sont donc liées depuis sa naissance à la mer, et elles continuent au XXI^e siècle d'influencer sa vision stratégique.

L'US Navy dispose ainsi aujourd'hui de plus d'une trentaine de bases permanentes ou de facilités étrangères permettant une présence sur toutes les mers ouvertes du globe. Ce réseau, tissé notamment pendant la période de la « pactomanie »⁴ au début de la guerre froide⁵, permet à la marine américaine d'être présente et déployée à volonté selon les impératifs stratégiques désignés par Washington. D'être, comme le déclare le commandant en chef des opérations navales, « où cela

¹ Espace maritime jusqu'à 200 milles au large des côtes d'un Etat, où ce dernier exerce ses droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources naturelles.

² Définition du dictionnaire Larousse : « Etat dont la puissance réside principalement dans la maîtrise des mers. »

³ Pierre Royer, *Les États-Unis, le « Thalassokrator »*, Diploweb, 2012

⁴ Période de création de nombreuses alliances défensives par l'administration Eisenhower, ce afin d'endiguer l'expansion du communisme.

⁵ Jean Moulin, *US Navy, tome II, 1945-2001, De Nimitz au Nimitz*, Marines éditions, 2004



compte, quand cela compte »⁶. Cette flexibilité opérationnelle garantit aux États-Unis une permanence de sa dissuasion, qu'elle soit conventionnelle ou nucléaire. Sa maîtrise de l'Atlantique durant la guerre froide garantissait la solidité de l'OTAN, avec les capacités de ravitaillement et d'aide au continent européen que cela pouvait inclure. Son avance technologique – utilisation des premiers sous-marins et porte-avions nucléaires – lui assurait une longueur d'avance sur le rival soviétique, et multiplie aujourd'hui encore les options stratégiques mises à disposition du pouvoir politique. Les SNLE de l'*US Navy* ont ainsi inauguré le concept de « destruction mutuelle assurée », en permettant une capacité de seconde frappe imparable et hautement dissuasive. L'*US Navy* a ainsi toujours été un symbole des capacités technologiques et industrielles américaines, ainsi que de ses capacités budgétaires.

Si, d'après certaines études, les États-Unis ont perdu à la fin 2014 le titre de première puissance économique mondiale au profit de la Chine⁷, cette guerre de chiffres n'impacte pas forcément la réalité stratégique actuelle. Les États-Unis sont et resteront la première puissance diplomatique et militaire au monde pendant encore plusieurs décennies. Leurs alliances défensives, l'investissement massif dans la recherche et le développement, et leur budget militaire imposant (36 % des dépenses militaires mondiales) leur assurent encore une supériorité certaine face aux autres États dans l'intégralité des secteurs de la défense. La puissance navale ne fait pas exception, elle en est même l'une des incarnations la plus flagrante. Avec le désengagement en Afghanistan et le refus de déployer des troupes au sol en Irak à la suite de l'offensive de l'Etat islamique, la proportion budgétaire accordée à la *Navy* et au corps des *Marines* équivaut désormais aux sommes investies pour l'*US Army*, soit 35 % du budget du *Department of Defense*⁸. Concrètement, ce sont 6 % des recettes de l'Etat américain qui financent directement l'*US Navy*, soit 161 milliards de dollars prévus pour l'année fiscale 2016⁹.

Le cœur de la politique navale des États-Unis repose sur l'*US Navy*, et ce sont les moyens qui lui sont accordés, ses missions, et son implantation à travers le monde qui établissent de fait un véritable empire maritime américain depuis 70 ans. Celui-ci reste d'actualité en 2015 et qui ne devrait guère évoluer au cours des prochaines années. Le poids de la Marine dans les institutions fédérales, notamment grâce à ses nombreux vétérans devenus hommes politiques (John Kerry, Donald Rumsfeld, JFK et George H.W. Bush) furent tous officiers de l'*US Navy*¹⁰, et sa tradition de réflexion stratégique depuis Mahan font également que l'*US Navy* est la première à s'interroger sur la pertinence de ses concepts stratégiques, de ses matériaux et sur ses capacités réelles. Interrogations qui ont toutes pour but d'éviter que la flotte américaine ne soit un jour égalée, voire surpassée par une autre nation ou une coalition au cours de ce siècle. Un horizon stratégique qui aurait de lourdes répercussions sur la politique étrangère américaine.

⁶ Admiral Jonathan Greenert, U.S. Navy, Chief of Naval Operations, FY 2015 Department of the Navy posture, testimony before the Committee on Armed Services, U.S. House of Representatives, 12 mars 2014

⁷ *L'économie de la Chine devant celle des États-Unis ? Une histoire d'indicateurs*, Le Monde, 9 décembre 2014.

⁸ *FY 2015 Defense budget*, DOD, Introduction et chapitre 7, 2015

⁹ *Department of the Navy releases fiscal year 2016 budget proposal*, www.navy.mil, 2 janvier 2015

¹⁰ Roger W. Barnett, *Naval power for a new American century*, 2002



1.2 La première marine du monde

L'*US Navy* est toujours en ce début de XXI^e siècle la première marine militaire du monde, et de très loin. En 2015, elle arme 276 navires de combat et de soutien pour un tonnage dépassant les trois millions de tonnes. Les marines suivantes, russes et chinoises, sont chacune en dessous du million, avec très peu de bâtiments à allonge océanique, et des navires dont la plupart ont été lancés avant la fin de la guerre froide. A l'exception de ses navires nucléaires les plus endurants, à savoir les porte-avions et les sous-marins, une minorité des bâtiments en service de l'*US Navy* datent de plus de 25 ans. Elle dispose de plus de 310 000 marins¹¹. Norfolk, en Virginie, la plus grande base aéronavale du monde, emploie à elle seule près de 60 000 civils et militaires. Soit plus de 20 000 hommes que l'ensemble des marins de la Marine nationale.

La taille et les capacités militaires de certaines unités sont à elles seules révélatrices de la base industrielle et technologique capable de supporter un tel effort naval. Un seul porte-avions nucléaire américain de classe *Nimitz*, long de plus de 330 mètres, embarque près de 6 000 hommes et 80 appareils à son bord, pour un déplacement à pleine charge de plus de 100 000 tonnes. Les porte-avions britanniques de classe *Queen Elizabeth*, qui seront les plus grands navires jamais lancés par un chantier naval européen, n'atteindront que la moitié de tels chiffres. Une seule unité de classe *Airlegh Burke*, les destroyers piliers de l'*US Navy* moderne, est capable de transporter 96 missiles de types variés. Avec plus de 50 SNA et 14 SNLE en service, l'*US Navy* est devenue, depuis le déclin de sa rivale soviétique, la puissance sous-marine incontestée.

Et cette puissance de feu n'est pas que sur le papier, l'*US Navy* a fait régulièrement étalage de ses capacités sur toutes les mers et lors des conflits du XXI^e siècle : comme récemment en Libye avec la dernière version de ses missiles de croisière navals *Tomahawk*, dont la première série a été construite dans les années 1990. Capables d'atteindre une cible à 2 000 kilomètres, ils permettent à la marine américaine de frapper conventionnellement et sans avion presque n'importe quelle terre émergée, à l'exception de certaines plaines d'Asie centrale. Les systèmes de défense anti-aériens irakiens et libyens ont ainsi été détruits en quelques heures par des frappes extrêmement précises, assistées par satellite, permettant par la suite l'intervention des avions et hélicoptères embarqués¹². Les premières frappes menées sur l'Afghanistan en 2001 furent, elles, le fait d'un porte-avions américain naviguant à plusieurs milliers de kilomètres de là, dans l'océan Indien.

Autre facteur clé de la puissance navale américaine : son indéniable expérience du conflit et des opérations navales de longue durée. Très peu de marines dans le monde disposent d'une allonge et d'une capacité de ravitaillement permettant de les qualifier de marine « hauturières »¹³, alors que l'*US Navy* dispose d'une trentaine de navires spécifiquement dédiés au ravitaillement, soit près de 20 % de son tonnage total. Certaines unités peuvent ainsi rester des mois sur zone et être remplacés de manière régulière par des navires de même taille, sans voir décroître les capacités américaines dans d'autres secteurs. Surtout, les États-Unis ont acquis, depuis plus de 70 ans, une précieuse expérience des opérations et techniques aéronavales ou sous-marines de grande ampleur, ce qui fait encore défaut à de nombreuses puissances aujourd'hui.

¹¹ Bernard Prézélin, *Flottes de combat 2012*, Editions Maritimes et d'Outre-mer, 2012

¹² Andrew F. Krepinevich, *War like no other, maritime competition in a mature precision-strike regime*, Center for Strategic and Budgetary assessments, 2015.

¹³ Les américains parlent eux de « Blue water fleet »



1.3 Entre guerre froide et modernité

Privée, depuis la chute de l'Union soviétique, d'un adversaire capable de fournir un effort naval pouvant rivaliser dans certains domaines avec sa domination, l'*US Navy* a dû réinventer son rôle dans les conflits du XXI^e siècle. Cette réflexion s'est traduite par de multiples théories stratégiques au cours des années 1990. Mais ces dernières ont avant tout souligné une volonté de garder une influence navale conséquente, sans autre but précis que de protéger les intérêts américains, et sans qu'une politique maritime particulièrement ambitieuse ne fasse consensus¹⁴. Il faut dire que le nouvel ordre mondial rendait alors difficilement visible l'émergence à court et moyen terme de puissances maritimes en mesure de contester, même localement, l'hégémonie navale américaine. De 1990 à 2008, la politique extérieure de Washington a été marquée par la multiplication des interventions directes à l'étranger, l'*US Navy* et l'*USMC*¹⁵ étant principalement perçus comme un moyen expéditionnaire et de première frappe et non plus comme une arme devant disposer d'une stratégie indépendante de l'action des autres armées. Les interventions de la marine américaine depuis vingt ans se sont « territorialisées »¹⁶, frappant de plus en plus loin dans les terres et envoyant même ses troupes d'élites combattre de manière prolongée au sol. Ce sont les *Navy Seals* qui sont allés neutraliser le chef d'*Al-Qaïda* en plein milieu du Pakistan. Son rôle et son action s'inscrivent désormais dans l'interarmement des forces américaines, et les écrits des responsables navals de l'époque témoignent de la volonté de bénéficier d'un statut budgétaire équivalent à ceux de l'*Army* et l'*Air Force*.

À la grande stratégie maritime des années 1980 a ainsi succédé une série de réflexions techniques dans la droite ligne de ce que les militaires américains nomment « la révolution dans les affaires militaires ». Cette dernière privilégie notamment l'utilisation des technologies de pointe pour rompre, avec le maximum de précision et de puissance de feu, la cohésion et la force de l'adversaire. Tactique qui a connu ses heures de gloire avec les guerres du Golfe. Sans rival et en pleine révolution technologique, l'*US Navy* s'est donc lancée dans une série de programmes coûteux et hautement informatisés comme solution stratégique, au lieu d'une réflexion sur l'adaptation tactique ou géopolitique à de potentiels rivaux. Cette attitude n'est bien sûr pas uniquement caractéristique de la marine, mais de la réflexion militaire américaine dans son ensemble. Cependant, la technicité et l'utilisation des matériaux navals, dès l'origine mêlées à l'ingénierie et aux progrès industriels, ont accentué ce phénomène depuis vingt ans¹⁷. À l'exception de la défense anti-missile, la plupart des programmes actuellement testés par l'*US Navy* (*Rail Gun*, Laser, drones) sont le fruit d'une réflexion des années 1990, destinée à optimiser l'efficacité du matériel plus qu'à définir une finalité d'emploi stratégique.¹⁸

D'autre part, vingt-cinq ans après la fin de la guerre froide, l'*US Navy* de 2015 a aujourd'hui atteint un format historiquement bas¹⁹. À la suite de la *Maritime Strategy*²⁰ lancée par l'administration Reagan, elle passe de plus de 500 unités en 1990, contre 276 aujourd'hui, notamment car le Congrès a préféré se séparer de nombreux matériels issus de la guerre froide au profit de navires plus récents mais produits en plus petite quantité. Si l'*US Navy* s'est donc modernisée, sa décroissance quantitative

¹⁴ James I. George, *The U.S. Navy in the 1990's, alternatives for action, Chapter 16, conclusions* Naval Institute Press, 1992.

¹⁵ United States Marines Corps

¹⁶ Admiral Jay L. Johnson, *Forward... From the Sea, The navy operational concept*. Mars 1997

¹⁷ Andrew F. Krepinevich, *War like no other, maritime competition in a mature precision-strike regime*, Center for Strategic and Budgetary assessments, 2015

¹⁸ Qiao Liang et Wang Xiangsui, *La guerre hors limites*, Bibliothèque rivage, 1999.

¹⁹ *The best years to invade America are 2015 and 2028, that's when the U.S. navy will be weakest*, War is Boring, 2014

²⁰ Stratégie dite des « 600 navires », qui devait amener en cas de guerre à porter le combat au cœur de l'espace communiste



s'est également accompagnée de la perte de certaines capacités ou matériels qui n'ont pas encore trouvé de successeurs viables aujourd'hui. Le retrait de nombreux patrouilleurs côtiers a par exemple sensiblement impacté les capacités de combat côtier. La réduction de l'artillerie embarquée et le lent développement du *Rail gun* semblent avoir réduit l'artillerie navale à un rôle mineur dans la stratégie américaine.

Le retrait des frégates *Oliver Hazard Perry* et de nombreux patrouilleurs légers a aussi diminué les possibilités de surveillance et d'intervention dans les eaux littorales ou contre de petites embarcations au large. Une faiblesse particulièrement sensible après l'attaque d'une embarcation kamikaze contre l'*USS Cole* en octobre 2000 à Aden, et la résurgence de la piraterie dans de nombreuses régions du monde. Le développement des *Littoral Combat Ships* n'est pas parvenu à combler rapidement cette carence, et ni la marine ni le Congrès ne semblent très enthousiastes face au rapport prix/performances encore très décevants de ces navires. L'abandon des sous-marins à propulsions diesel-électrique a également forcé l'*US Navy* à louer les services un sous-marin suédois et de son équipage²¹ pour entraîner sa flotte face à ce genre de matériels, qui devient de plus répandu dans les flottes étrangères, notamment asiatiques.

Et pourtant, malgré sa baisse de format, la marine américaine reste parfois ancrée dans des schémas opérationnels très anciens. L'emploi des porte-avions autour d'une *task force* chargée de sa protection et de son ravitaillement n'a ainsi guère évolué depuis la seconde guerre mondiale. Si l'efficacité de ces groupements aéronavals pour frapper des pays de niveau militaire inférieur (Irak, Libye, Serbie) est établie, l'*US Navy* n'a jamais eu l'occasion depuis Midway d'affronter une flotte de porte-avions de son niveau. Certes, cette possibilité reste encore lointaine, mais elle ne semble plus si impensable à long terme devant la volonté politique et industrielle de nouvelles puissances économiques de constituer leurs propres groupes de porte-avions. A l'image de la flotte soviétique qui était presque entièrement tournée vers la destruction des groupes de porte-avions, le développement de missiles antinavires performants dans de plus en plus de pays considérés comme « hostiles », ou potentiellement dangereux, suscite le débat sur la pertinence et l'emploi des grandes *Carrier task force* dans le futur²².

Marine dominatrice issue de la guerre froide, et exemple à suivre pour de nombreux pays, l'*US Navy* se montre toutefois de plus en plus soucieuse quant aux moyens et aux ambitions navales affichés par d'autres puissances au XXI^e siècle. Après plus d'une décennie de modernisation et de contraction de son format, elle se confronte aujourd'hui à un nouveau panorama océanique. Alors que de plus en plus d'acteurs non-étatiques font également peser une menace sur les intérêts maritimes américains, la marine américaine doit parvenir à faire le grand écart entre la conservation de sa puissance de frappe et la protection d'espaces maritimes de plus en plus menacés.

²¹ Tyler Rogoway, *Sweden has a sub that's so deadly the US Navy hired it to play bad guy*, Foxtrotalpha; 23 octobre 2014

²² Capt Henry J. Hendrix (Ph.D.), *At what cost a Carrier?* Center for a new American security, Mars 2013



2. Une marine face à de nouveaux défis

2.1 Menaces asymétriques sur la liberté des mers

Le 12 octobre 2000, le destroyer américain *USS Cole* est percuté par une embarcation rapide transportant près de 300 kilos d'explosifs. L'attaque suicide perpétrée par *Al-Qaïda* tue 17 marins et en blesse 39 autres. Le navire est remorqué aux États-Unis, où il restera 2 ans en réparation²³. Une attaque terroriste organisée et financée par une poignée d'hommes avait failli envoyer par le fond un navire coûtant près de 2 milliards de dollars. A l'image de la superpuissance militaire américaine incapable de venir à bout de la résistance *taleb* en Afghanistan, ce défi du faible au fort est devenu un casse-tête stratégique du XXI^e siècle. La sécurité maritime n'y échappe pas.

Un an après cette attaque, les États-Unis ont initié au sein de l'OTAN l'opération *Active Endeavour* pour lutter contre de possibles attaques terroristes en Méditerranée. Bien qu'elle n'ait recensé aucune agression depuis sa mise en place, l'opération a gagné en légitimité aux vues des troubles politiques de certains États côtiers comme la Syrie, la Libye ou l'Égypte²⁴. Sa simple existence a permis de renforcer les partenariats et l'expérience des flottes engagées dans le domaine de la lutte anti-terroriste. Le retour d'expérience de l'*USS Cole* a aussi aidé à modifier les règles d'engagements et de protection des navires dans des ports étrangers, et l'*US Navy* évite désormais toute escale jugée trop sensible à une attaque terroriste. Le risque terroriste en mer, s'il ne s'est pas avéré aussi menaçant qu'envisagé en 2001, restera l'un des points d'attention particuliers de l'*US Navy* au cours des prochaines années. En cause, non seulement la vulnérabilité de grosses unités navales, mais aussi une mondialisation des échanges économiques – l'une des cibles stratégique et hautement symbolique du terrorisme islamiste – qui repose sur les mers. Une attaque contre un pétrolier ou un navire transportant une cargaison chimique pourrait avoir des répercussions économiques et environnementales considérables sur la région touchée.

Mais les formations terroristes ne sont pas les seules à menacer la liberté de circulation des mers : la résurgence de la piraterie ces dix dernières années a aussi impacté l'*US Navy*. Les opérations de l'OTAN et de l'Union européenne, telle qu'*Atalante*, dans le golfe d'Aden ont certes sensiblement réduit les actes de piraterie dans la zone, mais en l'absence d'un renforcement des pouvoirs locaux, une présence maritime au large se doit d'être permanente pour protéger la libre circulation des pétroliers et autres navires marchands indispensables à la bonne marche de l'économie mondialisée. Le déploiement des premiers *Littoral Combat Ships* à Singapour, et la coopération maritime engagée avec les marines du golfe de Guinée témoignent également de l'importance que l'*US Navy* accorde à la lutte contre la piraterie dans le monde.

De plus, si les mers sont un moyen peu coûteux pour faire transiter des marchandises à l'autre bout du monde, elles sont également commodes pour de nombreux trafiquants. La lutte contre les trafics maritimes près des côtes américaines relève principalement des *Coast Gards*, mais depuis 20 ans l'*US Navy* participe de plus en plus à ce genre de mission à l'étranger. Elle envoie ainsi régulièrement des navires dans les Caraïbes ou en Amérique du Sud pour aider les autorités locales à lutter contre le flot de drogue dirigé vers le marché nord-américain. Si cet engagement n'est pas nouveau, il constitue pour l'*US Navy* une nouvelle contrainte appelée à durer, en raison de la multiplication de ces trafics et du moindre nombre de navires disponibles pour effectuer au large des missions de service

²³ Défense et sécurité internationale, hors-série n°33 « *US NAVY, la plus puissante marine du monde* ». Janvier 2014

²⁴ Dr Dave Sloggett, *Terrorists at sea and on land are one and the same*. Warships, mars 2015



public. En effet, malgré la faible probabilité d'assister à des affrontements navals, la plupart des unités de l'*US Navy* restent orientées vers le combat de haute intensité, et sont trop lourdement armées pour exercer de simples missions de contrôle maritime, même au fort niveau de violence atteint.

Cette focalisation américaine sur le combat de haute intensité a été prise en compte par des États hostiles ou désireux de contrer l'influence de Washington sur les mers par des voies alternatives. Si *Al-Qaïda* a rappelé la menace d'embarcations kamikazes, il n'est pas impossible qu'une nuée d'unités légères puisse un jour être une difficulté réelle pour des navires bien plus importants et coûteux. Les marines nord-coréennes et iraniennes, deux États définis à l'époque comme des « *Rogue States* » par l'administration Bush, entretiennent à cet égard une doctrine assez similaire. L'Iran est une menace plus souvent évoquée, du fait du développement continu de ses moyens militaires et de sa position géographique le long du détroit d'Ormuz. 30% du trafic pétrolier mondial transite par ce dernier, seulement long de 63 km et large de 40 km. Il n'est pas inenvisageable qu'une puissance militaire moyenne comme l'Iran soit capable d'y établir un blocus rapide par mines, voire de frapper les navires américains stationnés dans la région avant une déclaration de guerre. Même si bloquer ce détroit serait à terme contreproductif pour l'économie iranienne, un blocus temporaire ou une attaque soudaine pourrait avoir d'importantes répercussions géopolitiques. En 1988, après l'explosion d'une mine sous une frégate américaine, l'*US Navy* a livré sa plus grande bataille navale depuis la seconde guerre mondiale, coulant 4 navires iraniens et en endommageant gravement un autre. La 5^{ème} flotte américaine a également été la cible de provocations navales de la part d'unités légères iraniennes en 2008, et, bien que le détroit perde en importance pour les importations américaines, une tentative de fermeture du détroit d'Ormuz par Téhéran serait explicitement considérée comme un *casus belli*²⁵. Les tensions entre les deux pays sont donc récurrentes dans la région, les unités navales des gardiens de la révolution ont ainsi récemment simulé l'attaque d'un porte-avions américains²⁶.

Le développement d'une industrie missilière de plus en plus performante en Iran suit la logique doctrinale adoptée par les forces de Téhéran afin de contrer, si besoin est, la domination de l'*US Navy* dans le golfe Persique. Ne pouvant rivaliser dans la construction et la gestion d'unités navales modernes de grande taille, la tactique iranienne privilégie l'attaque des unités lourdes de l'ennemi par des vagues d'unités navales ou aériennes légères, discrètes et peu coûteuses, dans l'espoir de submerger les défenses anti-missiles adverses²⁷. Cette tactique navale peut être rapprochée des doctrines de la « Jeune Ecole » française de la fin du XIX^e siècle, qui comptait sur la rapidité de ses torpilleurs pour contrer les puissants cuirassés britanniques à proximité des côtes. L'*US Navy* doit ainsi s'adapter à une menace navale à l'inverse de sa doctrine traditionnelle d'emploi, et qui risquerait de menacer certaines de ses unités, voire de réduire son potentiel de dissuasion militaire localement. La liberté des mers, ou du moins la présence et la circulation en toute liberté des forces américaines sur celles-ci, est ainsi de plus en plus contestée dans certaines régions. Et si l'Iran fait figure de menace potentielle, c'est l'émergence d'une autre puissance navale qui suscite le plus d'inquiétudes chez les stratèges américains, la Chine.

²⁵ *US Navy commander warns Iran : don't try closing gulf oil passageway*, Fox News, 2 juillet 2008

²⁶ David Cenciotti, *Iran destroys mock U.S. aircraft carrier in naval wargames*, The avionist, 25 février 2015

²⁷ Sharon Weinberger, *What a US-Iran naval showdown could look like*, Popular Mechanics, 3 janvier 2012



2.2 Le repositionnement dans la sphère Pacifique

Présente de manière permanente depuis la seconde moitié du XIX^e siècle dans le Pacifique, l'*US Navy* a toujours considéré cet immense espace comme intrinsèquement relié à sa sécurité ; les îles Aléoutiennes, Hawaï et les Samoa formant la première ligne de défense de sa côte ouest²⁸. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale et la guerre de Corée, elle dispose, en héritage de sa logique de « *containment* », de bases permanentes installées aux frontières du monde communiste, notamment en Corée du Sud et au Japon. Sa suprématie dans l'océan Pacifique devient cependant un vrai enjeu géopolitique avec l'émergence de la Chine, potentiellement apte, à long terme, à rivaliser avec la marine américaine dans la région.

Centrée sur la défense de son espace continental sous l'ère maoïste, la Chine essaie désormais de garantir la pérennité et la protection de ses liaisons maritimes. Liaisons maritimes devenues essentielles pour le développement économique du pays, le pétrole importé et les exportations manufacturières chinoises passant essentiellement par la mer. Depuis dix ans, la politique navale chinoise consiste pour partie à implanter de plus en plus de bases sur les routes commerciales, grâce à l'établissement d'accords avec d'autres pays, souvent peu liés aux États-Unis, comme le Myanmar ou le Sri Lanka. Cette politique dite du « collier de perles »²⁹ est permise par l'extraordinaire développement économique du pays (qui a multiplié par 7 son PIB depuis 2000) et par un véritable volontarisme géopolitique dans son espace proche. Volontarisme qui se traduit également par la construction d'atolls artificiels en mer de Chine, en dépit des protestations des pays riverains. La difficile relation de Pékin avec l'ASEAN, malgré son poids économique, est révélatrice du peu de coopération stratégique entre la Chine et ses voisins. Les rencontres bilatérales entre officiels chinois et américains sur le sujet restent irrégulières, et l'ASEAN a plusieurs fois condamné les prétentions hégémoniques de Pékin en mer de Chine.

Si la confrontation se fait pour le moment à fleurets mouchetés, via différentes interprétations du droit de la mer et de la liberté de navigation, les divergences entre la Chine et les États-Unis vont croissant, et ce malgré leur interdépendance économique. Bien que les États-Unis n'aient pas ratifié la convention des Nations-unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982), ils en appliquent les modalités et en sont, paradoxalement, les premiers défenseurs. Pour préserver la liberté de passage garantie par cette convention, l'*US Navy* n'hésite pas à naviguer près des eaux territoriales de certains pays revendiquant une plus grande maîtrise des eaux sous leur souveraineté, quand Pékin, dans une conception très extensive du droit de la mer, cherche à accroître sa mainmise sur une grande partie de la mer de Chine méridionale. Face à ces incursions chinoises, les États-Unis sont toujours considérés comme le principal pourvoyeur de sécurité dans la région sud-asiatique³⁰, ce par des alliés traditionnels comme le Japon ou la Corée du Sud, mais également par d'anciens ennemis. Le Vietnam est ainsi récemment devenu un partenaire maritime et un client pour les matériels américains, après des années d'embargo. Peu de facteurs indiquent donc que les tensions maritimes dans le Sud-Est asiatique tendront à s'estomper au cours des prochaines années. Pékin et Washington continuent de s'accuser régulièrement l'un l'autre de prétentions hégémoniques injustifiées dans la zone, et la proximité de deux grandes flottes de guerre dans la région, malgré l'établissement de procédures communes lors de rencontres fortuites³¹, ne contribue pas à réduire les tensions. La croissance du budget militaire chinois (estimé entre 180 et 200 milliards de dollars par an

²⁸ Jean Moulin, *US Navy, tome II, 1945-2001, De Nimitz au Nimitz*, Marines éditions, 2004

²⁹ Marine, n°215, article : *Chine/USA, Rivalité et dépendance*. 2007

³⁰ Brian Wentzell, *A clash of Naval Strategies in the Asia-Pacific Region*, Canada naval review, Volume 10, number 3, 2015

³¹ *Chinese, US Navies aim to build trust*, Agence France Presse, 21 avril 2015



en 2015) et les sorties de plus en plus nombreuses de sa flotte dans le Pacifique et l'Océan Indien ont appelé à un recentrage des moyens militaires américains dans la région. Si un redéploiement des unités avait commencé pour la marine dès 2002 et les grandes réorganisations militaires initiées par l'administration Bush³², c'est un discours du président Obama en 2008 qui a officialisé la priorité accordée à l'espace Pacifique. Près de 60 % des forces navales américaines doivent à terme être déployées au sein des 3^{ème} et 7^{ème} flottes pour assurer la protection des intérêts et des alliés des États-Unis dans la région (voir la première carte).

2.3 L'émergence du rival chinois

De son côté, Pékin a véritablement pris conscience de son infériorité face à la puissance navale américaine lors de la troisième crise du détroit de Taïwan (1995). Après que la Chine continentale a lancé une série de missiles près du territoire de la République de Chine (toujours considéré comme une province sécessionniste par les autorités communistes), les États-Unis ont déployé deux groupes aéronavals dans le détroit de Taiwan. Cette présence militaire d'ampleur a suffi à elle seule à arrêter les tirs de missiles et les tentatives d'intimidation de Pékin, ce qui a été ressenti comme un criant aveu de la faiblesse chinoise sur les mers³³. Les responsables politiques du pays ont depuis compris que l'affirmation de la puissance chinoise dans le monde passait obligatoirement par une présence navale accrue, et ce tout d'abord en mer de Chine. La marine chinoise est ainsi en pleine modernisation de ses moyens, avec une production accélérée de ses chantiers : un nouveau navire de plus de 2000 tonnes est mis à l'eau tous les 3 mois³⁴.

Son équipement se modernise également grâce à l'importation d'armements russes, et surtout à un important réaménagement local de technologies étrangères. Le *Liaoning*, premier porte-avions admis au service actif par la marine chinoise, est symbolique de cette politique industrielle du début du XXI^e siècle : les industriels chinois ont apposé sur l'ancien porte-avions soviétique *Varyag* une série d'équipements produits localement, directement dérivés d'autres équipements achetés à l'étranger. Les hélicoptères sont ainsi des versions locales des *Panther* français, les chasseurs des copies presque conformes des *Su-33* russe. Ce premier porte-avions a été un signe diplomatique et militaire extrêmement fort quant à la volonté chinoise de se constituer une flotte de guerre océanique capable de remplir un éventail de missions beaucoup plus variés. Cependant, ce navire dépourvu de catapultes et à l'équipage encore inexpérimenté est loin de pouvoir remplir aussi efficacement le rôle de ses homologues américains. Bien que la construction d'un second porte-avions plus perfectionné ait été annoncée, nul ne sait quand les chantiers du pays seront aptes à délivrer ce navire. De même, les sous-marins nucléaires chinois, s'ils commencent à être produits en plus grand nombre, sont toujours considérés comme largement inférieurs aux standards des derniers SNA américains. Toutefois, les industriels chinois sont désormais capables de concevoir un panel d'armes et de technologies militaires complexe qui prennent une part de plus en plus importante dans les équipements de l'Armée Populaire de Libération. Si les Américains considèrent que leur marine possède une avance technologique de 20 ans dans certains équipements³⁵, les crédits accordés à la recherche militaire en Chine et la modernisation de son complexe militaro-industriel font toutefois redouter que cette différence ne fasse que s'estomper au cours des prochaines décennies.

³² Roger W. Barnett, *Naval power for a new American century*, 2002

³³ Qiao Liang et Wang Xiangsui, *La guerre hors limites*, bibliothèque rivage, 1999.

³⁴ *The PLA Navy, new capabilities and missions for the 21st century*, Office of Naval Intelligence, Avril 2015

³⁵ *Idem, Anti Acces/ Area Denial*, Avril 2015



S'ils sont toujours estimés incapables de rivaliser qualitativement en mer face à l'*US Navy*, les forces armées de la RPC ont développé depuis une dizaine d'année une doctrine d'interdiction de leurs eaux territoriales, dénommée « A2/D2 »³⁶ par les Américains. Cette stratégie doit théoriquement interdire aux navires américains l'accès à de grandes étendues maritimes près des côtes chinoises, grâce à l'attaque coordonnée de bombardiers basés au sol, de sous-marins, et même de missiles balistiques antinavires guidés par satellite³⁷ ce afin de saturer les défenses de la flotte américaine et l'empêcher d'appuyer ses alliés ou ses intérêts près des côtes chinoises. L'extension régulière des capacités de la marine chinoise repousse toujours plus loin la zone où les porte-avions américains peuvent théoriquement opérer sans crainte des systèmes chinois basés à terre. Les militaires chinois misent également sur le fait les américains ne seraient pas prêts à engager un porte-avions au sein d'une zone à portée de tir des systèmes chinois³⁸.

L'un des rares documents stratégiques rendus public par la marine chinoise préconise ainsi l'effet de surprise comme solution à son infériorité actuelle, pour rétablir positivement et rapidement l'équilibre des forces en cas de conflit³⁹. Une telle menace, similaire à la doctrine japonaise de 1941, pousse les forces américaines de la région à s'interroger sur la pertinence de garder de grandes bases stratégiques, telle que Guam, à portée des missiles chinois. Dans le même temps, dégarnir de tels avant-postes ne ferait que compliquer l'acheminement de renforts dans la région avant que Pékin ne parvienne à ses buts stratégiques, comme l'occupation de Taïwan ou de nouvelles îles en mer de Chine. Les Américains comme les Chinois déploient actuellement leurs forces le long de lignes de défense maritimes reliant leurs bases ou intérêts stratégiques dans la région, formant ainsi une succession de barrières défensives contre un déploiement naval adverse en temps de guerre. L'option d'une guerre nucléaire entre les deux pays semble absente du débat, aucune partie ne considérant publiquement l'utilisation de l'arme atomique comme partie intégrante de sa stratégie régionale⁴⁰.

L'ascension de la Chine en tant que puissance navale de grande ampleur est toutefois à nuancer. La marine chinoise ne dispose pas encore de l'allonge hauturière de l'*US Navy*, et ses rares expéditions de longue durée, si elles font la une de la presse, sont à relativiser face au déploiement permanent des *task forces* américaines autour du globe depuis 70 ans. Les Chinois sont encore loin des capacités technologiques de la marine américaine, et encore plus de la maîtrise de certaines opérations navales complexes. Mais les experts américains ont conscience que la volonté de Pékin en matière de développement naval commence à porter ses fruits. Au point d'être susceptible de modifier radicalement la balance stratégique sud-asiatique d'ici 15 à 25 ans⁴¹. La profusion d'études américaines sur le sujet tend à confirmer l'inquiétude actuelle de Washington quant à la possibilité d'être à terme dépassé, du moins localement, par le développement militaire chinois. Et c'est en partie la multiplication des tensions diplomatiques en mer de Chine, notamment près d'îles sous souveraineté japonaise, qui a poussé le Congrès à augmenter depuis 2010 les crédits accordés à l'*US Navy*⁴². Si les États-Unis se retrouvaient dans l'impossibilité de déployer leurs plus puissantes unités dans les zones que Pékin tend à s'approprier, ils seront bel et bien incapables de peser efficacement dans les litiges diplomatiques et militaires du Sud Est asiatique. La stratégie militaire américaine est donc en pleine interrogation face à l'émergence de plus en plus marquée de ce rival naval.

³⁶ *Air-sea Battle, Service collaboration to address anti-access and area denial challenges*, DOD, Mai 2013

³⁷ Les missiles de dénomination DF-21. La Chine est le seul pays au monde à avoir mis de telles armes en service.

³⁸ Captain Henry J. Hendrix (Ph.D.), *At what cost a Carrier?* Center for a new American security, Mars 2013

³⁹ Marine, n°215, article : *Chine/USA, Rivalité et dépendance*. 2007

⁴⁰ Brian Wentzell, *A clash of Naval Strategies in the Asia-Pacific Region*, Canada naval review, Volume 10, number 3, 2015

⁴¹ Marine, n°222, Dossier *Les grandes marines du monde à l'horizon 2020*. 2009

⁴² Franz-Stefan Gady, *US Navy secretary : we will have over 300 ships by 2020*, The diplomat, 12 mars 2015



3. Adapter la force aux ambitions stratégiques

3.1 Penser la guerre et les stratégies de demain

Après des décennies de domination navale incontestée sur les mers du globe, la marine américaine fait face à des menaces qui risquent de contrebalancer dans le futur son influence dans certaines régions du monde. Redéfinir les stratégies et doctrine d'emploi de l'*US Navy* devient donc chaque jour une priorité de plus en plus prégnante pour les responsables américains. Un domaine semble cependant échapper à cette réflexion : en termes de dissuasion nucléaire, l'*US Navy* et ses 14 SNLE demeurent une garantie intangible du parapluie nucléaire américain. Mais celui-ci est de moins en moins envisagé comme une dissuasion crédible face à des conflits régionaux et les États-Unis continuent de considérer l'arme nucléaire comme une arme de seconde frappe destinée à n'être jamais employée. C'est donc la composante expéditionnaire et conventionnelle de l'*US Navy* qui est au centre des interrogations en ce début de siècle.

Face à la multiplication des stratégies étrangères d'« A2/D2 », la capacité de « gagner l'accès »⁴³ est devenue le cœur de la réflexion navale contemporaine américaine. L'*US Navy* reste envisagée comme l'arme à la pointe de la stratégie militaire américaine, c'est elle qui doit être capable d'intervenir en premier partout dans le monde. Son existence et le coût de ses *task forces* reposent sur cet engagement opérationnel, qui permet aux États-Unis de déployer une force expéditionnaire ou de frapper partout dans le monde. La perte de cette capacité menacerait autant la pertinence des programmes navals américains que la dissuasion militaire des États-Unis. Depuis quelques années, de nombreux ouvrages théoriques sont dédiés à une doctrine envisageant de contrer les stratégies de déni d'accès, il s'agit de la « *Air Sea Battle* ». Doctrine devenue officielle en 2010⁴⁴, et qui a récemment pris le nom de « *Joint concept for access and manoeuver in the global commons* » (JAM-GC)⁴⁵. Dérivée de la « *Air Land Battle* » imaginée dans les années 1980, cette doctrine privilégie l'utilisation de technologies furtives et de frappes en profondeur sur le territoire ennemi. La liaison entre les forces aériennes, spatiales et navales américaines doit permettre de tisser un réseau de forces capables de coordonner leurs actions contre le potentiel militaire de l'adversaire. Frapper avant que l'adversaire ne puisse mettre en place ses moyens de blocus d'une zone laisserait ensuite aux puissantes *task forces* toute liberté pour peser sur le conflit depuis le large⁴⁶, contrôlant tout l'espace entre la côte américaine et la côte adverse. Cette doctrine privilégie donc l'offensive et le recours aux frappes préventives, notamment sur le territoire de l'adversaire. Elle est expressément reliée, même dans des documents officiels, à contrer les moyens de déni d'accès iraniens ou chinois⁴⁷.

Toutefois, cette désignation directe de l'adversaire, si elle entend dissuader des rivaux bien visibles de Washington, permet aussi de justifier diplomatiquement le développement des capacités militaires chinoises et iraniennes, au prétexte de la menace stratégique que font peser les États-Unis à tout moment. Cette politique légitime donc la course aux armements navals, une perspective dont l'issue a rarement été pacifique par le passé. Ensuite, les doctrines navales (pour ce qui a été rendu public ou exprimé) des « adversaires probables » de l'*US Navy* misent également sur le principe de frappe préventive et d'attaques surprises pour diminuer le potentiel naval américain⁴⁸. Dans une posture

⁴³ Captain Arthur H. Barber III, *We must own access*, US Naval institute, Vol. 140, décembre 2014

⁴⁴ *National security strategy*, official publication of the president office, the White House, Washington, Mai 2010

⁴⁵ *A cooperative strategy for the 21st century sea power*, Department of the Navy, mars 2015

⁴⁶ *The Maritime commons in the Neo-Mahanian Era*, extrait du cours de Maritime Strategy du National War College, année 2009-2010

⁴⁷ *Air-sea Battle, Service collaboration to address anti-access and area denial challenges*, DOD, Mai 2013

⁴⁸ Zachary Keck, *China's Air Sea Battle Plan for the South China Sea*, The diplomat, 13 novembre 2013



stratégique où deux adversaires privilégient chacun publiquement ce genre de tactiques pour résoudre un conflit militaire, il devient presque impossible d'établir un climat de confiance et de coopération apte à éviter une escalade⁴⁹, et le moindre prétexte pourrait initier l'engrenage de la violence.

Malgré la fin de la guerre froide, les États-Unis semblent résolus à vouloir garder au XXI^e siècle leur politique de « *Full Spectrum Capacity* », c'est-à-dire la capacité d'avoir la maîtrise de toutes les tactiques et opérations militaires, du bombardement stratégique au raid de commandos en passant par la lutte anti-missiles. En dépit de la diminution de certaines capacités assez spécifiques, évoquées dans la première partie, les Américains sont les seuls à maîtriser autant d'outils militaires complexes, et la mise en réseau de toutes ces plateformes de combat est unique au monde. Cependant, il est possible que l'informatisation et la liaison permanente des décideurs politiques au plus près de l'action devienne beaucoup plus ardue en cas de guerre à haute intensité. Notamment quand de nombreux pays, Chine et Russie en tête, ne cessent de développer des moyens de brouillage des communications ou de piratage informatique. Les unités américaines devront sans doute réapprendre à agir de manière autonome en cas de perte de liaison avec le commandement central. Un élément qui menacerait le principe même d'*Air Sea Battle*, basé sur la liaison et la coordination des frappes entre toutes les composantes des forces américaines. D'un autre côté, il est évident que les forces américaines tenteront également de nuire au système de communication et de transmission de l'adversaire dès les premiers instants d'un conflit. A l'image des guerres du Golfe, la poursuite de la supériorité électronique restera donc une priorité pour la marine et les forces américaines.⁵⁰

Une partie importante de la stratégie navale américaine du XXI^e siècle repose également sur la diplomatie navale dite de la « Flotte de 1000 navires »⁵¹, nombre non pas atteint par les seuls moyens de l'*US Navy*, mais avec ceux de ses alliés. Le développement de la coopération et de l'interopérabilité entre flottes de l'OTAN et des alliés asiatiques est publiquement évoqué comme le moyen de renforcer les intérêts américains et la sécurité du monde⁵². L'assistance technologique et technique à des alliés de longue date, la standardisation des entraînements et des procédures navales permettent de tisser une « flotte mondiale » partageant les mêmes capacités et capable de les mettre en œuvre ensemble. Les nombreux exercices à grande échelle, tels que RIMPAC⁵³, et l'échange régulier d'officiers sont aussi censés développer un intérêt commun dans la sécurité maritime globale, telle que définie par Washington. À l'image d'autres empires avant eux, les États-Unis entendent ainsi déléguer certaines missions à leurs alliés, telle que la lutte anti-piraterie et/ou anti-drogue, ou la surveillance de marines jugées hostiles pour cette grande flotte alliée. La diminution du nombre de navires américains ces dernières années devrait donc théoriquement être compensée par un investissement plus lourd des pays alliés en matière de défense. Une condition de sécurité bien comprise par la Corée du Sud ou le Japon, directement concernés par l'émergence de la marine chinoise, mais qui peine encore à s'imposer aux alliés Européens, dont les flottes ne cessent de perdre en effectif et en capacités de déploiement. Alors même que les mers n'ont jamais été aussi au centre des relations internationales qu'au XXI^e siècle.

⁴⁹ Alexandre Sheldon-Duplaix, *Air Sea Battle, les USA face à la Chine*, Marines et forces navales n°146, 2013

⁵⁰ *Sustaining U.S. Global Leadership : priorities for 21st century defense*, DOD, Janvier 2012

⁵¹ Roger W. Barnett, *Naval power for a new American century*, 2002

⁵² *A cooperative strategy for the 21st century sea power*, Department of the Navy, mars 2015

⁵³ *Rim of the Pacific Exercise*, plus large exercice naval au monde impliquant jusqu'à une vingtaine de nations sous commandement américain



USS Independence (© US Navy)



Prototype d'arme Laser (usni) Destroyer (© US Navy)



Lance-Missiles de classe Zumwalt (© US Navy)



Prototype de canon électromagnétique Railgun (© US Navy)

3.2 L'avance technologique et la capacité industrielle

La supériorité technologique et industrielle des États-Unis est partie prenante de la puissance militaire que le pays a construite depuis 1941. L'avance technologique est devenue un qualificatif incontournable de la puissance militaire américaine, et doit permettre d'obtenir un fossé entre cette dernière et ses concurrents. L'*US Navy*, corps technique par excellence, compte ainsi beaucoup sur ses investissements dans de nouveaux programmes et armements pour assurer sa domination sur les mers⁵⁴. L'arrivée du GPS il y a trente ans a par exemple révolutionné les capacités de géo-positionnement pour les navires et la précision de leurs systèmes d'armes. Le système de radar et de conduite de tir *Aegis* permet aux destroyers américains de cibler et de détruire la plupart des menaces aériennes existantes aujourd'hui, mêmes saturantes, et les unités les mieux équipées sont même capables de procéder à la destruction de satellites et de missiles balistiques. Face aux techniques de tirs de missiles en masse imaginées par les stratégies navales modernes, l'*US Navy* dispose d'un schéma de protection lourd associant furtivité, brouillage actif et passif, et enfin, en dernière ligne de défense, d'armements anti-missiles de proximité extrêmement performants. Les fameux lasers testés actuellement par l'*US Navy* doivent à terme faire partie de ce dispositif de protection. Leur emploi en

⁵⁴ Roger W. Barnett, *Naval power for a new American century*, 2002



tant qu'arme anti-missile pourrait permettre une plus grande rapidité d'action, de précision, et surtout bénéficier d'une capacité de tir non dépendante des munitions, mais de l'énergie électrique mieux maîtrisée des navires modernes. Le projet de canon électromagnétique, ou *Rail-Gun*, pourrait révolutionner les capacités balistiques de l'artillerie navale, leur permettant de frapper à près de 200 km de distance, pour un coût global moindre qu'un missile⁵⁵. L'arrivée d'imprimantes 3D capables de réaliser des pièces de rechanges en mer pourrait bouleverser les capacités de réparations en mer, et l'*US Navy* cherche à produire son propre carburant d'aviation à partir d'eau de mer, ce qui augmenterait encore l'endurance de ses porte-avions.

L'investissement permanent de sommes très importantes dans la recherche a une utilité mesurable : elle permet de continuer à former des ingénieurs et une main d'œuvre très qualifiée, tout en faisant vivre des centaines de bureaux d'études. Un cercle vertueux qui favorise les innovations et la recherche dédiées au secteur militaire comme civil. Si la poursuite de l'innovation technologique donne au pays une avance considérable dans certains domaines, et a contribué à révolutionner l'art de la guerre depuis 1990, cette recherche des meilleurs outils est parfois devenue une obsession, une fin en soi, se substituant à la réalité stratégique. Perçue comme décisive par beaucoup de responsables politiques ou militaires pour préserver une domination militaire⁵⁶, cette course à la technologie souffre paradoxalement de défauts capables de dégrader les capacités des forces armées américaines. Notamment car le coût d'investissement oblige de plus en plus à sacrifier d'autres besoins au profit de la poursuite de l'innovation technologique. Au nom de la modernisation de ses équipements, l'*US Navy* n'a pas hésité à se débarrasser de matériels encore en très bon état pour les remplacer par des programmes plus avancés, mais pas encore au point. Le lancement des Transports de Chalands de Débarquement de classe *San Antonio* est l'exemple même de ce syndrome. Alors que ces prédécesseurs étaient ferrillés bien avant leur fin de vie, le premier navire de cette classe a dû attendre quatre ans après son lancement pour être enfin déclaré opérationnel en raison des centaines de défauts relevés dans la construction⁵⁷. Dans le même temps, certaines unités indispensables, tels que les SNLE de classe *Ohio*, n'ont toujours pas de successeurs désignés ; le lourd budget nécessaire à leur renouvellement étant investi ailleurs.

Certains programmes militaires ont atteint des coûts astronomiques pour une efficacité et une utilité parfois très controversées. Les sous-marins de classe *Seawolf*, purs produits de la fin de la guerre froide destinés à supplanter technologiquement la multitude de sous-marins soviétiques, se sont avérés « trop avancés » technologiquement pour le rôle qui leur était dévolu⁵⁸. Seulement 3 navires sur les 29 prévus ont été construits, et leur retrait est programmé dès 2030. Leur coût unitaire de plus de 3,2 milliards de dollars chacun a forcé la marine à se tourner vers un concept plus modeste de SNA, la classe *Virginia*⁵⁹, dont les performances sont jugées tout à fait satisfaisantes (pour ne pas dire supérieures) au regard des autres marines dans le monde. Cet étalement de ressources entre deux programmes concurrents de SNA ne peut être permis que grâce à l'immense budget militaire américain, mais celui-ci ne peut plus se permettre de gaspiller ses investissements dans des technologies extraordinairement coûteuses. Le même problème se pose pour le programme des grands destroyers *Zumwalt*⁶⁰, résolument futuristes mais trop chers pour être construits en grand nombre, ce qui réduira sans doute au final leur efficacité et leurs capacités de déploiement. L'automatisation et l'intégration poussée de l'électronique de bord sont également un risque pour la

⁵⁵ Kris Osborn, *Navy will test its electromagnetic rail gun aboard DDG 1000*, Military.com, 14 avril 2015

⁵⁶ James I. George, *The U.S. Navy in the 1990's, alternatives for action, Chapter 16, conclusions* Naval Institute Press, 1992.

⁵⁷ Neil A. Pettigrew, *When quality slips*, Proceedings, Janvier 2015

⁵⁸ Michael J Connor, *Advancing undersea dominance*, Proceedings, Janvier 2015

⁵⁹ Dont le prix unitaire est d'environ 2,5 milliards de dollars

⁶⁰ 3 seront construits au maximum



sécurité des navires récents, car la dépendance de l'équipage à ces technologies peut menacer l'autonomie des navires en cas de panne ou de brouillage ennemi réussi. Et la réduction des effectifs embarqués pourrait aussi compliquer la lutte anti-incendie ou les capacités de résilience des marins.

Cette course effrénée à la modernisation de ses matériels fait parfois oublier que les forces américaines sont souvent reconnues pour le remarquable maintien en condition opérationnelle d'unités pendant de très longues années: les *B-52* sont ainsi toujours en service après soixante-dix ans de carrière. Si l'*US Navy* entend également privilégier l'endurance à long terme et la possibilité d'adaptation aux innovations technologiques de ses nouvelles unités, le coût de ces dernières et leur difficulté de mise au point pourrait menacer la cohérence de la politique industrielle américaine. Cette cohérence est déjà mise à rude épreuve par le système d'attribution des programmes, car si la concurrence de plusieurs chantiers et compagnies devrait faire croire à une réduction des coûts, ces derniers accumulent au contraire les surcoûts dans des programmes jugés essentiels par le Pentagone. Le Congrès joue ici toute sa place dans l'attribution du budget de la Marine. S'il s'avère préoccupé par les surcoûts liés à certains programmes (comme l'explosion de 50 % du budget du porte-avions *Gerald R Ford*), il l'est tout autant par la poursuite de projets susceptible de maintenir des chantiers navals et des emplois actifs. Le programme LCS compte par exemple deux projets de navires différents, produits par deux industriels concurrents, et l'*US Navy* n'a pu trancher entre ces deux modèles, malgré le surcoût lié à cette double production⁶¹. Au final, la marine ne disposera que de 60 % des unités désirées pour un coût équivalent⁶². Du fait de cette politique de non-arbitrage, ce sont les capacités réelles de l'*US Navy* qui sont dégradées aux dépens de capacités futures. Les programmes de construction navale initiant désormais des navires prévus pour durer presque un demi-siècle, les débats actuels sur la pertinence ou le financement de tel ou tel projet influenceront la politique américaine sur presque tout le XXI^e siècle. Se pose ainsi la question de la place des drones, qui prendront une place de plus en plus importante sur tous les bâtiments, même les porte-avions⁶³. L'avance technologique et les capacités de productions navales américaines s'avèreront donc essentielles pour préserver la capacité de dissuasion et d'intervention de l'*US Navy* dans le monde. Capacité qui pourrait être dangereusement menacée par des programmes trop ambitieux ou inadaptés aux missions qui seront confiées dans l'avenir aux forces américaines.

⁶¹ Ryan Alexander, *The Navy's budget plan doesn't hold water*, US news, 29 avril 2015

⁶² David Axe, *The Pentagon is buying the wrong ship, and it's costing taxpayers billions*, Reuters, 30 avril 2015

⁶³ Rich Smith, *273 Drone Aircraft Carriers? New DARPA contract could be a game changer*. Fool, avril 2014



Conclusion

La flotte américaine est à la fois une cause et une conséquence de la puissance stratégique des États-Unis dans le monde, et il est possible d'affirmer que tant que celle-ci restera aussi importante, sa marine le sera également. De par sa taille, son budget et ses capacités actuelles, l'*US Navy* devrait donc demeurer au premier rang des flottes de guerre pour de nombreuses années encore. Il est toutefois difficile de prévoir si, d'ici vingt ou trente ans, la configuration et l'ambition maritime de la Chine feront de ce pays un égal de la puissance américaine de façon générale, dans certains domaines ou dans des régions déterminées. Ce facteur dépendra de deux conditions essentielles à toute puissance maritime : l'importance qu'elle peut accorder à sa dimension navale dans sa logique stratégique, et la permanence d'une politique volontariste et solvable sur le long terme.

La même question pourrait se poser pour les États-Unis, mais son orientation stratégique assumée vers l'océan Pacifique et le Sud-Est asiatique semblent confirmer l'importance que le pouvoir américain accorde toujours à sa dimension maritime : après des années de réduction numérique, le Congrès a ainsi acté l'augmentation du nombre total de navires déployés à l'avenir. L'*US Navy* continuera donc de rester le premier défenseur de la liberté des mers telle que souhaitée par les États-Unis, et permettra de continuer à pouvoir peser militairement et diplomatiquement sur presque toute la planète. Du moins si la marine américaine parvient à contrer efficacement les stratégies de déni d'accès élaborées par ses adversaires, et réussit à construire sa politique de grande flotte alliée internationale.

Alors que les hommes sont de plus en plus dépendants et reliés quotidiennement à la mer, le contrôle des océans s'avèrera de plus en plus stratégique. Et malgré les déboires techniques et les interrogations stratégiques que peut actuellement connaître l'*US Navy*, il semble évident que celle-ci a bien compris l'importance du rôle qu'elle aura à jouer dans les prochaines décennies.



Affiche de recrutement, première guerre mondiale



Source : Digital History (www.digitalhistoryuh.edh)



Bibliographie

Ouvrages académiques :

- Jean Moulin, *US Navy , tome II, 1945-2001, De Nimitz au Nimitz*, Marines éditions, 2004
- James I. George, *The U.S. Navy in the 1990's, alternatives for action, Chapter 16, conclusions* Naval Institute Press, 1992.
- Bernard Prézélin, *Flottes de combat 2012*, Editions Maritimes et d'Outre-mer, 2012
- Sam J. Tangredi, *Anti-access Warfare. Countering A2/AD Strategy*, US naval institute press, 2013
- Qiao Liang et Wang Xiangsui, *La guerre hors limites*, bibliothèque rivage, 1999.
- Cyrille P. Coutansais, *Géopolitique des océans, l'Eldorado maritime*, Editions Ellipses, 2012

Articles académiques :

- Admiral Jay L. Johnson, *Forward... From the Sea, The navy operational concept*. Mars 1997
- *The Maritime commons in the Neo-Mahanian Era*, extrait du cours de Maritime Strategy du National War College, année 2009-2010.
- Roger W. Barnett, *Naval power for a new American century*, 2002
- Alexandre Sheldon-Duplaix, *Air Sea Battle, les USA face à la Chine*, Marines et forces navales n°146, 2013
- Capt Henry J. Hendrix (Ph.D.), *At what cost a Carrier?* Center for a new American security, Mars 2013
- James R. Holmes, *Defend the first island chain*, USNI, Avril 2014

Documents officiels :

- Andrew F. Krepinevich, *War like no other, maritime competition in a mature precision-strike regime*, Center for Strategic and Budgetary assessments, 2015.
- *FY 2015 Defense budget*, DOD, chapitres sur le budget accordé à l'*US Navy* , 2015
- *Sustaining U.S. Global Leadership : priorities for 21st century defense*, DOD, Janvier 2012
- *National security strategy*, official publication of the president office, the White House, Washington, Mai 2010
- *Air-sea Battle, Service collaboration to address anti-access and area denial challenges*, DOD, Mai 2013
- *A cooperative strategy for the 21st century sea power*, Department of the Navy, mars 2015
- *Department of the Navy releases FY 2016 budget proposal*, www.navy.mil, janvier 2015
- Admiral Jonathan Greenert, U.S. Navy, Chief of Naval Operations, *FY 2015 Department of the Navy posture, testimony before the Committee on Armed Services, U.S. House of Representatives*, 12 mars 2014
- United States. Office of the Chief of Naval Operations. "V: "Thunder And Lightning"- The War With Iraq". *The United States Navy in "Desert Shield" / "Desert Storm"*. Washington, D.C.: United States Navy. 2006.
- *The PLA Navy, new capabilities and missions for the 21th century*, Office of Naval Intelligence, Avril 2015



Revue spécialisée :

- Défense et sécurité internationale, hors-série n°1933 « US NAVY, la plus puissante marine du monde ». Janvier 2014
- Marine, n°215, article : *Chine/USA, Rivalité et dépendance*. 2007
- Marine, n°222, Dossier *Les grandes marines du monde à l'horizon 2020*. 2009
- Diplomatie, Hors-Série n°02, *Géopolitique et géostratégie des mers et des océans*, 2007
- Brian Wentzell, *A clash of Naval Strategies in the Asia-Pacific Region*, Canada naval review, Volume 10, number 3, 2015
- Rich Smith, *273 Drone Aircraft Carriers? New DARPA contract could be a game changer*. Fool, avril 2014.
- Dr Dave Sloggett, *Terrorists at sea and on land are one and the same*. Warships, mars 2015.
- Michael J Connor, *Advancing undersea dominance*, Proceedings, Janvier 2015
- Neil A. Pettigrew, *When quality slips*, Proceedings, Janvier 2015
- Heritage foundation, *2015 Index of U.S. Military Strength, U.S. Navy*. Mis à jour en février 2015
- Captain Arthur H. Barber III, *We must own access*, US Naval institute, Vol. 140, décembre 2014

Articles de presse :

- Pierre Royer, *Les États-Unis, le « Thalassokrator »*, Diploweb, 2012
- Kris Osborn, *Navy will test its electromagnetic rail gun aboard DDG 1000*, Military.com, 14 avril 2015
- Franz-Stefan Gady, *US Navy secretary : we will have over 300 ships by 2020*, The diplomat, 12 mars 2015
- James R. Holmes, *How China sees the South China Sea*, The diplomat, 9 septembre 2013
- Zachary Keck, *China's Air Sea Battle Plan for the South China Sea*, The diplomat, 13 novembre 2013
- Harry Kazianis, *Air-Battle 2.0 : A global A2/AD Response*, The diplomat, 14 novembre 2014
- David Axe, *The Pentagon is buying the wrong ship, and it's costing taxpayers billions*, Reuters, 30 avril 2015
- *The best years to invade America are 2015 and 2028, that's when the U.S. navy will be weakest*, War is Boring, 20 décembre 2014
- Ryan Alexander, *The Navy's budget plan doesn't hold water*, US news, 29 avril 2015
- *SSBN-X Subs : congressmen promote refresh, have sub bases in districts*, Defense industry daily, 5 mars 2015
- Sharon Weinberger, *What a US-Iran naval showdown could look like*, Popular Mechanics, 3 janvier 2012
- *L'économie de la Chine devant celle des États-Unis ? Une histoire d'indicateurs*, Le Monde, 9 décembre 2014.
- Tyler Rogoway, *Sweden has a sub that's so deadly the US Navy hired it to play bad guy*, Foxtrotalpha; 23 octobre 2014
- Sam Lagrone, *The rise and fall of the battleships (and why they won't be coming back)*, Popular Science, 3 janvier 2014
- David Cenciotti, *Iran destroys mock U.S. aircraft carrier in naval wargames*, The avionist, 25 février 2015



- *US Navy commander warns Iran : don't try closing gulf oil passageway*, Fox News, 2 juillet 2008
- *China submarines outnumber US fleet : US Admiral*, Reuters, 25 février 2015
- *Chinese, US Navies aim to build trust*, Agence France Presse, 21 avril 2015

LES ÉDITIONS DU CESM

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

Études marines :

revue semestrielle, véritable plongée au cœur du monde maritime (géopolitique, juridique, historique, économique...).

Cargo Marine :

études diverses et salées réalisées par le pôle Études et ses partenaires pour un point précis sur des sujets navals et maritimes.

La Hune du CESM :

tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

Brèves marines :

chaque mois, un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

Les @mers du CESM :

veille maritime bihebdomadaire de la presse et du net.

Rendez-vous sur notre site internet :

cesm.marine.defense.gouv.fr

Rejoignez le CESM sur :

