

CARGO MARINE

2015 – n°5



LES FORTERESSES NAVALES : PASSÉ, PRÉSENT ET AVENIR.

Vincent JAYER
Assistant de recherche



Cuarteron Reef, CSIS Asia Maritime Transparency Initiative / Digital Globe



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
1. Grandeur et décadence	4
1.1 La naissance des forteresses navales	4
1.2 Un instrument dépassé	5
2. La résilience	6
2.1 Un renouveau stratégique	6
2.2 Un moyen d'appropriation des espaces maritimes	8
3. Un regain d'intérêt récent, un bilan mitigé	11
3.1 Un instrument au cœur de la stratégie expansionniste chinoise	11
3.2 Les tentatives occidentales	13
Conclusion	13
Bibliographie	15

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



Introduction

Les mers et l'embouchure des fleuves sont sources de richesse mais, pour cela, peuvent aussi constituer une menace pour les populations riveraines. Des Vikings aux descentes anglaises en passant par les Barbaresques, notre histoire est parsemée d'écumeurs venus des flots pour ravager les côtes. Ces menaces ont poussé les hommes à ériger des constructions défensives verrouillant les passages maritimes sensibles. Les ports fortifiés et les forteresses assuraient une défense permanente pour les populations côtières, mais également une protection avancée couvrant les sorties des navires en haute mer.

Parmi ces constructions, la forteresse navale tient un rôle de poste avancé particulier. Bâtie sur un îlot et entourée par la mer, elle constitue une installation militaire défensive entièrement dédiée à la protection d'un passage stratégique. Née en Occident au XVI^{ème} siècle, elle a traversé les siècles avant d'être rattrapée par les progrès techniques, puis abandonnée. Elle connaît depuis peu un renouveau en Asie, en conservant son but premier de défense mais en s'adaptant aussi à de nouveaux enjeux.

1. Grandeur et décadence

1.1 La naissance des forteresses navales

Si de nombreux châteaux forts construits sur une île pourraient être assimilés à une forteresse navale, leurs missions diffèrent. Ces édifices médiévaux se limitaient à une mission de surveillance ou de blocage d'un éventuel débarquement ennemi mais étaient dans l'incapacité d'empêcher le passage de navires. La naissance des forteresses navales est en réalité intrinsèquement liée à l'Etat « moderne » et aux progrès de l'artillerie. C'est donc entre le XVI^{ème} et le XX^{ème} siècle que la plupart des forteresses navales seront édifiées.

En France, Vauban et ses ingénieurs construiront ou amélioreront de nombreuses forteresses navales. Intégrées dans la « ceinture de fer »¹, elles ont pour mission de protéger les ports et côtes françaises contre des incursions venues de la mer. La protection du port de Saint-Malo illustre cette stratégie avec les constructions du fort de Cézembre, du fort Royal et du fort de la Conchée. Mais l'essentiel des forteresses navales françaises se retrouvent à l'embouchure de la Charente, zone stratégique car couvrant l'entrée et la sortie de l'arsenal de Rochefort. Les premières y sont édifiées sous Richelieu, la dernière, fort Boyard, sous Louis-Philippe. La formule de Napoléon, résume la stratégie française face à la menace anglaise : « *Dans l'état d'infériorité de notre marine, on ne saurait avoir trop de batteries de côte* ».

C'est un même souci de défendre des passages maritimes stratégiques en Baltique qui guide la Suède dans la construction de tels édifices. Dès le XVII^{ème} siècle, Stockholm édifie ainsi le fort de Nya Elfsborg pour protéger la ville de Göteborg, port commercial essentiel contre les menaces danoises et

¹ La ceinture de fer est le surnom des fortifications érigées par Vauban sur l'ensemble des frontières de la France. Établies à des endroits stratégiques, elles protègent le « pré carré » français face à la menace d'invasions ennemies provenant de la terre ou de la mer.



norvégiennes. En 1748 encore, le roi Frédéric I^{er} commande la construction de *Sveaborg* pour protéger l'arsenal d'Helsinki contre l'expansion russe dans la Baltique.

Le Royaume-Uni s'y intéresse à compter du XIX^{ème} siècle, sans doute moins certain de la capacité de la *Royal Navy* à assurer seule la défense de ses côtes et ses ports devant la montée en puissance allemande. Plusieurs fortifications voient le jour sur la côte sud. Les forts Palmerston² situés dans le bras de mer du Solent, au large de l'arsenal de Portsmouth et du port commercial de Southampton, garantissent la sûreté de cette sortie maritime primordiale. La seconde guerre mondiale entraîne de la même façon la construction, en 1942, des forts Maunsell³ et de trois forts anti-aériens dans l'estuaire de la Tamise et de la Mersey⁴. Ce dispositif, visant à s'opposer aux bombardements aériens et le minage au large des ports, aura permis d'abattre 22 avions et 30 bombes volantes.

Sans se limiter au seul Vieux Continent, les forteresses navales ont essaimé aux Etats-Unis, la guerre anglo-américaine (1812-1815) ayant poussé Washington à renforcer ses défenses navales après les blocus et bombardements imposés par la *Royal Navy*. De nombreuses fortifications sont érigées à la suite de ce conflit pour protéger la côte est, à l'image du fort Warren, construit entre 1833 et 1861. Loin de constituer un épiphénomène, cette stratégie se retrouve un siècle plus tard avec les forts édifiés entre 1909 et 1916 dans la baie de Manille afin de protéger la capitale des Philippines d'une attaque venue de la mer.

1.2 Un instrument dépassé

Si les forts évoqués précédemment sont remarquables par leur position stratégique et parfois par la prouesse technique que fut leur construction, leur capacité défensive a rapidement été dépassée du fait des progrès technologiques.

Le cas du fort suédois de *Sveaborg*, bombardé depuis la terre par l'artillerie russe en 1808, s'il ne traduit pas un défaut d'adaptation à part entière, montre cependant l'inanité d'une forteresse navale lorsque celle-ci est contournée. Plus globalement, ces structures sont victimes des progrès de l'artillerie que ce soit du côté offensif ou défensif. Les forteresses navales subissent la concurrence des batteries côtières dès le milieu du XIX^{ème} siècle, de plus en plus performantes grâce à l'utilisation de canons à âme rayée et le remplacement du boulet par l'obus. Fort Boyard est typique : à peine achevé (en 1866), il n'aura jamais l'armement qu'on lui destinait et deviendra une prison après avoir été désarmé.

Face à ces progrès, on aurait pu prêter aux forteresses navales un destin similaire à celui des châteaux forts moyenâgeux, condamnés car dépassés. Pourtant, *Oskarsborg*, verrouillant le fjord d'Oslo, en Norvège, créera la surprise en adaptant ses défenses aux méthodes de combat moderne. Bâtie entre 1898 et 1901, cette forteresse est dotée de canons de 280 mm mais également de tubes lance-torpilles et, secrètement, de lance-torpilles submersibles. Cet équipement, en grande partie obsolète lors de l'invasion de la Norvège, permettra cependant de couler le croiseur lourd allemand *Blücher*, gêné dans ses manœuvres par l'étroitesse du fjord. Si ce succès a permis au Roi et à son gouvernement de fuir, cette victoire relève davantage d'une surprise causée par un défaut de

² Spitbank Fort, St Helens Fort, Horse Sand Fort et No Man's Land Fort.

³ Rough Sands, Sunk Head, Tongue Sands et Knock Johnet.

⁴ Nore, Red Sands et Shivering Sands.



renseignement allemand et n'empêchera pas la prise d'Oslo peu après. A cette aune, Oskarsborg n'est que le dernier coup d'éclat d'un concept de défense navale dépassé.

Cette obsolescence découle essentiellement de l'immobilité des forteresses navales, exposées aux bombardements qu'ils soient navals, terrestres ou aériens. La prise des quatre forteresses navales protégeant la baie de Manille⁵ lors de l'invasion japonaise des Philippines⁶ le démontre avec éclat. Le dispositif défensif, contrairement à celui d'Oskarsborg, était pourtant étendu et impressionnant pour l'époque. Sur l'île de Corregidor, Fort Mills pouvait aligner des canons de 305 mm voisinant avec 45 mortiers côtiers, 72 canons anti-aériens et des champs de mines. De même, Fort Hughes et Fort Frank comportaient plusieurs batteries côtières associées à des défenses anti-aériennes. Seul Fort Drum fait figure à part dans ce dispositif. Les ingénieurs militaires américains ont fait de l'île un « cuirassé de béton » de 110 mètres de long, dépassant de 12 mètres le niveau de l'eau et comportant des murs de 6 mètres d'épaisseur. Alignant quatre canons de 356 mm et quatre de 152 mm, le fort est conçu pour accueillir 200 hommes et est réputé inexpugnable. Pourtant, malgré ce formidable dispositif associant plusieurs forteresses navales se protégeant les unes les autres, les Japonais ont pu contraindre ces derniers bastions américano-philippins à se rendre en combinant leurs moyens. Après un bombardement aérien intensif (614 missions pour 1 700 bombes larguées), les forces nippones ont pu déployer leur artillerie à terre, laquelle tirera plus de 16 000 obus. Cette bataille souligne le fait que les forteresses navales ne peuvent fournir une ligne de défense durable si ses défenseurs ne peuvent compter sur des renforts et un soutien logistique.

2. La résilience

2.1 Un renouveau stratégique

Délaissées par les États occidentaux, les forteresses navales trouvent un nouvel avenir en Asie. Durant le repli du parti nationaliste chinois *Kuomintang* à Taïwan, plusieurs îles situées à proximité des côtes chinoises sont fortifiées et occupées par des effectifs considérables. Lors de la première crise du détroit de Taïwan, en 1954, Taipei envoie 58 000 hommes sur Quemoy et 15 000 sur les îles Matsu mais perd l'archipel Tachen et les îles Yijiangshan. En 1958, une nouvelle attaque de la RPC contre Quemoy, alors occupée par 95 000 hommes, et les îles Matsu est repoussée avec le soutien américain⁷. Ces combats influenceront sur la stratégie taïwanaise : l'atoll des Pratas comptera jusqu'en 1999⁸ sur une présence militaire permanente mais également sur un aéroport destiné à lui assurer des moyens de ravitaillement, ce qui avait notamment fait défaut lors de la bataille pour les îles Quemoy.

De la même manière, la République islamique d'Iran a implanté plusieurs forteresses navales dans le détroit d'Ormuz, corridor stratégique essentiel. Ce passage voit transiter une grande part des exportations d'hydrocarbures (30 % des exportations mondiales de pétrole et 18 % des exportations

⁵ Fort Mills, Fort Hughes, Fort Drum et Fort Franck.

⁶ Plus précisément durant la bataille de Corregidor (29 décembre 1941 au 5 mai 1942).

⁷ Cet assaut s'est matérialisé par plus de 50 000 obus tirés depuis le continent chinois, causant 600 morts parmi la garnison taïwanaise.

⁸ Depuis 1999, Taipei a démilitarisé l'atoll, les 500 militaires étant remplacés par 200 garde-côtes dans un souci d'apaisement avec Pékin.



de gaz y transitent), la libre circulation des navires étant cruciale pour les pays exportateurs mais également pour les pays importateurs. Vu de Téhéran, ce détroit peut en outre constituer la voie d'accès d'une force aéronavale ennemie. La possibilité de bloquer ce passage⁹ constitue donc un atout majeur, mais les limites des moyens navals iraniens tempèrent considérablement ces capacités d'entrave. L'occupation, en 1971, par l'armée impériale iranienne des îles de Petite Tonb, de Grande Tonb et d'Abou Moussa, malgré les protestations des Emirats arabes unis qui les revendiquaient, va ouvrir de nouvelles possibilités. Dotées tout comme les îles de Sirri, de Qeshm et de Larak de forteresses navales, elles vont assurer une surveillance étroite du détroit d'Ormuz tout en bouclant le dispositif défensif iranien. Leur position, proche du continent, permet en outre un ravitaillement régulier et un appui rapide des forces terrestres.

A la différence des édifices présents en mer de Chine méridionale, elles se placent dans la lignée des forteresses navales « historiques » avec pour visée essentielle des missions de repérage et d'interception rapide des navires empruntant le détroit. Leur occupation est dévolue aux *Pasdarans*, ou Gardiens de la Révolution, placés directement sous le commandement du Guide de la Révolution. Les forces navales des *Pasdarans* peuvent déployer 20 000 hommes, 1 500 navires¹⁰ et comptent également sur 321 000 membres de la milice des *Bassidjs*, placés eux-aussi sous l'autorité du Guide de la Révolution. Concernant les moyens d'intervention affectés à ces forteresses navales, ils consistent principalement en des petites vedettes disposant de lance-missiles¹¹ déployées en « essais ». Les *Pasdarans* disposent également de mines marines, de plongeurs et de nombreux missiles sol-mer¹². C'est d'ailleurs dans l'optique de faire de ces îles des bases avancées de lancement de missiles que l'Iran a reçu le 13 avril 2015 l'aval de la Russie pour acquérir des missiles sol-air S-300¹³. Grâce à ce nouvel apport, ces forteresses navales pourraient être capables de stopper des forces navales hostiles tout en assurant une protection anti-aérienne efficace du territoire. Contrairement à leurs homologues extrême-orientales, ces moyens ne visent pas à contrer des navires de guerre isolés ou intercepter des navires de pêche. Leur but est de conduire une guerre asymétrique en comptant sur le nombre et la vitesse pour infliger de lourdes pertes¹⁴, de ce fait, ces forteresses sont un élément dissuasif de taille empêchant toute attaque contre l'Iran.

⁹ Menace brandie en 2011 dans un contexte de renforcement des sanctions contre l'Iran.

¹⁰ Ces chiffres de l'*International Institute for Strategic Studies* (IIS) datent de 2007.

¹¹ Notamment des vedettes d'origine chinoise *Houdong*, désignées comme des « *swarm boats* ».

¹² Dont les missiles *Silkworm HY-1* et *HY-2* mais aussi des missiles *YJ-82* dont une version est fabriquée par l'Iran sous le nom de *Noor (C-802)*.

¹³ Ces missiles sont destinés à protéger des sites stratégiques contre des bombardements massifs d'avions de combat, de missiles de croisière ou de missiles balistiques tactiques.

¹⁴ Cette stratégie a notamment été démontrée par les manœuvres navales réalisées en 2010 impliquant des centaines de vedettes dotées de lance-missiles.



Carte 1 : les forteresses navales du détroit d'Ormuz.



2.2 Un moyen d'appropriation des espaces maritimes

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), en créant la Zone Économique Exclusive (ZEE)¹⁵ a suscité un mouvement d'appropriation d'îles jusque-là délaissées. D'îles, au sens de l'article 121 de la CNUDM¹⁶ mais aussi d'îlots qui ne peuvent prétendre à ce statut selon le

¹⁵ La ZEE donne accès à des ressources halieutiques mais aussi à l'exploitation des sols et sous-sols avec notamment les gisements d'hydrocarbures.

¹⁶ Article 121 de la CNUDM : « Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute. ».



troisième alinéa du même article. Dans cette dynamique, les forteresses navales ont trouvé une nouvelle jeunesse comme moyen de sécuriser une zone et de l'occuper en vue d'écartier toute contestation possible. Les îles Paracels en sont l'exemple parfait. Objet d'un litige opposant la Chine, Taïwan et le Vietnam, elles occupent une position stratégique au vu du trafic maritime de la zone et sont convoitées pour leurs ressources halieutiques. La République de Chine (Taïwan) avait occupé la partie Est (le groupe Amphitrite) dès 1945 avant que la République Populaire de Chine (RPC) ne s'en empare en 1949. Quant à la partie Ouest (groupe du Croissant), elle est revenue au Vietnam. La RPC a par la suite affirmé ses prétentions sur la totalité de l'archipel suivant sa conception de la fameuse « Ligne en neuf traits »¹⁷ et profité de la fin de la guerre du Vietnam pour envahir la partie vietnamienne en 1974. Pour asseoir définitivement ses prétentions, Pékin a installé de nombreuses infrastructures militaires, Woody Island (ou *Yongxing Dao*) est ainsi devenue une forteresse navale dotée d'un port artificiel, d'une piste d'atterrissage et pouvant s'appuyer sur la station radar de Rocky Island.

Reste qu'au sein des archipels disputés en mer de Chine méridionale, les îles sont rares. On trouve davantage de récifs, atolls et rochers régulièrement recouverts par les flots. Or ces « îlots » dépassant à peine du niveau de la mer se sont vu attribuer un régime particulier au sein du droit de la mer. L'article 13 (partie II) de la CNUDM les regroupe sous l'appellation « hauts-fonds découvrants » qu'il définit dans son paragraphe 1 : « *Par "hauts-fonds découvrants, on entend les élévations naturelles de terrain qui sont entourées par la mer, découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute (...).* ». Or la CNUDM précise dans le même article, au paragraphe 2 : « *Lorsque des hauts-fonds découvrants se trouvent entièrement à une distance du continent ou d'une île qui dépasse la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre.* ». Mais ces difficultés physiques et juridiques n'ont pas freiné les appétits des acteurs asiatiques.

A Macclesfield Bank, dans l'atoll de Scarborough, ou dans l'archipel des Spratleys, les forteresses navales se sont mises à fleurir, car vues comme un moyen d'occuper en permanence des zones particulièrement inhospitalières. Dans le cas des îles Spratleys, leur souveraineté est l'objet de revendications mêlant la Chine, Taïwan, l'Indonésie, le Vietnam, la Malaisie, les Philippines et Brunei. L'implication croissante de Pékin dans la zone depuis 1987 a conduit à des conflits de faible ampleur mais permettant à la Chine de mettre la main sur plusieurs récifs. Appliquant la stratégie des « sauts de puce » en prenant un à un des îlots non surveillés ou n'ayant qu'une faible garnison, la Chine a pu étendre considérablement ses possessions. Cette stratégie a conduit les autres Etats à militariser leurs positions, chacun aménageant ses récifs afin qu'ils puissent accueillir des garnisons. Mais seules Taïwan et les Philippines disposent d'îles naturelles (respectivement l'île d'Ilu Aba et l'île Thitu) facilitant l'installation de garnisons et d'infrastructures permanentes. Pour affirmer sa souveraineté et permettre une présence effective permanente, la Chine a, dans un premier temps, été contrainte d'établir des garnisons dans des cabanes construites sur pilotis. Mais ces conditions particulièrement rudes ne pouvaient assurer une défense efficace et les cabanes ont été remplacées par des forteresses navales de plus en plus complexes. L'adoption de la Loi sur les eaux territoriales, le 26

« Sous réserve du paragraphe 3, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental d'une île sont délimités conformément aux dispositions de la Convention applicables aux autres territoires terrestres. »

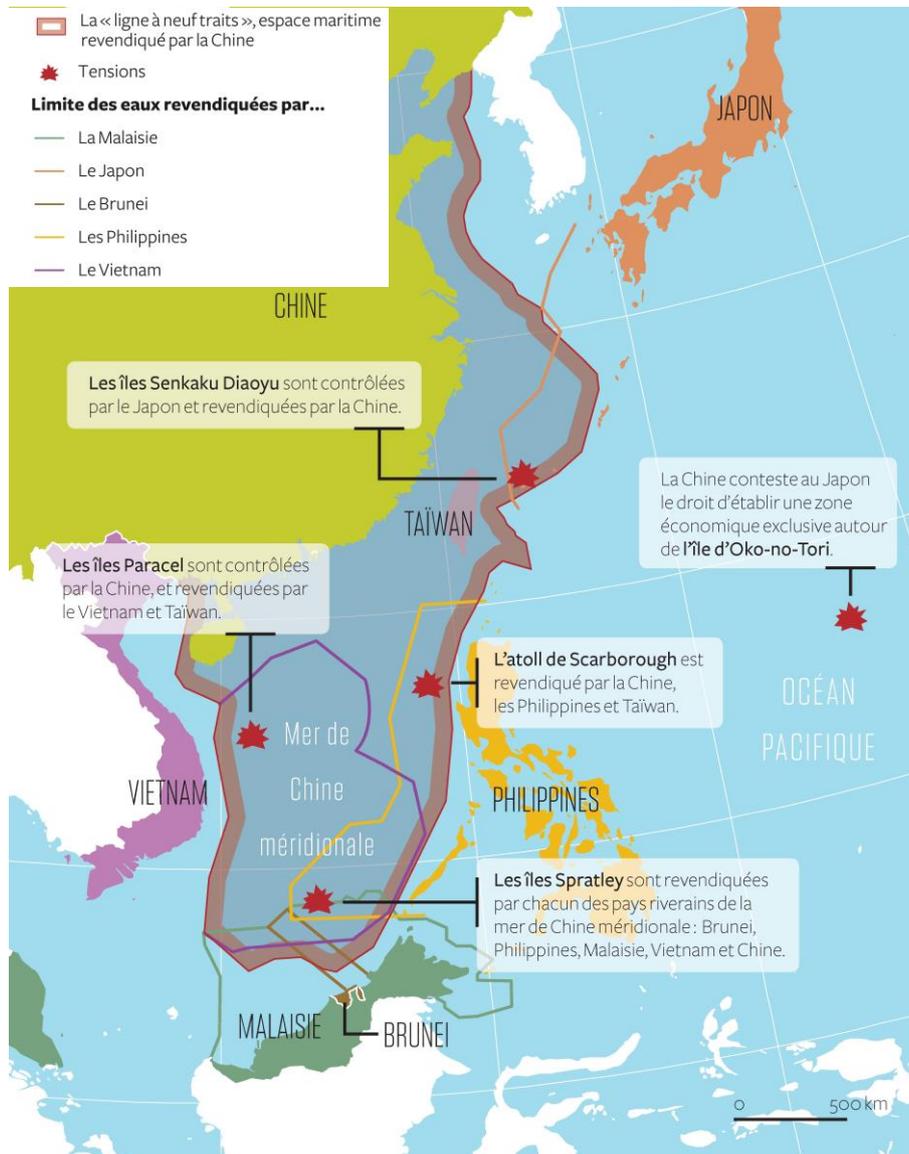
« Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental. »

¹⁷ La Ligne en neuf, dite aussi « langue de bœuf », du fait de sa forme, est une ligne de démarcation utilisée à l'origine par la Chine nationaliste en 1947 pour désigner les possessions chinoises en mer de Chine méridionale. Cette délimitation a été reprise en 1949 par la Chine communiste qui l'invoque encore aujourd'hui pour identifier ses « eaux historiques » et revendiquer les archipels qui s'y trouvent (voir carte page 10).



février 1992, lui a permis de réaffirmer sa souveraineté *de jure* sur la zone englobée dans la « Ligne en neuf traits », les forteresses navales imposant une souveraineté *de facto*.

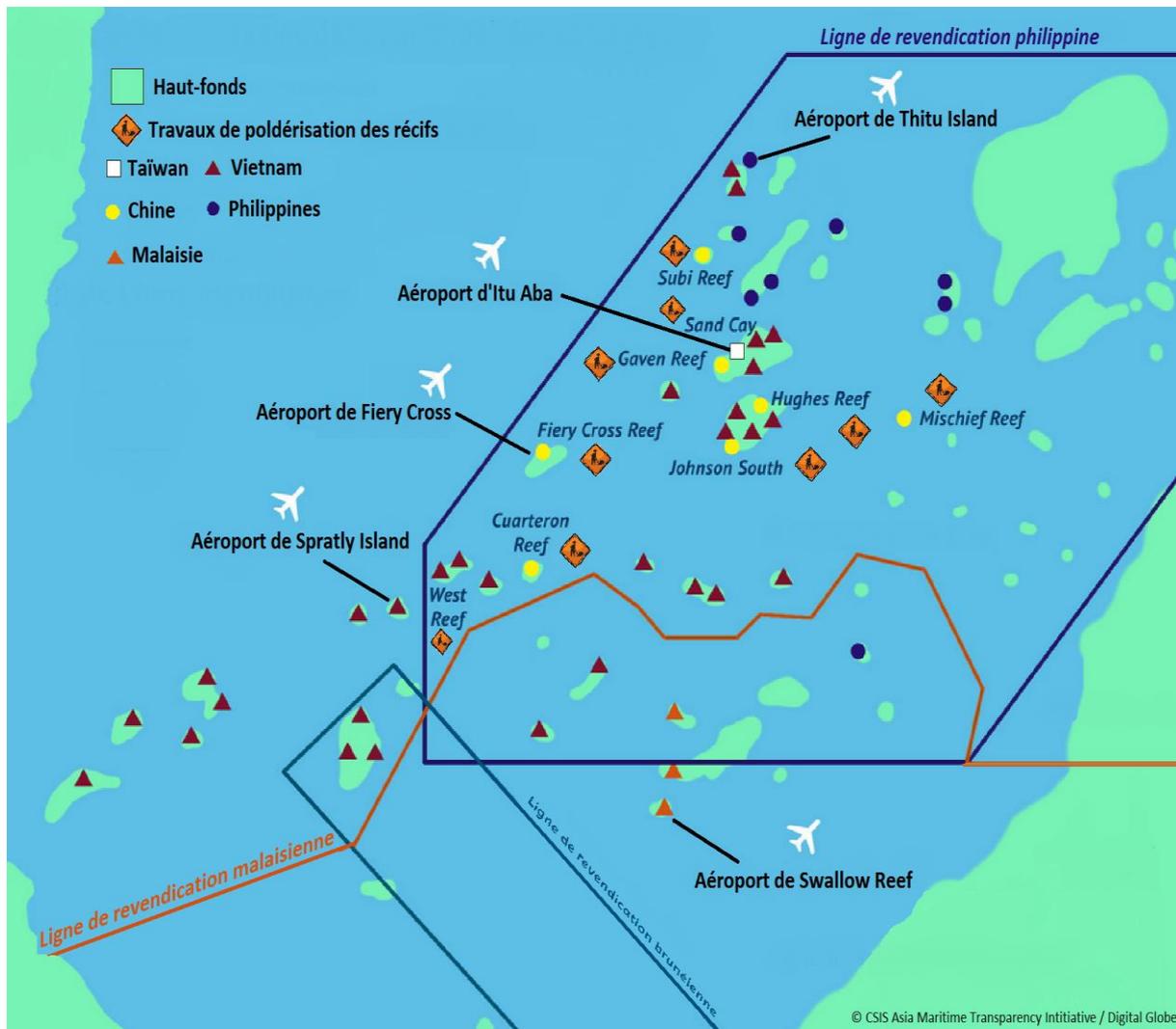
Carte2 : la « Ligne en neuf traits » et les conflits de délimitation en mer de Chine méridionale.



Source : *La Terre est bleue – Atlas de la mer au XXIe siècle*, Editions des Arènes, à paraître (oct 2015)



Carte 3 : les forteresses navales dans l'archipel des Spratleys



3. Un regain d'intérêt récent, un bilan mitigé

3.1 Un instrument au cœur de la stratégie expansionniste chinoise

Perçue par le passé comme une réalisation remarquable, les forteresses navales actuelles le sont tout autant. Que ce soit par leur intérêt stratégique, le coût financier de leur construction ou les moyens déployés pour en assurer la défense, elles demeurent, tout comme leurs ancêtres occidentales des installations d'exception.

Ainsi, en mer de Chine méridionale, les missions très spécifiques de la forteresse navale, consistant avant tout en une présence humaine permanente, nécessitent des garnisons disproportionnées au vu de la taille des îles et récifs. Les moyens et les infrastructures déployés sont tout aussi



impressionnants. L'ensemble des forteresses navales chinoises sont ainsi dotées de postes d'observation destinés à des missions de souveraineté mais également d'antennes et de paraboles, moyens de communication essentiels du fait de leur isolement. De plus, certaines forteresses navales telles que Woody Island, Subi Reef et Fiery Cross Reef comportent des radars tridimensionnels¹⁸ utilisés dans la détection de navires ou d'avions. La faible profondeur des eaux implique par ailleurs des vedettes légères rapides pour intercepter des intrusions mais aussi quelques batteries de missiles antinavires, élément de dissuasion non négligeable pour le cas où un navire militaire de fort tonnage entrerait dans la zone sans autorisation.

Et loin de se reposer sur ses acquis, la RPC a décidé d'aller plus loin en lançant de lourds travaux d'aménagement. En mars 2014, la révélation d'images satellites et de photographies aériennes prouvant des travaux d'ampleur sur les sept récifs occupés dans l'archipel des Spratleys inquiète quant à leur utilisation future... et au passé récent. L'« observatoire de la vie marine » construit en 1988 sur Fiery Cross est ainsi devenu en 2014 une île artificielle longue de trois kilomètres, bientôt dotée d'une piste d'aviation. L'usage de navires de dragage pour amonceler du sable et des rochers a en effet permis de transformer les petits récifs en de véritables îles capables d'accueillir de nouvelles infrastructures militaires. Cette poldérisation des récifs induit en effet la construction prochaine de pistes d'atterrissage, de ports et de bâtiments, moyens d'accueillir des garnisons plus imposantes. Avec ces îles artificielles, les forteresses navales se transformeront en complexes aéroportuaires capables d'accueillir des avions de tous types¹⁹ mais aussi des navires militaires de fort tonnage. Ces investissements d'ampleur visent, selon Pékin, à établir des ports permettant le secours et l'accueil de navires dans une zone exposée aux typhons. L'argument est recevable mais on peut remarquer que ces infrastructures et aménagements permettront à la RPC de disposer de « points d'appui » essentiels dans sa stratégie visant à s'imposer comme la puissance dominante en mer de Chine méridionale. Ces positions lui permettront en outre de surveiller le trafic maritime et aérien (civil ou militaire) et d'exploiter les ressources halieutiques de la zone. Ces travaux ont, enfin, une visée juridique, la RPC cherchant à prouver l'effectivité de sa souveraineté au moment où le statut de certaines îles fait l'objet d'une demande d'arbitrage²⁰.

Ces transformations pourraient n'être qu'une étape de plus dans la stratégie chinoise visant à l'accaparement de l'archipel. Ainsi, dans les Paracels, les médias chinois relayés par la presse américaine ont annoncé dès juillet 2012 l'inauguration sur Woody Island de « *Sansha City* », ville rattachée à la province de Hainan et chef-lieu des possessions ultra-marines chinoises en mer de Chine méridionale. La forteresse navale de 13 km² se transformerait ainsi en une île touristique hérissée d'immeubles et accueillerait 3 500 personnes de manière permanente. C'est d'ailleurs pour satisfaire les besoins de cette population à venir que l'île comporte déjà un hôpital, un centre commercial, un bureau de poste, deux musées et un restaurant. Si l'île n'accueillait en 2012 que 613 civils (essentiellement des anciens pêcheurs), son développement pourrait attirer dans les prochaines années des milliers de migrants venus du continent. La ville comporte d'ores et déjà un maire et 45 députés participant au Congrès populaire municipal²¹, manière officielle d'affirmer le plein exercice de la souveraineté chinoise sur ces îles.

¹⁸ Ces infrastructures, destinées à détecter les approches de navires et d'aéronefs, ont longtemps été niées par les officiels chinois qui les présentaient comme des stations météorologiques ou des observatoires de la vie marine (sic).

¹⁹ Notamment des transporteurs lourds *Yun-20*, ce qui améliore considérablement les capacités de ravitaillement et de réapprovisionnement d'une zone auparavant isolée.

²⁰ Les Philippines ont amorcé une procédure d'arbitrage auprès de la cour permanente d'arbitrage de La Haye, le 22 janvier 2013, cette dernière devant rendre ses conclusions en 2016.

²¹ Ces députés représentent la population des archipels Spratleys et Paracels mais aussi de Macclesfield Bank, soit 1 100 résidents.



3.2 Les tentatives occidentales

Les forteresses navales de mer de Chine méridionale, décrites parfois comme des « porte-avions insubmersibles », n'ont ni la capacité de projection, ni la capacité offensive de ces navires. Leur inamovibilité est leur inconvénient majeur, raison pour laquelle elles ne trouvent pas leur place dans les stratégies occidentales. Une exception cependant, avec le *Sea-Based X-band radar* développé par les Etats-Unis. Cette plateforme radar semi-submersible, ancienne plateforme de forage pétrolier, est capable de détecter le lancement d'un missile à 2 000 kilomètres à la ronde et de guider des missiles anti-missiles. Autopropulsée, avec une autonomie en carburant de 60 jours, cette station radar flottante souffre néanmoins de plusieurs défauts à savoir sa faible vitesse (8 nœuds à pleine puissance) et un coût particulièrement élevé par rapport à des installations terrestres (le projet aurait coûté 2,2 milliards de dollars). Actuellement basée à Hawaï, elle est affectée à la surveillance de missiles tirés dans le Pacifique (notamment ceux de la Corée du Nord) mais n'opère plus de sortie en mer. Le projet *Sea-Based X-band radar*, assimilable à une forteresse navale du fait de son but défensif, pourrait donc n'être qu'une parenthèse atypique dans l'arsenal militaire. Son avenir est d'ailleurs plus qu'incertain en tant que système de défense anti-missile : seules deux bases *X-Band* terrestres ont vues le jour au Japon en 2006 et en 2014, une troisième pourrait être installée en Alaska autour 2020. Il apparaît donc que le projet d'une forteresse navale mobile, à la pointe de la technologie, capable de se déployer au plus près de la menace à la manière d'un poste avancé, n'a pas convaincu les stratèges américains.

Dans une moindre mesure, Israël a également songé à transformer ses plateformes gazières en forteresses navales. Le champ du Léviathan qui subvient à 70 % des besoins énergétiques de l'Etat hébreu se trouve en effet à portée des missiles du *Hezbollah*. Pour contrer cette menace, la question d'armer les plateformes gazières offshore avec des intercepteurs de missiles *C-Dome* a été évoquée avant d'être abandonnée, la présence de soldats de *Tsahal* sur les plateformes constituant autant de cibles pouvant inciter à une attaque. Les plateformes sont aujourd'hui protégées par des compagnies privées de sécurité et sont dotées de radars à la demande du gouvernement israélien. La marine israélienne cherche de son côté à renforcer ses moyens au travers du programme *Bouclier* qui prévoit l'achat de quatre vedettes dotées de systèmes anti-missiles (dont le système *C-Dome*, adaptable sur les navires), de sous-marins *Dolphins* et de drones *Shoval*. Les moyens mobiles sont donc privilégiés pour protéger une vaste zone contre des menaces variées, Israël se rappelant que la manœuvre est une qualité majeure de la guerre en mer.

Conclusion

La forteresse navale a donc bel et bien trouvé de nouvelles utilités stratégiques auprès des puissances émergentes. Que ce soit en mer de Chine méridionale ou dans le golfe Persique, elle demeure un compromis efficace pour des Etats dont les flottes sont obsolètes en voie de modernisation. Cette protection permanente permet d'envoyer un signal fort aux rivaux, potentiels ou déclarés, tout en pérennisant des acquis dans des zones stratégiques. Néanmoins, l'utilisation chinoise de cet instrument comme outil de souveraineté s'est durablement éloigné de la conception défensive qui avait inspiré les premiers édifices pour devenir un instrument de conquêtes.



En revanche, malgré diverses tentatives, le concept semble bel et bien délaissé par les puissances militaires occidentales qui préfèrent s'en remettre à des moyens plus classiques pour protéger des zones sensibles changeantes au gré des conflits.



Bibliographie

Ouvrages et articles académiques

- COLIN Sébastien, *L'aménagement des îles Spratleys par la Chine, Affirmation de la présence chinoise en mer de Chine du sud et concrétisation d'un projet géopolitique hérité* (CEFC, Inalco, 1er décembre 2014).
- GERMAIN Valentin, *Détroit d'Ormuz, un passage stratégique*, Les clés du Moyen-Orient, publié le 2 juillet 2013.
- HOURCADE Bernard, *Géopolitique de l'Iran*, mai 2010, éditions Armand Colin.
- JAVAD HEYDARIAN Richard, *The Other Crisis in the South China Sea*, Asia Maritime Transparency Initiative, publié le 21 avril 2015.
- LASSERRE Frédéric, *Un conflit oublié : les rochers de mer de Chine méridionale*, Revue de géographie de Lyon. Vol. 73 n°1, 1998.
- LE GALL Joseph, *Les trente ans de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982 – 10 décembre 2012, Partie 2)*, Les grands dossiers de Marine & Océans, publié le 8 octobre 2012.
- VASNER Morgan, *Le statut juridique du détroit d'Ormuz : territoire international ou territoire partagé ?*, analyses de l'IRIS, publié le 12 janvier 2012.
- RODIER Alain, *Note d'actualité n°157 nouvelle stratégie navale iranienne*, site du CF2R, mis en ligne le 2 février 2009.

Articles de presse

- BACANI Louis, « *Palace to check reports on Chinese reclamation in 2 more reefs* », Philstar, publié le 13 juin 2014.
- BOUGON François, « *Les Philippines ouvrent les hostilités avec la Chine sur l'atoll de Scarborough* », Le Monde, publié le 23 janvier 2013.
- CRIST David B., « *How Persian Gulf Naval Action in 1980s Impacts the Current Iranian Military* », The cutting Edge, publié le 27 juillet 2009.
- KILIAN Hubert, « *Au détour d'un conflit, une perle* », Taïwan aujourd'hui, Ministère des affaires étrangères taïwanais. publié le 1^{er} novembre 2010,
- PEDROLETTI Brice, « *En mer de Chine méridionale, Pékin mène la politique du polder* », Le Monde, publié le 16 mai 2015.
- RAMZY Austin, « *China's Newest City Raises Threat of Conflict in South China Sea* », Time, publié le 24 juillet 2012.
- WINGFIELD HAYES Rupert, « *China's island factory* », BBC, publié le 9 septembre 2014.
- « *La force navale des Pasdarans* », Marine & Océans, publié le 8 mars 2010.



- « La Chine va installer une garnison militaire dans la zone stratégique des Paracels », Rfi, publié le 23 juillet 2012.
- « Nouvelles tensions en perspective autour de l'archipel des Spratleys », Le Monde avec AFP et Reuters, publié le 13 mai 2015.
- « *World: Asia-Pacific Trouble brews on Mischief Reef* », BBC news, publié le 22 janvier 1999.
- « *Taiwan asserts sovereignty over South China Sea islands* », China Times, publié le 18 avril 2011.
- « *Imagery of the Week: Sansha on Yongxing Island* », Open Source IMINT, publié le 1^{er} juin 2013.
- « Corée du Nord : les Etats-Unis déploient un radar flottant pour se protéger », Le Monde avec AFP et Reuters, publié le 11 avril 2013.
- « *The Pentagon's \$10-billion bet gone bad* », Los Angeles Times, publié le 5 avril 2015.
- « Bientôt, des intercepteurs de missiles sur les plateformes gazières israéliennes ? », L'Orient le jour, publié le 10 avril 2012.

Webographie

- LAVIN Ed, *World War II in the Pacific* », *Bataan and Corregidor in the Philippines*, The Pioneer, mis en ligne le 8 novembre 2008..
- « The Asia Maritime Transparency Initiative and the Center for Strategic and International Studies, 2015.
- « *Sea-Based X-band radar-1 (SBX-1)* », Naval-technology.com, US Defence Sector - Market Opportunity and Entry Strategy, Analyses and Forecasts to 2015, United States of America.



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 :

