

CARGO MARINE

2015 – n°2



ISRAËL ET LA MER : UNE AMBITION NOUVELLE



Thomas Gagnière
Étudiant au MRIAE
Paris 1 Panthéon-Sorbonne

© Matan Portnoy, IDF Spokesperson Unit



Table des matières

Introduction	4
1. La mer : un nouvel attrait	4
1.1 Une liaison vitale	4
1.2 Un enjeu économique.....	5
1.3 Un enjeu stratégique : l'eau douce	7
2. Forces navales : un spectre de missions élargi	7
2.1 Le pilier nucléaire	7
2.2 La ZEE et les enjeux énergétiques : défendre son pré carré.....	8
2.3 Sanctuariser les approches.....	10
2.4 La diplomatie navale.....	10
Conclusion : vers une redéfinition de la stratégie navale israélienne ?	11
Bibliographie	12



Introduction

Novembre 2014, le lancement de l'INS *Tanin*¹, nouveau sous-marin israélien de type *Dolphin II* à propulsion anaérobie (AIP²), par le Premier ministre B. Netanyahou et M. Ya'alon, ministre de la Défense, vient rappeler la puissance sous-marine d'Israël, acteur maritime devenu incontournable dans la région.

Disposant d'une large façade maritime sur la Méditerranée et d'une étroite ouverture sur la mer Rouge, Israël semble décidé à investir de façon pérenne le champ maritime. Une flotte moderne – plus d'une soixantaine de navires dont près d'un tiers de bâtiments de combat pour un effectif de 6 000 hommes et presque autant de réservistes –, sont autant d'atouts pour assurer la sécurité et l'intégrité de son territoire depuis la mer.

La composante navale reste cependant largement sous-représentée dans l'armée israélienne avec un rapport de 1 à 5 vis-à-vis de la composante aérienne et de 1 à 20 par rapport à la composante terrestre.³ Elle connaît cependant un nouvel essor, avec un éventail de missions plus large, correspondant au nouvel attrait que connaît la mer. Globalisation, ressources en hydrocarbures et eau douce imposent en effet une marine dotée d'un spectre plus large, où le paradigme nucléaire n'est plus unique.

1. La mer : un nouvel attrait

Si la mer a toujours représenté une liaison vitale pour l'État hébreu, elle n'est devenue stratégique que très récemment, sous l'effet de la globalisation, des découvertes d'importantes ressources en hydrocarbures mais aussi pour l'approvisionnement en eau douce.

1.1 Une liaison vitale

D'un point de vue historique, la mer a joué un rôle essentiel, bien que mésestimé, dans la survie puis la consolidation de l'État d'Israël. À l'époque de la Palestine mandataire puis dans les premiers temps de l'État hébreu, elle constitue la voie principale, voire unique d'arrivée des migrants. L'exode des survivants de l'Holocauste marque une nouvelle étape, symbolisée par l'odyssée tragique de l'*Exodus* en 1947. En quelques mois, ce sont plusieurs milliers de personnes qui débarquent dans les ports d'Ashdod ou de Haïfa. Ces vagues d'immigration, provenant principalement d'Europe et d'Afrique du Nord, n'auraient pu gagner la Terre promise sans cette large ouverture maritime.

C'est elle encore qui permet le ravitaillement en armes lors des premiers conflits avec ses voisins arabes. Ainsi, la Tchécoslovaquie fait convoier, via la Yougoslavie, un chargement considérable de matériel militaire en direction d'Israël dès 1948 et ce, malgré l'embargo de l'ONU. La France, jusqu'en 1967, et les États-Unis utilisèrent eux aussi la mer pour fournir Israël en armes, les routes terrestres étant impraticables du fait du jeu des alliances régionales.

¹ "Crocodile" en hébreu moderne

² *Air Independent Propulsion*

³ À titre de comparaison, en France, la Marine nationale a des effectifs légèrement inférieurs à ceux de l'Armée de l'air (40 000 pour la Marine contre 50 000 pour l'Armée de l'air)



Carte : Israël dans son environnement géostratégique



1.2 Un enjeu économique.

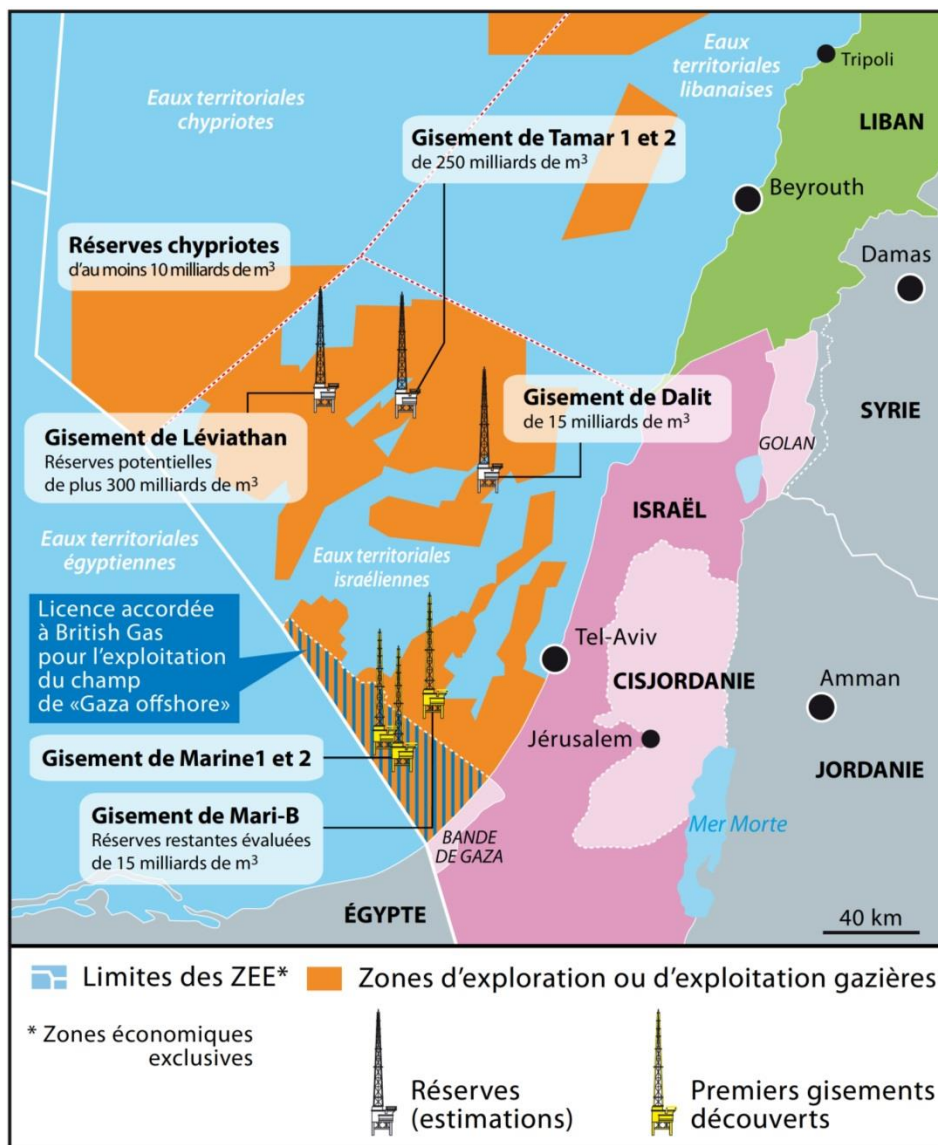
Dans l'économie israélienne, la mer prend aujourd'hui une place croissante. La construction de grands ports à Ashdod et à Haïfa, sur le versant occidental, facilite les échanges avec l'Union européenne, principal partenaire commercial, et avec les États-Unis. L'accès à la mer Rouge, obtenu dans les derniers instants de la guerre de 1948, se révèle aujourd'hui précieux : le port d'Eilat permet un accès à l'Asie, sans avoir à passer par le canal de Suez. Enfin le tourisme, lié à la plongée sous-marine en mer Rouge, permet de dynamiser l'économie locale en attirant de nouveaux visiteurs avec des motivations autres que religieuses.

Mais c'est bien évidemment la découverte d'immenses gisements potentiels de gaz et de pétrole en Méditerranée qui excite toutes les imaginations. Si Israël a su se construire en l'absence d'hydrocarbures ou de minerais précieux dans son sous-sol, la perspective d'une possible indépendance énergétique ne peut laisser le pays indifférent. Le gisement de Tamar, représente à lui seul près de 250 milliards de m³ de gaz quand celui de Léviathan est estimé à près de 450 milliards de m³. Ils viennent s'ajouter à ceux se situant dans le prolongement de la bande de Gaza. Après avoir cherché à négocier avec l'Autorité palestinienne des conditions d'achat avantageuses, l'État hébreu s'est décidé à les exploiter pour son compte en disant craindre un détournement des revenus au profit du terrorisme.



Si l'exploitation des découvertes récentes par les compagnies américaines et israéliennes nécessitent d'importants investissements (oléoducs, structures de liquéfaction de gaz), le jeu en vaut la chandelle : Israël trouverait le moyen de rééquilibrer sa balance commerciale et serait moins vulnérable dans ses approvisionnements en hydrocarbures.

Graph 1: Les enjeux sécuritaires liés à l'exploitation des gisements gaziers



Source: Le Figaro : Ministry of National Infrastructure, State of Israël / Noble Energy Inc / British Gas



1.3 Un enjeu stratégique : l'eau douce

Israël, à l'instar d'une large partie du Proche-Orient, se trouve confronté depuis plusieurs années à une situation de stress hydrique, raison pour laquelle les ingénieurs israéliens ont fait du dessalement d'eau de mer une de leur priorité. De vastes usines de dessalement ont été installées près des côtes comme celle d'Ashkelon fonctionnant grâce au principe novateur d'osmose inverse, système de filtrage permettant de ne laisser passer que les molécules d'eau. La proportion d'eau dessalée atteint déjà des niveaux très importants et devrait représenter jusqu'à 40 % de la consommation israélienne d'ici à 2040. L'enjeu est d'importance : Israël sera moins dépendant d'eaux du Jourdain déjà surexploitées et d'aquifères ayant tout autant de mal à se renouveler, la "guerre de l'eau" s'éloigne. Ce nouveau contexte n'est pas sans effet sur des forces navales dont l'éventail des missions devient de plus en plus large.

2. Forces navales : un spectre de missions élargi

Loin d'être centrée sur la seule dissuasion, la Marine israélienne élargit désormais son faisceau de missions en s'intéressant aussi bien aux actions de souveraineté, d'anti-terrorisme que de diplomatie navale.

2.1 Le pilier nucléaire

La marine a longtemps été considérée comme secondaire au sein de Tsahal, le traumatisme de la perte de deux bâtiments majeurs – l'*INS Eilat* et l'*INS Dakar* – ne faisant rien pour arranger les choses. Fin 1967, l'*INS Eilat*, alors déployé à proximité des côtes du Sinaï, est coulé par la marine égyptienne faisant près d'une centaine de blessés et une cinquantaine de morts tandis que l'*INS Dakar*, un sous-marin de classe T acheté aux britanniques, disparaît au début de l'année 1968 sans raison apparente, avec 69 victimes⁴.

La guerre du Kippour marque, de ce point de vue, une rupture. Tsahal a subi plusieurs revers majeurs avant de l'emporter mais surtout, ses voisins, prenant conscience du potentiel d'une marine puissante, commencent à s'équiper plus lourdement en se dotant de missiles longue portée. L'État hébreu réagit et se tourne vers la République fédérale d'Allemagne en 1975 pour acquérir de nouveaux sous-marins, des types 206 modifiés.

La guerre du Golfe accélère ce basculement stratégique, l'arène maritime devenant incontournable. Israël obtient de l'Allemagne, accusée d'avoir aidé Saddam Hussein à se doter d'armes chimiques, la construction et la livraison sans frais de 3 sous-marins de type *Dolphin I* à propulsion diesel-électrique qui peuvent embarquer des missiles de croisière de fabrication locale. Cela marque assurément une nouvelle étape dans la stratégie israélienne de dissuasion nucléaire. Tsahal devient ainsi la sixième armée du monde à disposer de forces aériennes, terrestres et navales à capacité nucléaire⁵.

⁴ L'épave du bâtiment ne sera repérée qu'en 1999, à proximité des côtes chypriotes et crétoises.

⁵ Cependant, Israël ne déploie pas de missiles balistiques intercontinentaux contrairement aux cinq membres du CSNU. Ce ne sont que des missiles de croisière à portée réduite.



A la tête d'un arsenal estimé à près de 200 têtes nucléaires, Israël continue de développer et moderniser ses forces sous-marines : l'Allemagne lui livrera, d'ici 2017, trois nouveaux sous-marins nucléaires de type *Dolphin II* (AIP). L'*INS Tanin*, déjà livré, n'est que le premier exemplaire, le deuxième, l'*INS Rahav* devant être admis au service actif en mai 2015.

À la dissuasion nucléaire, s'ajoutent pour les forces sous-marines les missions de contrôle et de protection des voies de communications maritimes sans oublier les tâches majeures de l'ISR (Information, Surveillance, Reconnaissance) et des opérations spéciales (nageurs de combat, commandos...). Mais par-delà ce pilier des forces sous-marines, se dessine désormais un spectre beaucoup plus large de missions.

2.2 La ZEE et les enjeux énergétiques : défendre son pré carré.

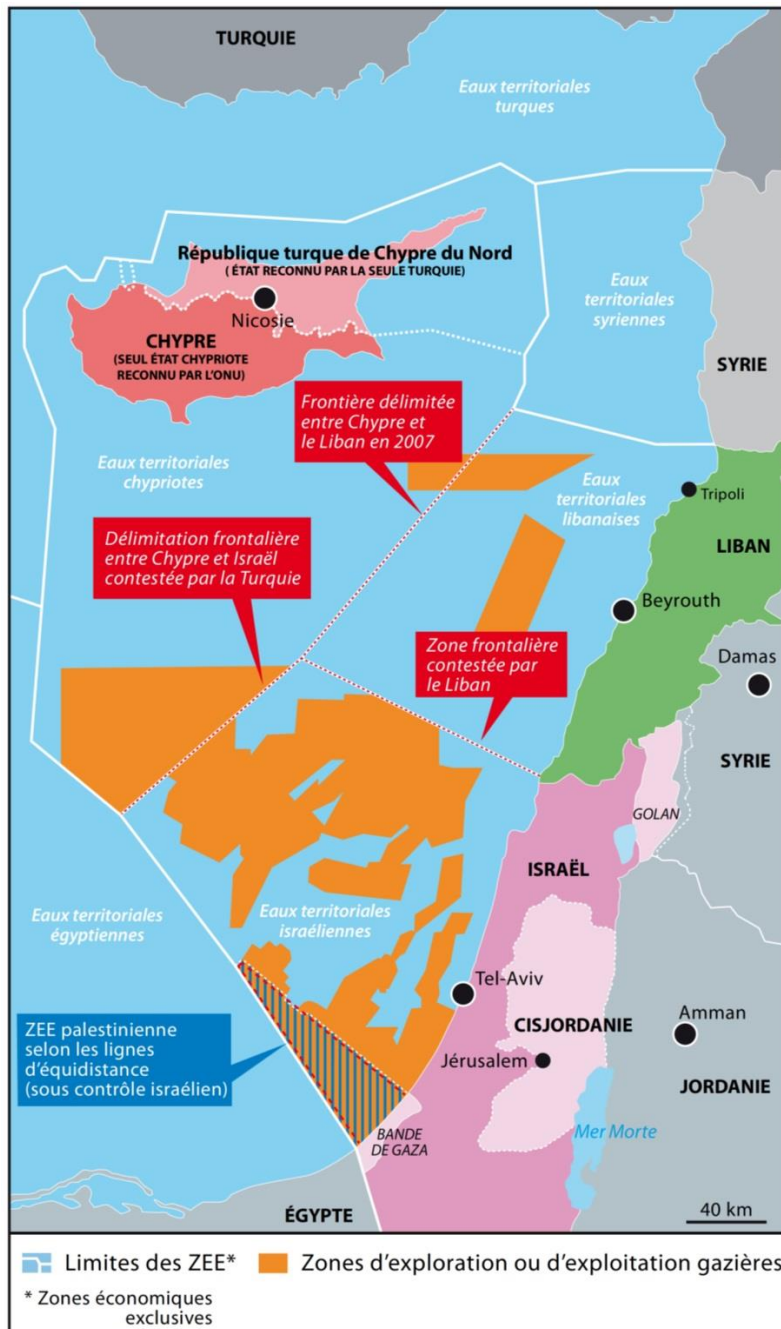
La découverte d'immenses champs gaziers en Méditerranée est venue réactiver les contentieux autour des délimitations maritimes en Méditerranée orientale. Ainsi, la « ligne bleue » mise en place à partir de 2000 pour marquer la frontière entre Israël et le Liban, a-t-elle été contestée par Beyrouth pour pouvoir revendiquer les gisements de Tamar et de Leviathan. La Turquie dénonce quant à elle un accord préalablement signé entre Chypre et Israël en 2010 pour l'exploitation de ce gisement.

Face à ces contestations, le gouvernement israélien a rappelé à plusieurs reprises sa volonté d'exploiter ces ressources, menacé ses voisins de recours à la force en cas de violation de l'intégrité de sa ZEE et s'est surtout dotée du matériel adéquat. Trois nouveaux patrouilleurs *Super Dvora Mk3* sont entrés en service, qui s'ajoutent à dix autres patrouilleurs du même type et cinq patrouilleurs *Shaldag Mk3*. Ces bâtiments, facilement manœuvrables, sont capables de réagir plus rapidement avec une véritable efficacité opérationnelle. Tous ont moins de quinze ans, et tous sont désormais produits sur le sol israélien. En parallèle, Israël poursuit sa politique d'acquisition de frégates : quatre exemplaires du type *Meko-A100* ont été commandés en décembre 2014 auprès de l'Allemagne.

Outre la protection de la ZEE, ces bâtiments ont pour mission la lutte contre la contrebande, et bien entendu, contre le terrorisme.



Graph 2 : La délimitation des ZEE en Méditerranée orientale



Source: Le Figaro: Ministry of National Infrastructure, State of Israël / Noble Energy Inc



2.3 Sanctuariser les approches.

La prise de conscience que l'espace maritime pouvait représenter un point particulièrement vulnérable dans la sanctuarisation du territoire israélien est assez tardive et date du début des années 2000. Le 3 janvier 2002, Israël intercepte dans les eaux de la mer Rouge, le *Karine A*, un navire transportant clandestinement plusieurs tonnes de matériel militaire (roquettes, explosifs, fusils). Le rapport de Tsahal indique que les armes avaient été placées dans des caissons en plastique agrémentés de flotteurs afin d'être largués en mer à proximité de Gaza après avoir traversé le canal de Suez. Cet événement, couplé à l'arraisonnement en 2001 du *Calypso* et du *Santoroni* qui nourrissaient des desseins similaires, a conduit Israël à revoir sa stratégie maritime en mettant en place un contrôle permanent et coûteux de chaque kilomètre de côte.

Car le risque est maintenant d'une autre nature : le 14 juillet 2006, la corvette type SaarV *Hanit* avait été touchée par un missile C-802 d'origine chinoise ayant transité par l'Iran. Quatre marins avaient été tués sur ce bâtiment qui s'estimait hors de portée. Et malgré le blocus total de Gaza décidé la même année, le flux clandestin se poursuit. Ainsi, en novembre 2011 puis en mars 2014, deux cargos (*Franco* et *Klos C*) ont été interceptés par la marine israélienne qui a saisi de nombreux conteneurs en particulier de missiles sol-mer et sol-air.

Israël intensifie certes sa présence dans la zone pour parer à toute tentative de briser le blocus mais avec ses failles. En 2010, l'épisode de la "flottille de Gaza" sensée apporter des biens de premières nécessités a montré les limites d'un tel dispositif : la disproportion des moyens engagés paraissait hors de propos et surtout contre-productive au regard d'une autre utilisation de la marine israélienne : la diplomatie navale.

2.4 La diplomatie navale

Ce volet est né de façon fortuite, en août 1953, quand les marins israéliens, alors en exercice à proximité de la mer d'Égée, apportent leur soutien aux habitants des îles grecques touchées par un violent séisme. Si la Grèce attendra près de 30 ans pour reconnaître l'État d'Israël, cet événement a cependant été l'occasion de normaliser les relations tendues entre les deux pays. L'usage de l'humanitaire comme outil diplomatique s'est renforcé ces dernières années avec de nombreuses interventions à travers le monde. La marine israélienne s'est ainsi signalée à Haïti après le tremblement de terre de 2010 ou encore au Japon après le séisme de 2011. L'intervention en Turquie en 2011 permet quant à elle de tempérer des relations devenues exécrationnelles avec Ankara du fait de la "flottille de Gaza".

Enfin, la marine israélienne renforce ses partenariats régionaux en conduisant des exercices d'entraînement conjoint avec d'autres marines nationales. Ainsi, les flottes turques, américaines et israéliennes se réunissent régulièrement pour simuler des réponses à des actes de piraterie et de terrorisme en mer Méditerranée. La Grèce fait aussi partie des interlocuteurs réguliers de la marine israélienne. La diplomatie navale étant ici le moyen de compléter des accords politiques ou commerciaux souvent plus larges.

La mer a aussi été le moyen de signer un accord historique entre Israël, la Jordanie et l'Autorité palestinienne. Pour répondre à la baisse inquiétante du niveau de la Mer Morte du fait d'une



surexploitation des eaux du Jourdain en amont, des représentants des trois gouvernements se sont mis d'accord en décembre 2013, sur la construction d'un canal *Red Sea-Dead Sea*.

Conclusion : vers une redéfinition de la stratégie navale israélienne ?

L'essentiel des forces navales israéliennes semble aujourd'hui se concentrer sur le théâtre occidental. La problématique Gaza, couplée aux champs gaziers, explique un recentrage qui prend le contre-pied des années 1990. À l'époque, l'idée était de se projeter au plus loin dans l'océan Indien pour garantir sa sécurité. L'Iran pourtant régulièrement dépeint par B. Netanyahou comme la principale menace à la sécurité d'Israël occupe ainsi dans le dispositif naval une place moindre qu'attendue. Même si la portée des missiles de croisière israéliens ne cesse de croître, seule une partie du territoire iranien est aujourd'hui susceptible d'être atteinte par des frappes israéliennes. L'autonomie relativement limitée des sous-marins israéliens interroge de la même façon : elle oblige à se doter de bases dans l'océan Indien. On murmure qu'Israël aurait négocié avec l'Inde et certains États d'Afrique de l'Est la mise à disposition de tels points d'ancrage.

Les derniers conflits touchant le sol israélien ont démontré la mise en place d'une nouvelle philosophie tactique : l'essaimage ou la dissémination des forces. La marine ne semble pas échapper à cette logique. En effet, les gros bâtiments paraissent aujourd'hui mal adaptés pour contrer les nouvelles menaces venues de la mer, plus sporadiques et de plus faible intensité. Cette asymétrie qui touche l'ensemble des forces de Tsahal doit ainsi être reconsidérée.

Enfin, Israël vient d'annoncer la mise en place d'un volet maritime à l'*Iron Dome*. Présenté au salon Euronaval, ce projet baptisé C-Dôme permet théoriquement de contrer sur 360 degrés toute menace potentielle venant des airs à savoir des missiles, des hélicoptères ou encore des drones. Israël entend doter sa flotte d'équipements de pointe puis équiper dans un second temps les plates-formes pétrolières et gazières comprises dans sa ZEE. L'ambition maritime est de retour.



Bibliographie

Ouvrages universitaires

- AMSELLEM David, *La guerre de l'énergie. La face cachée du conflit israélo-palestinien*, Paris 2011.
- BEAUCHARD Jean-Baptiste, BOUSSOIS Sébastien, *Le défi sécuritaire israélien. Mythes et réalités*, Paris, 2011
- BONNASSEAU Armelle, *Chez les kibboutzniks*, Paris, 2007.
- CYPEL Sylvain, *Les emmurés. La société israélienne dans l'impasse*, Paris, 2006.
- ENCEL Frédéric, THUAL François, *Géopolitique d'Israël*, Paris, 2011.
- ENCEL Frédéric, *Sionisme. Stratégies d'Israël*, Paris, 2006.
- GERARD André-Marie, *Dictionnaire de la Bible*, Paris, 1989.
- RAZOUX Pierre, *Tsahal. Nouvelle histoire de l'armée israélienne*, Paris, 2006.

Articles

- ALMOG Zeev, Israeli Naval Power: an Essential Factor in the Operational Battlefield, in *Military and Strategic Affairs*, 2011, 3, pp. 29-43.
- COUTANSAIS Cyrille P., La résistible ascension des marines émergentes, in *Revue internationale et stratégique*, 2014, 3, pp. 83-91.
- DE CROUSAZ Pascal, "Israël : la doctrine du "combat disséminé". Vers une violence sans rationalité militaire?", in *A contrario*, 5, 2008, pp. 76-101.
- RAZOUX Pierre, Une armée israélienne en pleine mutation, in *Politique étrangère*, 2013, 1, 2013, pp. 23-35.

Webographie

- Foreignaffairs.com : "Israel's Missing Naval Strategy" (consulté le 30 novembre 2014)



- Opex360.com: "La Marine israélienne a reçu un nouveau sous-marin Dolphin" (consulté le 30 novembre 2014)
- Reuters.com : "Israel's navy gears up for new job of protecting gas fields" (consulté le 30 novembre 2014)

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 :

