

# LA HUNE DU CESM

Janvier – février 2016



TOUR DU MONDE DES ENJEUX NAVALS  
ET MARITIMES PAR LE CESM



CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE LA MARINE  
[cesm.marine.defense.gouv.fr/](http://cesm.marine.defense.gouv.fr/)





## ÉDITO

---

### La marine colombienne : deux océans, une rébellion et de la cocaïne

Depuis de nombreuses années, les priorités sécuritaires de la Colombie sont la lutte contre la rébellion des FARC et le narcotrafic qui ont principalement favorisé le développement des forces terrestres et aériennes. Le pays n'a pas connu de conflit ouvert depuis 1923 mais des incidents à répétition avec le Venezuela (le dernier en août 2015), une montée en puissance du trafic de stupéfiants par voie maritime et des différends sur la ZEE avec le Nicaragua (île colombienne de San Andrés) rappellent à Bogota l'importance d'une force navale adaptée.

Pour remplir ses missions, l'*Armada* doit entretenir une flotte hauturière, une composante fluviale et des troupes de marine. Le noyau de la force de surface est constitué par quatre frégates *Almirante Padilla* en service depuis 1984. Leur remplacement est programmé pour 2025. Elles sont épaulées par trois patrouilleurs océaniques, classe 20 *De Julio* (six sont prévus pour 2018) et une corvette classe *Donghae*, le *Narino*, don de la Corée du sud. Pour les eaux plus littorales, une série de 14 *Coastal Patrol Vessels* est en cours de livraison. Les sous-marins de conception allemande, bientôt quadragénaires (deux acquis dès 1972, deux autres construits à la même époque mais achetés d'occasion et réceptionnés en 2015), sont tous basés à Carthagène. Ils sont principalement employés en surveillance et renseignement dans la lutte contre le narcotrafic, rôle singulier pour des sous-marins. Cet achat a été justifié par leur petite taille et la capacité à opérer en eaux peu profondes.

En parallèle, la Colombie s'investit également dans des opérations internationales : l'OPV 7 *De Agosto* après qualification par la Marine espagnole a participé, au deuxième semestre 2015, à l'opération de lutte contre la piraterie *EU NavFor Atalanta*.

Confrontée à des luttes internes anciennes et violentes (rébellion FARC et narcotrafics) dans un environnement complexe (eaux littorales ou fluviales ; jungle), l'*Armada* a acquis un niveau d'expertise certain dans le combat en « eaux marrons ». Cependant ses capacités océaniques doivent être renouvelées, ce qui est partiellement en cours avec les programmes OPV, CPV et surtout la future PES (*Plataforma Estratégica de Superficie*) qui remplacera les frégates actuelles à l'horizon 2025. Les principales préoccupations du commandement se situent plutôt dans le domaine humain, en particulier sur le niveau de recrutement des cadres et l'entraînement nécessaire pour pallier au manque d'expérience des équipages face à un combat symétrique. Mais ce défi est le même pour ses voisins, en particulier le Venezuela.

Voici l'un des nombreux sujets que vous pourrez découvrir dans cette Hune.

Bonne lecture

Capitaine de frégate Franck Maire  
CESM



## TABLE DES MATIÈRES

<b>DÉFENSE ET STRATÉGIE .....</b>	<b>5</b>
<b>AMÉRIQUES.....</b>	<b>5</b>
La marine colombienne, puissance majeure d'Amérique latine ? .....	5
<b>ASIE-PACIFIQUE.....</b>	<b>6</b>
Les ambitions chinoises autour du porte-avions .....	6
<b>OÉAN INDIEN .....</b>	<b>6</b>
L'importance stratégique des Îles Andaman et Nicobar .....	6
<b>EUROPE – EURASIE .....</b>	<b>7</b>
Une solution durable : EUNAVFOR MED et la crise des migrants .....	7
<b>FRANCE.....</b>	<b>8</b>
Les enjeux maritimes de la France : L'indispensable action de la Marine nationale .....	8
<b>MARINES DE GUERRE .....</b>	<b>9</b>
<b>FLOTTE DE SURFACE .....</b>	<b>9</b>
L'équilibre des investissements : les choix opérationnels auxquels les marines font face .....	9
<b>AÉRONAUTIQUE NAVALE.....</b>	<b>10</b>
Quelle option pour le transport aérien de la Royal Navy .....	10
<b>FLOTTE SOUS-MARINE .....</b>	<b>10</b>
Le maintien des SNLE dans un environnement sécuritaire en mutation .....	10
<b>ARMES ET SYSTÈMES NAVALS .....</b>	<b>11</b>
La guerre navale : une révolution dans les canons et munitions .....	11
<b>INDUSTRIE NAVALE ET DOMAINE MARITIME .....</b>	<b>12</b>
<b>INDUSTRIE NAVALE.....</b>	<b>12</b>
Le déclin de la production d'acier pourrait avoir des conséquences sur l'industrie de défense nationale .....	12
<b>CRIMINALITÉ MARITIME .....</b>	<b>13</b>
La criminalité maritime en 2015.....	13
<b>ENVIRONNEMENT MARITIME .....</b>	<b>13</b>
Le défi des aires marines protégées .....	13
Nemo, un projet pilote à échelle industrielle pour l'énergie thermique des mers.....	14



## DÉFENSE ET STRATÉGIE



Remorquage en fin de patrouille du SNLE *Triomphant*, par les remorqueurs portuaires et côtiers (RPC) *Armen* et *Taunoa* en rade de Brest (©P. Ghigou/Marine nationale)

## AMÉRIQUES

### La marine colombienne, puissance majeure d'Amérique latine ?

*(The Colombian navy: South America's powerhouse?)*

- Bien qu'elle reste loin derrière la puissance navale brésilienne, la marine colombienne est devenue une réelle puissance régionale grâce à un programme d'acquisition et de modernisation de sa flotte. L'objectif est de maintenir sa capacité à lutter contre la criminalité maritime dans la région et contre toute menace extérieure dans un contexte parfois tendu avec le Venezuela.
- Deux sous-marins conventionnels allemands de classe *U-206A* ont été achetés en 2012 pour des missions de renseignement dans la lutte contre les narco-trafiquants tandis que les



frégates de l'*Armada* ont été modernisées. Cette volonté de renforcer la flotte bénéficie aussi à l'industrie militaire navale du pays qui se développe rapidement : le second des six engins de débarquement amphibie commandés au constructeur colombien Coctemar a récemment été livré.

- S'il existe toujours des problèmes de corruption et de violences au sein des écoles de la marine colombienne, le niveau de formation du personnel s'est cependant amélioré. Les liens solides entretenus par la Colombie avec les marines régionales et la participation régulière de l'*Armada* à des exercices multilatéraux avec les pays d'Amérique latine et les États-Unis, contribuent à développer l'expérience de ses marins.

**W. Alejandro Sanchez,**  
Center for International Maritime Security, 10 décembre 2015

## ASIE-PACIFIQUE

### Les ambitions chinoises autour du porte-avions

*(China's Aircraft Carrier Ambitions)*

- Le ministre de la Défense chinois a récemment annoncé la construction d'un nouveau porte-avions, le second pour le pays mais le premier de conception locale. La Chine fabrique à la chaîne des bâtiments de combat, comme les destroyers lance-missiles *Type 052C/D*, et mène un ambitieux programme de construction de ravitailleurs, qui seraient capables de déplacer près de 45 000 tonnes.
- Ce dynamisme dans la construction navale laisse supposer que la Chine souhaiterait se doter d'un véritable groupe aéronaval afin de démontrer sa puissance en haute mer. L'auteur avance également que le pays pourrait construire d'autres porte-avions dans les années à venir, car ils sont indispensables pour faire de la *People's Liberation Army Navy* (PLAN) une marine hauturière.

**Koh Swee Lean Collin**  
The Diplomat, 18 janvier 2016

## OÉAN INDIEN

### L'importance stratégique des Îles Andaman et Nicobar

*(The Strategic Importance of Andaman and Nicobar Islands)*

- Les îles Andaman et Nicobar, dans le golfe du Bengale, forment la frontière sud-est de l'Inde et constituent un passage stratégique, notamment par leur proximité avec le détroit de



Malacca, point de passage obligé pour une part importante du commerce mondial. Certains pays ne s'y sont pas trompés, à commencer par la Chine qui a accru sa présence dans la zone en installant notamment une station d'écoute et une piste d'atterrissage sur les îles Coco toutes proches (Birmanie).

- Les gouvernements indiens successifs ont pourtant mis du temps à prendre conscience des atouts d'un tel territoire et se heurtent aujourd'hui encore à de nombreuses lenteurs administratives pour développer cette zone à sa juste valeur. Dix ans après le tsunami de 2004, de nombreuses infrastructures n'ont toujours pas été remises en état et ces îles peu habitées sont propices au développement de divers trafics (contrebandes, intrusion de navires étrangers...).
- Mais le gouvernement Modi en place depuis 2014 semble vouloir faire évoluer les choses : redonner une place stratégique à ces îles pour neutraliser la présence chinoise. Cette nouvelle ambition s'intègre dans la logique de l'*Act east policy* qui vise un rapprochement avec les pays d'Asie du sud et de l'est.

**Sunil Raman**

**The Diplomat, 03 janvier 2016**

## EUROPE – EURASIE

### Une solution durable : EUNAVFOR MED et la crise des migrants

*(Enduring response : EUNAVFOR MED and the migration crisis)*

- Afin de contrôler le flux de migrants qui tentent de rallier l'Europe par la Méditerranée, l'Union européenne a décidé en mai dernier de mettre en place l'opération *Sophia* (*EUNAVFOR MED*). Elle a pour but de lutter contre les réseaux de trafics d'êtres humains dans la région.
- Vingt-deux États-membres ont ainsi pris part à cette opération en participant à des missions de renseignement et en déployant des bâtiments en Méditerranée. Les patrouilles et les interceptions de navires suspects ont permis de sauver plus de 3 000 migrants et d'appréhender 16 trafiquants présumés.
- Malgré un succès indéniable, des obstacles persistent : les autorités libyennes n'ont toujours pas accordé les permissions nécessaires pour pénétrer dans leurs eaux territoriales. De plus, une fois les migrants sauvés, les navires des passeurs sont laissés à la dérive et peuvent ainsi être récupérés et réutilisés par des trafiquants.

**Martin Ewence**

**Jane's Navy International, Vol 120 N°10 - décembre 2015**



## FRANCE

### Les enjeux maritimes de la France : L'indispensable action de la Marine nationale

- Les flux commerciaux par voie de mer sont aujourd'hui plus nombreux que jamais et leur progression se poursuit. Le transport maritime devrait ainsi atteindre 14 milliards de tonnes en 2020. Les communications numériques passent, elles aussi, essentiellement par les océans via des câbles sous-marins. Les mers sont donc un espace stratégique que les marines doivent protéger.
- La France dotée du deuxième espace maritime au monde, doit assurer le respect de sa souveraineté ainsi que la sécurité en mer. Grâce à ses forces pré-positionnées, la Marine nationale parvient à exercer une permanence sur tous les océans du globe, avec au moins 35 bâtiments de combat, 5 aéronefs en vol et un SNLE.
- Pour soutenir ses ambitions maritimes, la France doit donc disposer d'une marine de haut niveau, capable de sécuriser les activités en mer, d'assurer la liberté de circulation : une manière de peser sur la scène maritime internationale.

**Contre-amiral Philippe Bon**  
**Marine et Océans, N°249 – octobre/novembre/décembre 2015**





## MARINES DE GUERRE



Récupération de naufragés à bord de la FLF *Courbet* par des embarcations secondaires, lors de la mission *EUNAVFORMED Sophia* en Méditerranée (©A. Pugnet/Marine nationale)

## FLOTTE DE SURFACE

### L'équilibre des investissements : les choix opérationnels auxquels les marines font face

*(Balance of investment: The campaign choices that navies face)*

- Dans le contexte actuel de restrictions budgétaires, les marines de guerre sont amenées à orienter leur stratégie en privilégiant un type de missions particulier : les missions de sécurité maritime ou bien les opérations de haute intensité.
- Les missions de sécurité maritime sont dédiées à la protection des océans contre la pollution ou le pillage des ressources marines. Elles assurent également la liberté de navigation et la lutte contre la criminalité maritime, comme la piraterie ou les trafics illicites. Les opérations de



haute intensité, quant à elles, ont davantage un rôle dissuasif. Les marines entrent en compétition pour le contrôle des mers et déploient leurs forces navales afin de démontrer leurs capacités de riposte en cas d'attaque.

- Toutefois, pour répondre à l'un ou l'autre de ces types de missions, il n'est pas nécessaire que les marines cherchent à détenir le plus grand nombre de bâtiments ou de systèmes d'armes, ou que ceux-ci soient à la pointe de la technologie. Pour l'auteur, il s'agit simplement d'adapter les ressources – en quantité et en qualité – à la stratégie choisie ou mieux encore de se doter de moyens modulables tels que les nouveaux navires multirôles pour pouvoir mener à la fois des missions de haute et de basse intensité.

**Professor Geoffrey Till**

**Jane's Navy International, Vol 121 N°1 – janvier/février 2016**

## AÉRONAUTIQUE NAVALE

### Quelle option pour le transport aérien de la Royal Navy

*(Covering the distance : the UK Royal Navy's Carrier Onboard Delivery Options)*

- Les porte-avions *Queen Elizabeth* et *Prince of Wales* de la *Royal Navy* devraient être admis au service actif respectivement en 2018 et 2021. Aujourd'hui, la marine britannique s'interroge sur les capacités qui seront déployées pour assurer le *Carrier Onboard Delivery (COD)*, soit le ravitaillement aérien des porte-avions.
- La *Royal Navy* pourrait opter pour le *V-22 Osprey* de Boeing-Bell, déjà sélectionné par l'*US Navy*. En effet, cet appareil de transport hybride combine la vitesse d'un avion et la fonctionnalité d'un hélicoptère grâce à ses rotors basculants. Le Royaume-Uni devra se décider rapidement avant que Boeing n'arrête la chaîne de production après livraison des aéronefs commandés par les États-Unis et le Japon.

**Andrew Drwiega**

**Jane's Defence Weekly, Vol 52, N°51 - 23 décembre 2015**

## FLOTTE SOUS-MARINE

### Le maintien des SNLE dans un environnement sécuritaire en mutation

*(Strategic power : SSBNs maintain course in evolving security environment)*

- Depuis la fin de la guerre froide, le contexte international pousse de nombreux analystes à remettre en question la pertinence des SNLE (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins). Or, si les priorités se concentrent désormais principalement sur le contre-terrorisme et la contre-



insurrection, les tensions interétatiques restent d'actualité et la doctrine de dissuasion conserve une place de choix dans les stratégies nationales.

- Les tensions interétatiques se traduisent concrètement par une recrudescence de l'activité navale et par l'acquisition de sous-marins. La France, le Royaume-Uni, la Russie ou encore les États-Unis ont pour leur part adopté la *Continuous At-Sea Deterrent posture (CASD)*, volonté manifeste de conserver une flotte sous-marine dissuasive suffisante afin d'assurer une permanence en mer.
- Toutefois, l'avenir reste incertain sur le format et les différentes missions connexes pouvant être attribués aux SNLE. Étendre le spectre de celles-ci permettrait d'assurer leur pérennité. Mais cela impliquerait probablement une perte de certaines spécificités qui les démarquaient jusqu'à présent des SNA (discrétion...).

Dr Lee Willet

IHS Jane's Navy International, Vol 120, N°10 – Décembre 2015

## ARMES ET SYSTÈMES NAVALS

### La guerre navale : une révolution dans les canons et munitions

*(Coming to naval surface warfare : a revolution in guns and ammunition)*

- Selon l'auteur, le contexte de recrudescence des menaces à l'encontre de l'*US Navy* – notamment par la stratégie *anti-access/area denial (A2/AD)* développée par la Chine et la Russie – et de restrictions budgétaires globales encourage l'innovation technologique.
- BAE Systems a ainsi mis au point deux nouveaux types de munitions : le *Multi-Service Standard Guided Projectile* dont les tests ont été réalisés avec succès en 2013 et le *Hyper-Velocity Projectile*, actuellement en phase de développement. Ces deux engins sont beaucoup moins onéreux que le missile de croisière *Tomahawk* et disposent d'une portée de tir plus élevée. Ils peuvent enfin être utilisés par plusieurs types de canons déjà installés à bord des navires américains.
- Les projectiles développés par BAE Systems présentent donc un intéressant rapport coût-efficacité. Facilement adaptables sur chaque type de navires, ils pourraient permettre contribuer au concept de *distributed lethality*, développé par l'*US Navy*, qui remet au goût du jour les capacités anti-navires offensives des unités de surface.

Loren Thompson

Forbes, 11 janvier 2016



## INDUSTRIE NAVALE ET DOMAINE MARITIME



Corne de brume du Guéveur, Île de Sein (©Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR)

## INDUSTRIE NAVALE

### Le déclin de la production d'acier pourrait avoir des conséquences sur l'industrie de défense nationale

*(Steel industry decline could wreck sovereign defence production)*

- L'industrie britannique de l'acier serait aujourd'hui en crise. Le déclin de ce secteur industriel pourrait avoir des conséquences désastreuses sur l'industrie de défense, et plus particulièrement dans le domaine de la construction navale.
- Le secteur de la construction navale nécessite une quantité importante et une certaine qualité d'acier : le maintien d'une capacité permanente de production de ce métal est donc d'une importance stratégique vitale. Plusieurs pays ont d'ailleurs bien intégré cette exigence, comme les États-Unis, la Russie ou encore la Chine, qui développent et maintiennent leur



production d'acier. Le Royaume-Uni serait, en revanche, loin de cette optique et privilégierait l'importation pour pallier le manque, malgré la dépendance qu'une telle stratégie implique.

**Usman Ansari,**  
**Warships, Janvier 2016**

## CRIMINALITÉ MARITIME

### La criminalité maritime en 2015

*(Special report: maritime crime figures for 2015)*

- Dans le golfe de Guinée, la criminalité maritime a chuté de 29 % entre 2014 et 2015. Une vingtaine d'attaques de navires a été recensé, ainsi que neuf kidnappings. La politique de non-négociation financière avec les preneurs d'otages menée par la plupart des gouvernements de la région a sans doute contribué à réduire le nombre d'attaques. Une baisse également constatée dans le golfe d'Aden depuis 2012.
- La tendance inverse est cependant observée en Asie du Sud-Est, où les incidents ont augmenté de 10 % en comparaison avec 2014. Deux cent trente-six incidents – majoritairement des vols et des abordages – ont ainsi été comptabilisés. On constate également une recrudescence des détournements de pétroliers. Les gouvernements malaisien et indonésien ont donc mis en place des mesures qui ont permis de limiter ce type d'attaques dans les détroits de Malacca et Singapour.
- Bien que le trafic de drogue inquiète toujours les autorités espagnoles et marocaines, le trafic de migrants en Méditerranée est devenu une préoccupation majeure pour les pays de la région. C'est pour cette raison que l'Union européenne a mis en place et participe à des missions de secours et de lutte contre les trafics d'êtres humains en Méditerranée, comme les opérations *Triton* et *Sophia*.

**Dryad Maritime, Maritime crime figure for 2015**

## ENVIRONNEMENT MARITIME

### Le défi des aires marines protégées

- La stratégie globale de conservation des océans devrait reposer sur une meilleure gestion des zones côtières et sur la création d'un large réseau d'aires marines protégées, ces dernières permettant de préserver l'écosystème marin. Pour l'auteur, la priorité doit ainsi être mise sur les zones clefs pour la biodiversité, telles que les habitats marins vulnérables et à forte valeur écologique – mangroves, récifs coralliens, estuaires...



- Le réseau d'aires marines protégées (AMP) dans le monde ne couvre aujourd'hui que 4 % des océans, loin de l'objectif de 10 % à l'horizon 2020 fixé lors de la conférence de Nagoya. De plus, les AMP ne disposent pas actuellement de moyens financiers suffisants pour que de réelles mesures de gestion, de protection ou de surveillance soient mises en œuvre.
- L'auteur invite donc les différents États disposant d'un patrimoine marin important à se concerter avec les autres pays pour prendre des mesures gouvernementales innovantes pour la gestion intégrée des côtes et la protection du milieu marin.

**Christophe Lefebvre**

**Marine et Océans, N°249 – octobre/novembre/décembre 2015**

## **Nemo, un projet pilote à échelle industrielle pour l'énergie thermique des mers**

- L'énergie thermique des mers est un système qui permet de produire de l'électricité en exploitant la différence de température entre les eaux de surface et les eaux profondes. Cette source d'énergie innovante peut être exploitée dans les zones tropicales, où la différence de température entre la surface et le fond de la mer avoisine les 20°C.
- Le groupe français DCNS travaille ainsi depuis quelques années sur le projet Nemo (*New Energy for Martinique and Overseas*) en Martinique. Actuellement en phase de développement, la centrale devrait entrer en service en 2019. L'entreprise Lockheed Martin met également en œuvre un projet similaire sur l'île de Hawaï.
- Cette technologie présente de nombreux avantages : elle ne rejette aucun gaz à effet de serre et sa production est permanente. Elle permet aussi d'envisager de nombreuses perspectives de développement économique pour les régions qui en bénéficieront.

**Baptiste Balique**

**Revue des Supélec, n°287, Novembre-décembre 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](http://cesm.marine.defense.gouv.fr)

Rejoignez le CESM sur :

