

— ÉTUDES MARINES —

MARINES D'AILLEURS

N°10 – Juin 2016
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

Contre-amiral Thierry Rousseau 6

L'IMPERATOR

Les États-Unis : les premiers, pour quoi faire?

Pierre Royer 14

DES ASPIRATIONS MONDIALES 22

Chine : vers une ambition mondiale?

Édouard Pflimlin 24

Les ambitions navales de Vladimir Poutine

Isabelle Facon 32

S’AFFIRMER RÉGIONALEMENT

La politique maritime indienne : de nouvelles impulsions mais pour quels objectifs?

Isabelle Saint-Mézard 42

La stratégie maritime du Japon à l'épreuve de l'expansion chinoise

Céline Pajon 50

Brésil : une ambition maritime émergente

Jean-Jacques Kourliandsky 58

MARINES ÉMERGENTES

Naître ou renaître

Cyrille P. Coutansais

70

UNION EUROPÉENNE: SURSAUT OU DÉCLIN?

L'Europe peine à maintenir sa puissance navale

Vincent Groizeleau

84

POSTFACE

Entretien avec l'amiral Bernard Rogel

98

Les ambitions navales de Vladimir Poutine

Isabelle FACON

Maître de recherche à la Fondation pour la recherche stratégique (FRS)

Dans l'après-guerre froide, les stratèges occidentaux se sont vite habitués à « l'absence » de la marine de guerre russe (*Voенно-Морскоï Флот*, VMF) sur les océans du globe. En effet, comme elle l'a toujours fait au cours de son histoire dans les périodes de repli économique et géopolitique, la Russie, du début des années 1990 au milieu des années 2000, a réduit considérablement les horizons de ses ambitions navales.

Aujourd'hui, changement de cap : la marine américaine dit réévaluer sa posture globale du fait de l'intensification tous azimuts de l'activité de son homologue russe¹. L'outil naval occupe désormais une place grandissante dans la politique de défense et le projet stratégique de la Russie de Vladimir Poutine, qui cherche à imposer l'idée que son pays est une puissance de responsabilité globale. Dès le début des années 2000 d'ailleurs, le chef de l'État russe mettait en avant son intérêt pour une relance de la présence maritime et navale du pays à l'échelle internationale, mais les réalités économiques dictant des ordres de priorité défavorables à la VMF, cette ambition est longtemps restée circonscrite à l'énoncé d'un discours volontariste.

Depuis, les choses ont bien changé. La nouvelle doctrine maritime, adoptée en juillet 2015, exprime des ambitions largement plus vastes que la précédente et consacre de longs développements à l'activité navale². La VMF a vu, ces dernières années, l'arrivée plus rapide de nouveaux bâtiments – notamment des sous-marins – et la mise au point de missiles de croisière de nouvelle génération. En septembre 2013, près de 80 bâtiments russes étaient en opérations sur les mers³, et début 2016, le commandant en chef de la marine russe, l'amiral Korolev, a annoncé que plus de 50 bâtiments renforceront le potentiel de la VMF d'ici à 2018 (42 lui ayant déjà été livrés entre 2013 et 2016)⁴.

Ambitions : une marine russe plus visible dans « l'océan mondial »

Le regain d'intérêt – et de préoccupation – des marins américains pour la puissance navale russe répond à des faits traduisant concrètement un renouveau. D'ailleurs, l'adoption par Moscou d'une nouvelle doctrine maritime a été expliquée, entre autres, par « *la consolidation objective de la Russie comme grande puissance navale* »⁵. Depuis

1. Demetri Sevastopulo, « *US Faces Renewed Challenge from Russian Navy* », *Financial Times*, 1^{er} novembre 2015.

2. Texte de la doctrine en russe : <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrIZUVTJan77L.pdf>

3. Igor Delanoë, « *Russian Naval Ambitions in the Mediterranean* », *Russia 2014. Insights of the French-Russian Observatory*, Le Cherche-Midi, 2014, pp. 362-363.

4. RT, 18 avril 2016 (anciennement Russia Today, RT est une chaîne de télévision dédiée à l'information internationale).

5. « *Russia's Naval Doctrine Emphasis Atlantic, Arctic Areas – Rogozin* », Interfax, 27 juillet 2015.

plusieurs années, la marine russe est de nouveau présente dans différentes zones de « l'océan mondial » – du golfe d'Aden à la Méditerranée en passant par la mer des Caraïbes –, sorties à l'occasion desquelles s'illustrent régulièrement le porte-avions *Admiral Kouznetsov* et le croiseur à propulsion nucléaire classe *Kirov Pierre le Grand*, le navire amiral de la flotte du Nord – tous deux devant être modernisés. Selon la VMF, les patrouilles de sous-marins russes ont connu en 2015 une augmentation de 50 % par rapport à 2014, confirmant une tendance engagée depuis plusieurs années. Des sous-marins russes ont été « surpris » à proximité de Norfolk, Kings Bay⁶, Faslane⁷, en Méditerranée... Au printemps 2016, un sous-marin était détecté dans le golfe de Gascogne.

Ces dernières années, la présence navale russe a pris des accents plus offensifs, en lien direct avec la dégradation progressive des rapports entre Moscou et les pays occidentaux, dramatisée par le conflit en Ukraine. Les Russes font régulièrement état de leur perception que l'affirmation de leurs intérêts – dans le domaine naval comme dans d'autres – se heurte à une forte résistance du monde occidental⁸. La nouvelle doctrine maritime évoque en particulier l'évolution très négative des relations avec l'OTAN, qui expliquerait la priorité donnée aux zones Arctique et Atlantique. L'Atlantique, dans lequel la Russie doit maintenir une « *présence navale suffisante* » (doctrine), est valorisé « *du fait de notre attention envers l'expansion de l'OTAN à l'est et de la création d'infrastructures de l'OTAN à proximité de nos frontières* », précisent les officiels russes⁹.

La préoccupation pour l'Arctique – particulièrement saillante dans la doctrine militaire et la Stratégie de sécurité nationale récemment renouvelées – associe la prise en compte d'enjeux de sécurité (présence de la flotte nucléaire stratégique, liberté d'accès à l'Atlantique et au Pacifique) et économiques jugés stratégiques et potentiellement vulnérables aux pressions occidentales. La flotte du Nord, dont le rôle est « *déterminant [...] pour la défense du pays* » (doctrine), est d'ailleurs la composante clef du nouveau Commandement stratégique interarmées Nord créé fin 2014. La doctrine maritime évoque également les besoins d'une modernisation, qui s'annonce coûteuse, des infrastructures économiques, en particulier portuaires, dans le Grand Nord ainsi que le renforcement de la flotte de brise-glaces nucléaires¹⁰ parmi les conditions devant guider la réponse de Moscou à l'importance croissante de la Route maritime du Nord et de la valorisation des ressources dans l'Arctique.

6. Bill Gertz, « *Silent Running* », *Washington Free Beacon*, 14 août 2012.

7. Thomas Harding, « *Russian Subs Stalk Trident in Echo of Cold War* », *Telegraph*, 27 août 2010.

8. Ruslan Pukhov, « *Russia's Naval Doctrine: New Priorities and Benchmarks* », Valdai Club, 17 août 2015.

9. Interfax, *op. cit.* note 5.

10. Trois brise-glaces à propulsion nucléaire (projet 22200) doivent rejoindre la flotte respectivement en 2017, 2019 et 2020 (*Arktika, Sibir, Ural*). La doctrine maritime préconise que la Russie conserve son *leadership* mondial dans ce domaine.

Les ambitions navales renouvelées de la Russie n'ont pas motivé l'annexion de la Crimée mais elles ont sans conteste renforcé la détermination du Kremlin à préserver son accès à la péninsule, accès dont elle a jugé qu'il était potentiellement compromis par le changement d'équipe dirigeante à Kiev en février 2014. Les moyens de la flotte russe de la mer Noire, à 60 % concentrés à Sébastopol, ont été très mobilisés pour le positionnement de la Russie en Méditerranée dans le contexte de la crise en Syrie (présence navale accentuée – une dizaine de bâtiments en permanence depuis fin 2012 – incarnant le soutien russe au régime de Bashar el-Assad). Ils ont également beaucoup contribué au « retour » de la Russie sur la scène moyen-orientale, incarné, entre autres, par le projet annoncé en 2013 par le ministre de la Défense Sergeï Choïgou de doter la Russie d'une *task force* permanente en Méditerranée (une dizaine de bâtiments, sous la responsabilité de la flotte de la mer Noire, avec pour zone d'action le bassin méditerranéen, la mer Rouge et la corne de l'Afrique). Depuis l'annexion, la Russie a réorganisé ses forces en Crimée et y a déployé de nombreux équipements militaires afin de sanctuariser le nouveau statut « russe » de la péninsule (non reconnu par la communauté internationale) et de rééquilibrer au plus vite à son avantage le rapport de force militaire dans la mer Noire pour contrecarrer une fois pour toutes le risque de voir cette dernière se transformer en « lac otanien ». Dans ce cadre, l'effort porte cependant davantage sur le volet aérien que sur le volet naval, même si les autorités russes cherchent à compenser les retards dans le déploiement annoncé de certains bâtiments. Ainsi, fin 2015, deux corvettes lance-missiles (projet *21631 Buyan-M*), initialement destinées à la flottille de la Caspienne, ont été affectées à la flotte de la mer Noire (*Serpoukhov* et *Zelenyi Dol*), ce qui viserait à pallier les lenteurs de la production des frégates lance-missiles (projet *1135.6* et *22350*). La flotte de la mer Noire a aussi déjà reçu deux sous-marins classe *Kilo 636.3* (*Novorossiisk*, *Rostov sur le Don*) ; deux autres des six *Kilo* attendus au final (*Staryi Oskol* et *Krasnodar*) seraient, au printemps 2016, en phase d'essais dans la flotte du Nord.

Les orientations de la nouvelle diplomatie russe, qui affiche un « détachement » résolu à l'égard des Occidentaux, se traduisent aussi dans le domaine naval. Le volet « Océan Pacifique » de la doctrine maritime souligne l'importance de l'ouverture de la Russie sur la grande Asie voulue par Poutine. Le document valorise en particulier l'activité navale dans le Pacifique comme élément de la politique de renforcement des liens amicaux avec la Chine. La complicité grandissante avec Pékin s'est illustrée, depuis 2012, par des exercices navals annuels. En 2015, ils ont eu lieu en Méditerranée et en mer du Japon. Les exercices avec la marine indienne, bien antérieurs, continuent à se tenir régulièrement. En outre, un certain nombre de pays sont clients des chantiers navals russes, en particulier, ces dernières années, le Vietnam (sous-marins *Kilo 636.3*, frégates *Gepard 11661* et corvettes *Tarantul V*), l'Algérie (sous-marins *Kilo*), l'Inde (remise

en état du porte-avions *Vikramaditya*, location de sous-marin nucléaire d'attaque, frégates *Talwar* de la classe *Krivak IV*)... En revanche, comme le précise la doctrine maritime, l'effort de rééquipement de la VMF doit désormais s'inscrire dans le cadre le plus national possible et privilégier l'indépendance technologique de la Russie – ce qui reflète, là aussi, les inflexions de la diplomatie russe après l'annulation du contrat sur la vente par la France de deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) de classe *Mistral* et la politique de sanctions occidentale depuis l'annexion de la Crimée, instaurant, entre autres, des restrictions sur les transferts de technologies militaires et duales (cf. *infra*).

Moyens: lenteurs et ruptures d'un nécessaire renouvellement de l'ordre de bataille

L'*Office of naval intelligence* américain évoque en substance le renouveau du secteur de la construction navale russe, en soulignant que la Russie se dote de trois nouvelles classes de sous-marins et de plusieurs nouveaux types de navires qui lui «*fourniront une plateforme souple [...] lui permettant de démontrer une capacité offensive, de menacer ses voisins, de projeter sa puissance à l'échelle régionale, et de promouvoir l'objectif déclaré de Vladimir Poutine de rendre à la Russie un statut clair de grande puissance*»¹¹. De fait, la VMF a profité de l'accroissement de la dépense de défense russe depuis le milieu des années 2000 – la construction navale bénéficiant d'environ 20 % de l'opulent programme d'armement 2011-2020.

Cependant, d'autres sources aux motivations plus «*détachées*» proposent une perspective plus nuancée, en soulignant l'âge moyen élevé des bâtiments de la marine russe et les lenteurs de son rééquipement. Les autorités ont même un temps tenté de mettre le secteur au pied du mur en manifestant un intérêt sérieux pour des productions étrangères – l'acquisition du BPC français n'étant à cet égard que l'exemple le plus emblématique. Or, les attentes sont grandes, ainsi que l'illustre le programme 2011-2020, d'emblée jugé financièrement irréaliste – en même temps qu'insuffisant à prévenir l'attrition de la flotte de la VMF sur le moyen terme¹².

Il faut noter en effet que l'histoire récente de la construction navale en Russie est faite de délais non tenus et de dépassements de coûts, y compris dans le domaine stratégique, si bien que la majorité des bâtiments en service dans la flotte russe sont des productions soviétiques ou, au mieux, du tout début des années 1990. En 2015,

11. ONI, *The Russian Navy. A Historic Transition*, décembre 2015, p. iii.

12. Alexandre Sheldon-Duplaix, «*Russie: le programme naval 2011-2020*», *Marines & Forces navales*, n°132, avril-mai 2011, pp. 51-63.

la VMF n'a reçu aucun nouveau navire hauturier. À la fin de cette même année était annoncé le report à la fin de 2016 de l'entrée en service de la tête de série du projet 22350, la frégate *Admiral Gorchkov*, mise sur cale en 2006; il en va de même pour le bâtiment de tête de la série de chasseurs de mines classe *Alexandrit* (projet 12700), dont la mise en service est reportée à 2016 alors qu'il devait initialement rejoindre la flotte en 2013¹³. La première des six frégates 1135.6 (classe *Krivak IV*) destinées à la flotte de la mer Noire a été livrée en mars 2016 – après une longue attente (mise sur cale en 2010). L'acquisition des BPC visait en grande partie à pallier les faiblesses dans la construction de grands bâtiments, la Russie escomptant retirer de la participation d'équipes russes à la construction des bâtiments des effets d'apprentissage. Les horizons de plus en plus lointains du programme de porte-avions de nouvelle génération et de nouveaux destroyers lourds ont renforcé la motivation pour la modernisation des *Kirov* (*Admiral Nakhimov* puis *Pierre le Grand*), qui ne fait pas l'unanimité en Russie.

La construction sous-marine se porte mieux que celle des navires de surface mais les délais de mise en service des nouvelles générations ont également été considérables, ce qu'omettent de souligner certains commentateurs occidentaux quand ils avancent que « *le rythme de construction [des sous-marins] commence à ressembler davantage aux temps de la guerre froide qu'aux rythmes léthargiques de la construction navale en vigueur depuis les années 1990* »¹⁴. Ainsi, pour la composante stratégique, les aléas de la mise au point du nouveau missile balistique *Boulava* ont contribué fortement au retard de l'entrée en service de la nouvelle génération de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins *Borey* (projet 955). Le premier exemplaire, mis sur cale en 1996, est finalement entré en service en 2013 – obligeant la VMF à garder en service les *Delta III/Kalmar* (entrés en service entre 1976 et 1982, flotte du Pacifique) et les *Delta IV/Delfin* (entrés en service dans la période 1985-1991, déployés dans la flotte du Nord). La première unité (*Severodvinsk*) du nouveau sous-marin d'attaque de quatrième génération, le *Yasen* (projet 885M), qui doit remplacer les projets *Oscar II* (949A) et les projets *Akula* (971), a été mise en service actif en 2010 après presque vingt ans de construction. Les lenteurs du programme amènent donc la VMF à moderniser les *Oscar* et les *Akula*¹⁵. Enfin, le premier sous-marin conventionnel de quatrième génération *Lada* (projet 677), le *Saint Pétersbourg*, a aussi été admis au service actif en 2010 (mis sur cale en 1997), mais il n'a pas donné satisfaction – les second et troisième *Lada* ne seront pas livrés avant 2019 et la VMF commande de nouveaux *Kilo* pour les flottes de la mer Noire et du Pacifique (six chacune)¹⁶.

13. « *Soudostroiteli ob'iasnili perenos srokovsdatchinovykh boevykh korabl'ei* », Lenta.ru, 25 décembre 2015.

14. Christopher P. Cavalas, « *Will Russia's Sub-Building Boom Matter* », www.defensenews.com, 24 janvier 2015.

15. IISS, « *Russia's Naval Modernisation will Take Time* », *Strategic Comments*, 30 novembre 2015.

16. Nikolai Novichkov, « *Russia's Lada-class Submarine Project Suffers Further Delays* », *Jane's Defence Weekly*, 20 janvier 2016.

Certes, l'observateur peut préférer le verre à moitié plein au verre à moitié vide. De fait, les programmes finissent par aboutir malgré les difficultés. Le *Boulava* semble avoir dépassé le stade du doute quant à sa fiabilité. Début 2016, trois *Borey* sont en service (*Yury Dolgorukiy, Aleksandr Nevsky, Vladimir Monomakh*), et quatre autres sont en construction (*Kniaz Vladimir, Kniaz Oleg, Généralissime Souvorov, Empereur Aleksandr III*); le huitième *Borey* prévu aux termes du programme 2011-2020 sera mis en chantier, selon Sevmach, en décembre 2016. Tous les *Borey* actuellement en service relèvent du projet 955A (*Borey-A*), une évolution plus discrète et mieux armée constituera la classe 955U. Quand certaines sources vantent les nouvelles caractéristiques des sous-marins russes de nouvelle génération, en particulier leur furtivité, d'autres se veulent néanmoins plus sceptiques¹⁷.

Quoi qu'il en soit, le secteur de la construction navale souffre indéniablement de différents problèmes – insuffisante modernisation de l'appareil de conception et de production¹⁸, qualité du personnel (vieillesse des équipes, manque de qualifications), déclin de la R&D dans le domaine naval, surcharge des entreprises clefs, contrôle qualité... La crise économique mettra inévitablement en cause la cadence de certains programmes. Les sanctions occidentales (compromettant la fourniture de moteurs diesel, d'électronique navale, de capteurs, de pompes...) et la rupture des liens avec l'Ukraine s'ajoutent à ces problèmes, notamment pour les frégates 11356 et 22350¹⁹ (selon les autorités russes, il faudra trois ans pour substituer aux turbines à gaz ukrainiennes des équivalents nationaux).

Conclusion

Le regain naval de la Russie est d'autant plus frappant qu'il intervient après une quasi-absence de ce pays sur la scène maritime mondiale durant près de quinze ans. Tout est, cependant, affaire de perspective. La marine russe – avec son porte-avions âgé, ses six croiseurs, ses dix-huit destroyers, ses dix frégates et moins de cinquante sous-marins (hors SSBN) – ne tient pas la comparaison quantitative et/ou qualitative avec la marine soviétique, pas plus qu'avec la marine américaine, qui a cependant de multiples raisons de mettre en avant la « menace russe », et les marines des principaux alliés européens de l'OTAN²⁰. Le choix de moderniser des bâtiments anciens, compte tenu de son coût,

17. Christopher P. Cavas, *op. cit.* note 14. Pour cet auteur, les sous-marins récents sont sans doute plus performants pour collecter du renseignement et opérer des frappes surprises, mais ils ne seraient pas au niveau pour se mesurer pleinement, sur le plan qualitatif, aux moyens des flottes américaines.

18. Dmitry Gorenburg, « *Shipbuilding May Limit Russian Navy's Future* », *The Maritime Executive*, 27 novembre 2015.

19. « Turbines pour la marine russe : de 'l'eau dans le gaz' ? », www.rusnavyintelligence.com, 2 mars 2016.

20. Évaluation réalisée sur la base des données du *Military Balance* de l'IISS (IISS, *Ibid.*).

reflète autant les difficultés de la construction navale à sortir des navires de nouvelle génération que des considérations purement économiques. Il est d'ailleurs sujet à controverse au sein de l'institution militaire et de la communauté des experts militaires.

Cependant, même avec un ordre de bataille appelé à durablement demeurer relativement modeste, la Russie est bien présente désormais, cherchant à pallier ses faiblesses par tous les moyens. Elle cherchera ainsi à gêner l'accès des autres puissances navales aux zones qu'elle juge stratégiques (comme elle le fait, d'ailleurs pas uniquement ou principalement par les moyens navals, dans la mer Noire, la Baltique, l'Arctique). Elle a en outre défrayé la chronique à l'automne 2015 en tirant à partir de trois corvettes de type *Buyan-M* et de la frégate *Daghestan* (classe *Gepard*) positionnées dans la Caspienne, 26 missiles de croisière *Kalibr* contre des cibles en Syrie, montrant une capacité à réaliser des tirs dans la profondeur d'un territoire à partir de ses différentes emprises navales – de même qu'une amélioration technologique des missiles. Différents navires et sous-marins peuvent être équipés de ces systèmes (un autre tir à partir du sous-marin *Rostov sur le Don* a d'ailleurs été effectué le 9 décembre depuis la Méditerranée). Cela doit compenser les lenteurs du développement de la flotte de navires de surface, qui, si la situation n'est pas corrigée, pourrait amoindrir la présence russe sur les mers du globe. En fonction des évolutions, Moscou pourrait se montrer plus ou moins active pour obtenir l'accès à d'autres bases auprès de pays étrangers (cf. Tartous, Chypre).

Ainsi, au-delà des limites technologiques et matérielles, l'asymétrie et l'audace opérationnelle seront les maîtres mots d'une activité navale russe dont on peut supposer que, sous Poutine, Moscou cherchera à la maintenir au plus haut niveau possible pour étayer son statut revendiqué de grande puissance. Reste à voir si elle pourra le faire tous azimuts ou si elle sera contrainte de prioriser certains axes régionaux...

MARINES D'AILLEURS

Le monde post-guerre froide est bien fini. Aux lendemains de la chute du mur, les mers et océans du globe se sont progressivement vidés : la marine soviétique puis russe n'était plus en mesure de les parcourir quand les occidentaux touchaient les fameux « dividendes de la paix ».

Et puis progressivement, au rythme de la mondialisation et des nouveaux enjeux maritimes, des nations se sont éveillées à la mer, ont bâti des forces navales ambitieuses et se sont mises à sillonner les océans.

La Chine attire bien évidemment toutes les attentions mais si notre regard embrasse le grand large, il découvrira bien d'autres acteurs : de l'Inde à la Turquie en passant par le Brésil, une Russie de retour ou des États-Unis toujours incontournables.

Si l'Europe est encore loin d'une course à l'armement naval, les marines d'ailleurs y sont déjà entrées...



N°10 – Juin 2016
Centre d'études stratégiques de la Marine

