



PANTHÉON-ASSAS
UNIVERSITÉ
PARIS

BANQUE DES MEMOIRES

**Master de Droit Public parcours Sécurité et défense
Dirigé par Monsieur le professeur Olivier GOHIN
2021**

***Géopolitique des forces navales en
Méditerranée***

Alexis DEBROISE

**Sous la direction de Monsieur le commissaire général Thierry DE
LA BURGADE**

REMERCIEMENTS

Ce mémoire n'a jamais été une aventure en solitaire, bien au contraire.

Je remercie chaleureusement Victor DUCROS et Kenza BENNANI, qui en ont connu la genèse au cours d'interminables journées à la bibliothèque universitaire.

Je tiens à remercier également le commissaire en chef de 1^{ère} classe Thierry DE LA BURGADE pour son implication dans ce projet.

Je veux aussi pouvoir dire merci à Alexis POLLET, Bertrand BOUDET et Laurence DEBROISE pour leur soutien sans faille.

Enfin, je remercie plus généralement Lucie, ma famille et mes amis : qu'il est bon d'être entouré de vous.

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans le mémoire ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

TABLE DES ABRÉVIATIONS

AEM : Action de l'État en mer

BITD : Base industrielle et technologique de défense

BPC : Bâtiment de projection et de commandement

BRI : Belt and Road Initiative

CDG : Charles de Gaulle

CGPM : Commission générale des pêches pour la Méditerranée

EFCA : European Fisheries Control Agency

FAO : Food and Agriculture Organization

FREMM : Frégate multi-missions

GAN : Groupe aéronaval

GAE : Groupe aéronaval embarqué

MdCN : Missile de croisière naval

MEDCENT : Méditerranée centrale

MEDOR : Méditerranée orientale

MEDOC : Méditerranée occidentale

MRN : Marine royale marocaine

OHP : Oliver Hazard Perry

PLAN : People's Liberation Army Navy

PSEM : Pays du Sud et de l'Est méditerranéen

SNLE : Sous-marin nucléaire lanceur d'engins

SGM : Secrétariat Général de la Mer

ZEE : Zone Économique Exclusive

SOMMAIRE

Introduction générale

TITRE I - LE TERRAIN DE JEU DES PUISSANCES INTERNATIONALES ET RIVERAINES

Chapitre 1 : Les forces navales dans la fonction garde-côtes

Chapitre 2 : Les forces navales dans les opérations militaires

TITRE II – L'ÉMERGENCE DES FLOTTES DES PAYS DU SUD ET DE L'EST MÉDITERRANÉEN

Chapitre 1 : Une volonté de s'équiper

Chapitre 2 : Un enjeu de rivalité pour les exportations de défense

Conclusion générale

AVANT-PROPOS

Le choix spatio-temporel

La définition spatiale de mer Méditerranée n'est pas monolithique et recouvre des acceptions différentes. En effet, les limites géographiques de la Méditerranée et la liste de ses pays riverains sont amenées à fluctuer selon les époques et les auteurs interrogés. Sans rentrer d'emblée dans une description géographique du bassin étudié, il convient de définir les frontières retenues pour ce mémoire. Par Méditerranée, il faut ici entendre cette mer qui part du détroit de Gibraltar jusqu'au littoral syrien, en passant par le canal de Suez et en incluant la mer de Marmara. Dès lors, l'étude ne cherchera pas à appréhender la géopolitique des forces navales présentes dans le golfe Persique, pas plus qu'elle ne s'arrêtera sur les enjeux qui peuvent exister au-delà des détroits de Gibraltar et du Bosphore. Si des auteurs comme Fernand Braudel ont pu évoquer la mer Noire dans leur étude de la mer Méditerranée¹, d'autres comme Bélih Nabli² ont, au contraire, fait le choix de l'écarter de leur définition spatiale, en lui reconnaissant souvent néanmoins un statut de prolongation de la mer Méditerranée.

De la même manière, toute étude de bassin se doit d'être temporellement bornée. Ainsi, le choix a été fait de ne s'intéresser qu'aux forces navales naviguant en Méditerranée au cours du XXI^e siècle et principalement ces dernières années. Si des événements antérieurs impliquant des forces navales peuvent être évoqués à des fins de contextualisation, leur description ne pourra être que sommaire.

Le choix des forces navales

Premièrement, qu'est-ce qu'une force navale ? Cette question fondamentale doit permettre en premier lieu d'exclure du champ d'étude tout ce qui n'a pas vocation à naviguer ou plus largement à opérer en milieu maritime. Dès lors, bien qu'intéressantes, les forces terrestres et aériennes des nations évoquées ne seront pas retenues dans cet exercice. Sauf, bien sûr, à ce qu'elles puissent jouer un rôle connexe pertinent à relever.

¹ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Tome 1, 9^{ème} éd., Paris, Armand Colin, 1990, p. 128.

² Bélih NABLI, *Géopolitique de la Méditerranée*, Comprendre le monde, Paris, Armand Colin, 2015, p. 11.

Plus subtilement cette fois, la notion de forces navales est intrinsèquement liée à celle de marine de guerre, c'est-à-dire à une branche des forces armées d'un pays. Négativement, la force navale n'est donc pas une force civile, même si elle peut être amenée à réaliser des opérations de nature civile. Par conséquent, les multiples corps de garde-côtes nationaux officiant en mer Méditerranée ne seront pas au cœur des développements à venir. Quand bien même leur rôle connexe à celle d'une marine de guerre chargée d'opérations civiles peut justifier de temps à autre leur évocation.

Par ailleurs, le présent mémoire aura cœur à traiter des marines de guerre d'une certaine ampleur ou témoignant d'un certain niveau opérationnel. Ainsi, les forces navales naviguant peu ou très limitées en tonnage ne feront pas non plus l'objet de longs développements. Pour se faire, l'auteur du mémoire se base sur la classification développée par le regretté Hervé COUTAU-BÉGARIE à l'occasion de son *Traité de stratégie*³. Les marines de guerre y sont réparties en six catégories. La première englobe les flottes qui disposent de moyens suffisants pour être à même de couvrir, de manière permanente et globale, l'ensemble du spectre des missions pouvant être allouées à une marine de guerre. La sixième catégorie, exclue du champ d'étude de ce mémoire, regroupe quant à elle les forces de défense côtière sans capacités suffisantes pour s'aventurer en haute mer. Si d'autres systèmes de classifications existent, celui-ci a le mérite de la clarté et de la simplicité. Ce choix souverain impliquera d'écarter nombre de forces navales de pays riverains, limitées tant dans leurs effectifs et équipements que dans leurs rôles. Le Monténégro, la Bosnie, la Croatie ou la Syrie en sont des illustrations. En revanche, cette exclusion de leurs forces navales ne présuppose pas une exclusion des enjeux liés à ces pays et régions, la Syrie en tête.

Deuxièmement, est-ce que seules les forces navales des pays riverains doivent être prises en compte ? Cette seconde question tout aussi cruciale renvoie à l'intitulé même de cette étude, qui est bien « Géopolitique des forces navales en Méditerranée » et non pas « Géopolitiques des forces navales de Méditerranée ». Ainsi, évoquer le rôle des forces navales de ce bassin sans mentionner ces « puissances méditerranéennes » (États-Unis, Russie...) revient à un non-sens. Sans être riveraines, certaines de ces puissances extérieures peuvent jouer un véritable rôle stratégique qu'il faudra à la fois tenter d'expliquer et d'illustrer.

³ Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Traité de stratégie*, 3^{ème} éd., Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2002.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

« *L'Oracle avait dit : "Défends ta cité par une muraille de bois inexpugnable"*
Thémistocle lança la construction d'une flotte »

Cette citation tirée de *Polymnie*, le livre VII écrit par l'historien grec Hérodote, marque l'importance qu'accordait déjà Athènes, l'une des premières thalassocraties de l'histoire, à sa marine de guerre et à son contrôle de la mer. La seconde guerre médique et sa célèbre bataille de Salamine sont certes révolues depuis longtemps, mais l'intérêt porté aux forces navales, a *fortiori* en Méditerranée, n'a pas disparu.

Au cours des dernières années, le bassin méditerranéen aura été au cœur de l'actualité internationale. Crise syrienne, guerre en Libye, mais aussi vague migratoire, cette zone semble être l'épicentre de quelques-unes des plus graves crises de cette dernière décennie. La Méditerranée possède aussi son lot de conflits larvés, notamment israélo-palestinien ou chypriote. Plus récemment, les tensions héritées du conflit gréco-turc se sont exportées jusqu'au conflit libyen, provoquant au passage une crise d'identité au sein de l'OTAN⁴.

Quelques années après l'inauguration du canal de Suez, l'écrivain et historien français Ernest Renan expliquait que « *l'isthme percé devient un détroit, c'est-à-dire un champ de bataille* »⁵. La Méditerranée n'est pourtant pas seulement un espace de conflit, c'est aussi un carrefour des civilisations, une zone de transit et un terrain où l'on cherche à voir mais aussi à se faire voir. Il faut aussi d'emblée y ajouter son caractère stratégique lié à son statut de mer de passage reliant l'Atlantique à l'océan Indien et plus loin encore à l'océan Pacifique.

L'importance de ce bassin justifie le fait que la Méditerranée soit sans doute, à l'exception peut-être de la mer de Chine méridionale, la mer où croisent le plus de forces

⁴ Nicolas BAROTTE, *La France se retire d'une mission de l'OTAN pour dénoncer le double-jeu de la Turquie*, Le Figaro, 1^{er} juillet 2020.

⁵ Réponse de M. Ernest Renan au discours de M. Ferdinand de Lesseps prononcé à l'Académie Française le jeudi 23 avril 1885.

navales de pays distincts⁶. Le grand nombre de ces marines n'implique pas pour autant qu'elles y soient pour défendre les mêmes intérêts, ni même qu'un seul motif soit à même d'expliquer à lui seul la présence d'une marine.

Toute étude de bassin nécessite de se situer dans l'espace grâce à une étude géographique (**Section 1**). Il est également impératif de resituer, fût-ce brièvement, l'évolution historique de *Mare Nostrum* (**Section 2**). C'est un préalable indispensable pour mieux comprendre les enjeux qui animent la Méditerranée d'aujourd'hui. Une troisième section esquissera un panorama contemporain des enjeux internationaux présents en mer Méditerranée (**Section 3**).

Section 1 : Présentation géographique

« *C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie* »⁷

La lecture d'une carte⁸ permet de constater que la Méditerranée est une mer à la croisée des continents puisqu'elle est ceinte par l'Afrique au sud, l'Europe au nord et l'Asie à l'est. Difficile à concevoir avec précision, la Méditerranée n'est pas un espace unitaire. Elle est plutôt le fruit d'une combinaison de sous-régions (Maghreb, Machrek, Balkans, Sud-Est de l'Europe etc.) et de l'imbrication de différents continents.

Le bassin méditerranéen comporte 21 Etats riverains officiellement reconnus, auxquels il est courant d'ajouter deux Etats au statut plus controversé : l'Etat palestinien et Chypre du nord. Le Royaume-Uni peut, dans une certaine mesure, être considéré lui-aussi comme un Etat riverain de la Méditerranée grâce à son territoire de Gibraltar et aux deux bases militaires localisées à Chypre : Akrotiri et Dhekelia⁹.

⁶ Taoufik AYADI, *Les forces navales en présence en Méditerranée : facteur de rapprochement ou de conflictualité des Etats ?*, Leaders, 19 octobre 2018.

⁷ Jules MICHELET, *La mer*, 5^{ème} éd., Paris, Michel Lévy Frères, 1875, p. 32.

⁸ Cf. annexe I.

⁹ Laurent LAGNEAU, *Les bases britanniques contestées à Chypre*, OPEX 360, 4 janvier 2012.

La Méditerranée est morcelée en une myriade de mers et golfes, eux-mêmes classiquement intégrés au sein de deux grandes zones¹⁰ : la Méditerranée occidentale (MEDOC) et la Méditerranée orientale (MEDOR). Sans chercher à être exhaustif, on peut regrouper sous les 0,85 million de km² de la MEDOC la mer Tyrrhénienne, la mer Ligure ou encore la mer d'Alboran. Côté MEDOR et ses 1,65 million de km², on retrouve notamment la mer Egée, la mer Adriatique, la mer de Marmara et la mer Ionienne. La séparation entre les deux bassins est marquée par le haut-fond du détroit de Sicile.

À l'échelle du globe, la Méditerranée n'est pas une grande mer. Avec une surface estimée à 2,5 millions de km¹¹, cet espace ne recouvre qu'à peine 1% de la surface totale des mers et océans¹². Avec un détroit de Gibraltar donnant sur l'océan Atlantique d'à peine 14 kilomètres de large seulement, la mer Méditerranée rentre dans la catégorie de mer semi-fermée au sens de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer¹³. C'est d'ailleurs cette caractéristique particulière de mer fermée qui lui a conféré son nom actuel de mer Méditerranée. En latin, « *mare Mediterraneum* » signifie mer à l'intérieur des terres.

Le bassin se caractérise aussi par une longueur importante en longitude, avec pas moins de 3800km d'Est en Ouest, de Gibraltar aux côtes syriennes. Inversement, la lecture d'une carte retournée de la mer Méditerranée révèle une mer plutôt étroite. Sa latitude la plus importante n'est que de 800km, entre l'Algérie et la Ligurie italienne. Cette particularité fait qu'un navire ne peut jamais être à plus de 350km d'une côte¹⁴. Par sa profondeur, la mer Méditerranée se situe plutôt dans la moyenne haute des mers du monde, avec une profondeur moyenne à 1438m pouvant aller jusqu'à 5121m au large du Péloponnèse. Le littoral méditerranéen est quant à lui évalué à 20 000km¹⁵. Cette estimation serait portée à 45 000km¹⁶ en incluant les côtes des États

¹⁰ À noter qu'il est assez fréquent de voir être évoquée une troisième zone : la Méditerranée centrale. Sans réalité géologique, cette zone est généralement située au niveau de la rencontre entre l'Italie, la Libye et la Tunisie.

¹¹ Jean PANCRACIO, *Droit de la mer*, Précis, Paris, Dalloz, 2010, p. 411.

¹² Christophe MORHANGE et Anne RUEL DROSSOS, « Géographies de la mer Méditerranée » dans, Alain MIOSSEC (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 443.

¹³ Article 122 de la Convention de Montego Bay : « *Un golfe un bassin ou une mer entouré par plusieurs États et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs États* ».

¹⁴ Nadia HAMOUR, *La Méditerranée : Histoire et géopolitique*, Paris, Ellipses, 2015, p. 19.

¹⁵ FAO, *Circulaire sur les pêches*. n°927, Rome, 1997.

¹⁶ *Ibid.*

insulaire (Chypre, Malte) ainsi que toutes les îles faisant partie des États continentaux (Sardaigne, Sicile, Corse, pour ne citer qu'elles). Ces dernières sont d'ailleurs particulièrement nombreuses, surtout en mer Égée. Mais elles sont généralement d'une superficie plutôt réduite. Parmi les 4000 îles que compte le bassin, seules quelques-unes dépassent les 5000km², aux rangs desquels on retrouve les Baléares, la Crète, la Corse, Chypre, la Sardaigne et la Sicile¹⁷.

Sa géographie si singulière a conféré à la Méditerranée quelques-uns des sites les plus stratégiques au monde : le canal de Suez, bien sûr, mais aussi le canal de Sicile, le détroit de Gibraltar ou encore les détroits des Dardanelles et du Bosphore.

Sa taille réduite n'a pas empêché d'être le cœur d'une histoire dont la portée dépasse de très loin ses frontières¹⁸.

Section 2 : Présentation historique

Le bassin méditerranéen, lieu de genèse de nombreuses grandes civilisations, a longtemps été considéré comme le centre du monde¹⁹. Si l'axe de gravité s'est d'abord déplacé vers l'Atlantique puis plus récemment vers la mer de Chine méridionale, la Méditerranée n'en reste pas moins une zone d'intérêt historique majeure. Les développements à venir visent à mettre en exergue certains des événements historiques qui ont façonné durablement la Méditerranée actuelle.

§1. L'Antiquité

La mer Méditerranée acquiert dès l'Antiquité son rôle fondamental de voie de communication et commerciale qu'on lui connaît toujours aujourd'hui. Les prémices de cet essor se manifestent à travers deux civilisations du bassin oriental : les cités-états phéniciennes et grecques²⁰. Les comptoirs et colonies se multiplient, principalement en Méditerranée

¹⁷ Nadia HAMOUR, *op. cit.*, p. 19.

¹⁸ André SIEGFRIED, *Vue générale sur la Méditerranée*, Collection Blanche, Paris, NRF-Gallimard, 1943, p. 9.

¹⁹ André SIEGFRIED, *op. cit.*, p. 180.

²⁰ Fernando DEL POZO, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE, Patrick HEBRAD, *Les diplomaties navales en Méditerranée*, Institut français des relations internationales, Revue Politique étrangère, 2016.

orientale puis en Méditerranée occidentale. C'est au cours de cette période que sont fondés des ports importants comme Carthagène en Espagne ou Marseille en France.

Très rapidement, les empires, cités et royaumes riverains vont s'en disputer le contrôle, même partiel. Ainsi, la guerre du Péloponnèse opposant la ligue de Délos contrôlée par Athènes et la ligue du Péloponnèse contrôlée par Sparte verra un rôle important être alloué aux forces navales.

De nouvelles puissances font leur apparition dans le bassin occidental : la républicaine romaine et Carthage, cité fondée par les Phéniciens quelques siècles plus tôt. Les deux se disputèrent le contrôle de la Méditerranée au cours des trois guerres puniques. C'est finalement Rome qui l'emportera malgré la supériorité de la flotte de Carthage. Ce n'est que bien plus tard que la puissance latine achèvera l'unité complète de la Méditerranée. La *Pax Romana* nouvellement formée et l'éradication de la piraterie vont permettre un essor considérable du trafic maritime dans la région²¹. Ce dernier finira néanmoins par péricliter, à l'instar du déclin de l'empire romain. L'Empire romain d'orient, plus connu sous l'appellation d'Empire byzantin, deviendra à son tour le carrefour de l'économie mondiale.

§2. Le Moyen-Âge

Les VII^{ème} et VIII^{ème} siècles sont marqués par l'expansion musulmane sur une bonne partie du pourtour méditerranéen. L'Islam qui cherche à s'étendre parvient à s'implanter sur toutes les rives allant du sud de l'Espagne jusqu'à la Turquie actuelle. La Méditerranée autrefois unifiée se divise alors en deux blocs : l'un chrétien, l'autre musulman. Malgré une stagnation, voire une régression du trafic comparativement à la période antérieure, les échanges entre les blocs continuent.

La Méditerranée connaît un renouveau du commerce maritime à partir du XII^e siècle, grâce à la fibre résolument commerciale de cités-Etats comme Venise, Gênes, mais aussi dans une moindre mesure Amalfi ou Pise. Leur puissance navale leur permet de s'implanter sur de nombreuses îles du bassin oriental, dont Chypre et la Crète. Elle leur permet également de

²¹ *Ibid.*

multiplier les échanges, tant avec l'Empire byzantin déclinant qu'avec un Levant traversé par les guerres et les croisades.

Les Turcs Ottomans font leur apparition à la fin du Moyen-Âge, notamment avec la prise de Constantinople en 1453. Leur avènement perturbe le commerce avec le Levant et l'Extrême-Orient et entame le déclin commercial de la Méditerranée²².

§3. Les Temps modernes

Les turcs ottomans continuent leur ascension en s'emparant de la majeure partie de l'Afrique du Nord, de la Grèce puis des Balkans. Toutefois, le siège échoué de Malte en 1565 puis la célèbre bataille navale de Lépante en 1571 sonnent le glas d'un Empire ottoman qui avait dominé la majeure partie des rives de la Méditerranée. L'historien français Fernand Braudel décrivait d'ailleurs la bataille de Lépante comme un marqueur important de l'histoire méditerranéenne : « *L'enchantement de la puissance ottomane est brisé, la course chrétienne active réapparaît, l'énorme armada turque se disloque* »²³.

Entre temps, en 1492, les Amériques sont découvertes par Christophe Colomb. Cet évènement majeur finit d'achever le déclin commercial de la Méditerranée²⁴. Le regard se porte désormais ailleurs, vers le Nouveau Monde d'une part, mais également vers les nouvelles voies maritimes à destination de l'Orient, plus longues mais aussi plus sûres car moins sujettes à la piraterie.

La donne change, les puissances aussi. L'Angleterre, l'Espagne, le Portugal, les Provinces-Unies et la France font leur apparition en tant que puissance navale de premier ordre, mais délaissant elles aussi assez largement le bassin méditerranéen au profit de l'océan Atlantique.

²² *Ibid.*

²³ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Tome 3, 9^{ème} éd., Paris, Armand Colin, 1990. p. 233.

²⁴ Fernando DEL POZO, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE, Patrick HEBRAD, *op. cit.*,

§4. L'époque contemporaine

Le XIXe siècle marque un regain d'intérêt pour la Méditerranée et ce pour plusieurs raisons. D'abord, les puissants États européens, principalement anglais et français, entament une colonisation progressive des côtes qui ne sont pas encore sous leur domination. Ensuite, le canal de Suez percé en 1869 permet de relier la Méditerranée à l'océan Indien en passant par la mer Rouge. *De facto* la Méditerranée devient la voie maritime la plus rapide entre l'Europe et l'Asie. Ce changement de paradigme achève de redonner de l'intérêt à un bassin méditerranéen longtemps cantonné au second plan. Pour autant, la Méditerranée n'en reste pas moins qu'une mer de passage et ne présente plus l'importance qu'elle a pu revêtir par le passé²⁵.

Si la dimension maritime de la Première Guerre Mondiale est incontestable, elle est plutôt à rechercher du côté de l'Atlantique. Les forces navales franco-anglaises présentes en Méditerranée sont essentiellement affectées à garantir une liberté de navigation menacée par des attaques sporadiques menées par l'Empire austro-hongrois et son allié, l'Empire ottoman²⁶. La Grande Guerre a pour conséquence immédiate la chute de l'Empire ottoman et le partage de ses territoires en vertu des accords Sykes-Picot signés deux ans avant la fin du conflit.

La Méditerranée est de nouveau le théâtre d'un conflit maritime lors de la Seconde Guerre mondiale. Mussolini, nostalgique de l'époque romaine, souhaite renouer avec le statut de thalassocratie en mettant en place un projet politique ambitieux : *Mare Nostrum*. La colonisation libyenne, certes plus ancienne, sert également cet objectif. Conscientes de la menace italienne mais aussi allemande, les forces françaises et anglaises renforcent leurs positions sur le pourtour méditerranéen, respectivement en Algérie à Mers el-Kébir²⁷ et à Malte. L'entrée en guerre des États-Unis dans cette zone change l'équilibre des puissances et permet

²⁵ André SIEGFRIED, *op. cit.*, p. 180.

²⁶ Paul G. HALPERN, *A Naval History of World War I*, London, Routledge, 1995, p. 381.

²⁷ Le port de Mers-El-Kébir est devenu particulièrement célèbre suite aux tragiques attaques menées du 3 au 6 juillet 1940 par la Royal Navy contre une escadre de la Marine nationale. L'opération *Catapult* avait alors pour but d'empêcher que la flotte française passe sous le contrôle effectif de l'Allemagne nazie.

une reconquête du bassin. C'est d'ailleurs à cette époque que la VI^e flotte américaine décide de s'installer durablement en Méditerranée²⁸.

La création de l'État d'Israël et les nombreuses décolonisations entraînent une instabilité croissante dans une Méditerranée coupée en deux par la Guerre froide. Toutefois, l'intégration de la Grèce mais surtout de la Turquie et de son détroit du Bosphore contribue à faire du bassin méditerranéen un véritable « lac de l'OTAN »²⁹. Cette configuration complique largement les missions de la 5^{ème} Eskadra soviétique³⁰. Cette dernière peut toutefois compter sur des facilités portuaires garanties par le gouvernement égyptien de Nasser, en plus du soutien de la Syrie et de l'Algérie.

La chute de l'URSS précipite le retrait d'une marine russe délabrée, faisant des États-Unis et de leurs alliés les maîtres incontestables de la Méditerranée et ce au moins jusqu'à la fin du 20^{ème} siècle. Les forces navales multiplient dès lors les opérations d'évacuation de ressortissants en soutien aux opérations terrestres, notamment en mer Adriatique lors des différents conflits liés aux Balkans ainsi qu'au large du Liban³¹.

Section 3 : Présentation des principaux enjeux

Sa géographie particulière et le poids de son histoire ont fait de la Méditerranée un espace unique en son genre, seul à même de regrouper pratiquement tout l'éventail des enjeux modernes et d'inclure l'ensemble des acteurs majeurs de la scène internationale. Bien que non exhaustifs, les développements à venir décrivent synthétiquement les principaux enjeux méditerranéens susceptibles d'avoir des conséquences sur la présence des forces navales stationnées dans le bassin.

²⁸ La présence navale américaine ne date pas de la Seconde Guerre mondiale, comme en témoigne la création dès 1801 du *Mediterranean Squadron*, une flotte des États-Unis opérant en mer Méditerranée au cours du XIX^{ème} siècle. Toutefois, les tensions liées à la Guerre froide renforcent et pérennisent cette présence navale.

²⁹ Nathalie GUIBERT, *En Méditerranée, le jeu des puissances se densifie*, Le Monde, 8 septembre 2018.

³⁰ Fernando DEL POZO, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE, Patrick HEBRAD, *op. cit.*.

³¹ Voir l'opération française Baliste (2006-2008).

§1. Un carrefour commercial

Le récent blocage du canal de Suez en mars dernier par le porte-conteneurs Ever-Given est révélateur de l'importance que revêt le canal et plus largement la Méditerranée pour le commerce mondial. Le bassin méditerranéen concentre en effet pas moins de 25% des échanges maritimes globaux, dont 30% du flux de pétrole³². Avec un trafic annuel estimé aux alentours de 220 000 navires, la Méditerranée concentre est la deuxième artère commerciale la plus dense au monde après la Manche³³. La totalité des flux intra-méditerranéens ne représente qu'à peine un quart du trafic³⁴. La Méditerranée est considérée comme une « autoroute maritime » entre l'océan Atlantique et l'océan Indien, menant à la fois aux zones de production énergétique du Moyen-Orient et aux géants asiatiques de l'Extrême-Orient.

Le phénomène dépasse largement les seuls pays du bassin et s'inscrit dans un phénomène international. Parce que vital autant pour les pays riverains que pour les grands pôles de l'économie ouverte, cet espace de transit qu'est la Méditerranée doit être protégé³⁵. Cette autoroute commerciale est verrouillée en trois points, au niveau du détroit de Gibraltar, du canal de Sicile et bien sûr du canal de Suez. Le principal cardinal de liberté de circulation maritime doit y être garanti afin de permettre la fluidité des approvisionnements et *in fine* le bon fonctionnement de l'économie mondiale.

§2. Un réservoir énergétique

Depuis ces dix dernières années, la mer Méditerranée ne se contente plus d'être l'un des axes principaux du transport énergétique puisqu'elle en devient une productrice à part entière. Suite aux différentes prospections menées par les géants de l'industrie gazière, on estime que

³² Nadia HAMOUR, *op. cit.*, p. 135.

³³ *Ibid.*

³⁴ Pierre VALLAUD, *Atlas géostratégique de la Méditerranée contemporaine*, Beyrouth : Presses de l'Université Saint-Joseph, Paris, Archipel, 2012, p. 40.

³⁵ Rapport d'information du Sénat n°674 sur la France face à la nouvelle géopolitique des océans, 17 juillet 2012, p. 13.

la MEDOR contiendrait plus de 3500 milliards de mètres cubes de gaz naturel³⁶ répartis dans des gisements au large d'Israël (champs de Tamar, Dalit et Léviathan), du Liban, de l'Égypte (champ de Zhor) et de Chypre³⁷.

Ces découvertes majeures rendent d'autant plus stratégique la délimitation exacte des frontières maritimes, chaque mètre carré acquis représentant une manne financière conséquente pour des pays bien souvent en proie à des difficultés financières chroniques. Par exemple, le conflit territorial opposant la Grèce et la Turquie a pris un tournant dramatique lors de l'été 2020 à l'occasion de l'envoi de plusieurs navires turcs de prospection gazière dans les eaux grecques et chypriotes³⁸. Au-delà de conflits territoriaux à première vue purement juridiques se cachent des motifs foncièrement économiques.

De manière moins évidente, ces découvertes peuvent jouer un rôle crucial sur la stabilité des zones concernées. En effet, une zone sujette à des litiges ne permet pas l'installation d'entreprises privées dédiées à l'extraction du gaz. Ce constat rend nécessaire un compromis entre les pays concernés. Ainsi, le Liban et Israël, pourtant officiellement en guerre, l'ont bien compris. C'est pourquoi ils ont récemment entamé des pourparlers afin de délimiter leurs frontières maritimes³⁹.

§3. Une mer nourricière

Le poids de la pêche est assez faible dans l'économie méditerranéenne (0,5% de la population active et une valeur ajoutée inférieure à 1% du PIB des pays méditerranéens⁴⁰). Cela s'explique par ses faibles marées et son statut de mer quasi fermée, réduisant considérablement

³⁶ U.S. Geological Survey, *Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean*, mars 2010.

³⁷ Cf. Annexe VII : Carte des champs gaziers en Méditerranée orientale.

³⁸ Marina RAFENBERG, Marie JÉGO, *Regain de tensions entre la Grèce et la Turquie en Méditerranée orientale*, Le Monde, 12 août 2020.

³⁹ Benjamin BARTHE, *Entre Israël et le Liban, des négociations en eaux troubles*, Le Monde, 14 octobre 2020.

⁴⁰ Nadia HAMOUR, *op. cit.*, p. 65.

les apports des océans⁴¹. Le secteur est donc marqué par une pêche plus artisanale qu'industrielle et plus saisonnière que permanente⁴². Pour autant, la zone de pêche reste importante puisqu'elle représente 2% des captures annuelles mondiales pour une superficie d'à peine 0,8% de la surface du globe⁴³. Une superficie déjà réduite de laquelle il faut encore décompter une bonne partie étant donné que la MEDOR est particulièrement peu productive et que l'essentiel de la production se concentre dans quelques zones bien précises : les Baléares, la mer Ionienne et l'Adriatique (60% de la production halieutique marine déclarée des 40 dernières années⁴⁴).

En matière de surpêche, la Méditerranée ne fait pas exception. La surexploitation et la non-application des recommandations de la Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM) occasionnent un déclin inexorable des ressources halieutiques. Les enjeux économiques et environnementaux sont tels qu'ils ne peuvent ni être ignorés ni être le seul fait de politiques nationales. En effet, la plus grande partie des ressources halieutiques étant considérée comme transfrontalière ou chevauchante, les bancs de poissons traversent régulièrement les frontières maritimes délimitées par les États. Cela rend donc nécessaire une réglementation juridique internationale et une coopération renforcée entre les différents pays concernés.

§4. Un foyer touristique

La Méditerranée est de loin le premier foyer touristique au monde avec 28% du volume total du tourisme mondial⁴⁵. Près de 314 millions de touristes se sont rendus sur le littoral méditerranéen en 2016, générant près de 332 milliards de dollars de recettes⁴⁶.

⁴¹ La mer Méditerranée est considérée comme oligotrophe (du grec *oligo*, « peu », et *trophein*, « nourrir »), c'est-à-dire comme un milieu particulièrement pauvre en éléments nutritifs. Sa productivité est plus basse que celle des océans et, sauf rares exceptions, diminue à mesure que l'on s'éloigne du détroit de Gibraltar.

⁴² Rapport d'information de la FAO et de la CGPM sur *The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries*, 2018, p. 23.

⁴³ Nadia HAMOUR, *op. cit.*, p. 65.

⁴⁴ Rapport d'information du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) sur le *Plan bleu*, 2012.

⁴⁵ Philippe DUGOT, *Dans les espaces du tourisme et des loisirs*, Paris, Armand Colin, 2017, chapitre 29.

⁴⁶ Rapport d'information des parties contractantes de la Convention de Barcelone sur *La qualité de la Méditerranée*, 2017.

La manne économique que peut représenter le tourisme requiert une certaine stabilité de la zone. Dans le cas contraire, l'économie des pays de la région peut s'en trouver durablement affectée. Ainsi, les événements liés au Printemps arabe de 2011 a eu un impact conséquent sur la fréquentation des pays d'Afrique du nord et du Proche-Orient⁴⁷, mais la dynamique globale reste à la hausse. Autre exemple, les tensions navales gréco-turques ont conduit au départ des touristes des îles au cœur du litige, dont Kastellorizo. Cet événement est symptomatique des conséquences que peuvent générer les conflits territoriaux, a fortiori navals, sur l'ensemble du spectre économique, notamment sur le tourisme.

Plus directement cette fois, le touriste peut être pris pour cible. Le 7 octobre 1985 par exemple, le navire *Achille Lauro* en croisière en Méditerranée est détourné par un commando du Front de libération de la Palestine. Cette prise d'otages très médiatisée avait mobilisé un nombre considérable des forces navales avoisinantes, notamment un porte-avion de l'US Navy. Désormais, de nombreux responsables militaires, notamment français, redoutent un phénomène de type « Bataclan-sur-mer ».

§5. Une voie de télécommunication

Contrairement à une idée préconçue mais bien ancrée au sein du grand public, l'essentiel si ce n'est l'intégralité des communications ne passent pas par les satellites en orbite mais bien par les câbles sous-marins enfouis dans le fonds des mers et océans. On estime en effet que 99% du flux d'information mondial transite par ces câbles⁴⁸ incluant Internet, le téléphone et la télévision numérique. Leur tracé suit le plus souvent les grandes voies maritimes empruntées par le commerce. L'un des principaux axes se situe en Méditerranée. Il relie le continent européen depuis Gibraltar et Marseille au continent asiatique en passant par le canal de Sicile pour déboucher par le canal de Suez.

La pérennité de ces câbles est la garantie d'un haut niveau de communication et d'échanges de données entre les continents, influant de facto l'économie de l'ensemble des pays concernés. L'Algérie en a offert la démonstration en 2017 avec la coupure du câble SeaMeWE

⁴⁷ Pierre VALLAUD, *op. cit.*, p. 42.

⁴⁸ RÉDACTION, *Les câbles sous-marins – enjeu stratégique majeur*, Cols Bleus, 7 janvier 2019.

4, provoquant la perte de 80% des capacités de connexion du pays avec l'extérieur et donc un quasi-arrêt des flux financiers⁴⁹. La protection de ces câbles est donc un enjeu éminemment stratégique, tant sur le plan sécuritaire qu'économique.

§6. Une route migratoire

Si la crise migratoire de 2015 a mis en lumière le rôle de la Méditerranée comme carrefour clé des migrations, le phénomène de flux migratoire n'en est pas moins ancien. Fernand Braudel parlait de la Méditerranée comme un espace-mouvement⁵⁰ qui se justifiait par le fait que le bassin est une ligne de fracture nette entre des territoires que tout sépare, démographie, stabilité politique, chômage, etc.

La Méditerranée apparaît comme donc une zone de de passage obligé pour migrants et réfugiés souhaitant rejoindre le vieux monde afin d'échapper aux guerres et au marasme économique que connaissent les côtes méridionales et au-delà. Les points de passage vers l'Europe sont nombreux même si schématiquement, il se dégage trois voies d'accès principales : la route marocaine vers l'Espagne, la route libyenne vers l'Italie et la route turque vers la Grèce. Les passeurs ont rapidement pris conscience de la manne financière que représente cet exode massif vers un eldorado fantasmé. À titre d'exemple, en 2017, 172 301 migrants ont traversé la Méditerranée pour rejoindre l'Europe⁵¹. À son acmé de 2015, c'est près d'un million de personnes qui auraient rejoint l'espace Schengen et ce en partie par la mer. Conséquemment, l'organisation internationale pour les migrations (OIM) dresse un macabre bilan des traversées : 17 000 morts en Méditerranée entre le 1^{er} janvier 2014 et le 30 juillet 2018. Cela ferait de cette mer la route la plus mortelle du monde. Selon les ONG, ce chiffre serait pourtant largement sous-estimé.

⁴⁹ RÉDACTION, *La rupture d'un câble sous-marin prive l'Algérie d'accès internet*, Le Marin, 26 octobre 2015.

⁵⁰ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Tome 1, 9^{ème} éd., Paris, Armand Colin, 1990.

⁵¹ Rapport d'information du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, 2018.

La surveillance des frontières maritimes, la lutte contre les passeurs et le sauvetage en mer mobilisent l'ensemble des forces navales sur zone avec l'appui de l'agence européenne de gardes-frontières et de garde-côtes (FRONTEX).

§7. Un défi environnemental

Malgré la ratification en 1976, par les 21 pays riverains, de la Convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen, la pollution reste un enjeu d'actualité majeur sur l'ensemble de la zone.

Un afflux très important de touristes ajouté à une forte densité de population présente à l'année sur ses littoraux entraînent de sérieux problèmes de gestion des déchets. La pollution plastique en est une des conséquences immédiates : on estime effet que la Méditerranée concentre 7% des microplastiques pour une superficie équivalente à un peu moins de 1% des eaux marines mondiales⁵². Le phénomène n'est d'ailleurs pas l'apanage des pays du sud et de l'est de la Méditerranée (PSEM), puisque chaque année, pas moins de 11 200 tonnes de déchets plastique français sont jetées illégalement en Méditerranée⁵³. Il faut ajouter au nombre de ces menaces toutes celles liées à l'important trafic maritime que connaît la région. Les dégazages illégaux et les risques de marées noires sont toujours bien présents, comme en témoigne la récente marée noire ayant frappé les côtes israéliennes en février dernier⁵⁴.

Au titre de leur prérogatives liées à la fonction garde-côtes, les forces navales ont toute leur place comme acteur de la lutte anti-pollution.

§8. Un espace de tensions

Lorsqu'elle n'est pas directement une zone de tensions, la Méditerranée est rarement loin des zones conflictuelles. Historiquement, elle totalise plus de guerres et différends que

⁵² Rapport d'information de la WWF sur la pollution plastique en Méditerranée, 2018, p. 10.

⁵³ Sylvie BURNOUF, *Chaque année 11200 tonnes de déchets plastiques français pénètrent la Méditerranée*, Le Monde, 7 juin 2019.

⁵⁴ Catherine DUPEYRON, *Israël : une marée noire sur le littoral méditerranéen*, Les Échos, 24 février 2021.

n'importe quelle autre région du monde⁵⁵. La majeure partie des conflits actuels se déroulent en son sein ou non loin de ses côtes : guerre civile syrienne, guerre libyenne, conflit gréco-turc, crise du Sahara occidental, conflit israélo-palestinien etc. Il faut y ajouter les nombreux cas de frontières maritimes contestées⁵⁶ et susceptibles d'aggraver les tensions déjà présentes. Si les rivalités autour des frontières maritimes opposant la Turquie à ses voisins chypriotes et grecs sont les plus connues, la Méditerranée compte de nombreux autres litiges, souvent d'une intensité moindre. Les litiges opposant l'Espagne au Maroc ou encore l'Égypte à Israël sont au nombre de ceux-ci.

Le bassin méditerranéen est devenu une aire de jeu pour les acteurs régionaux et globaux. Les dix dernières années ont vu se multiplier les acteurs en présence et les problèmes du Moyen-Orient s'invitent à leur tour en Méditerranée. La situation est source de nombreuses enjeux sécuritaires et de turbulences, impliquant des évolutions permanentes. La problématique terroriste est particulièrement présente en Libye, mais également au Sinaï et en Syrie. Les rivalités religieuses de même que la violence sectaire sont des éléments importants de l'instabilité régionale. Cet état de fait implique nécessairement la présence permanente de forces navales à même d'intervenir rapidement sur n'importe quel point chaud justifiant leur intervention.

L'objet de cette étude est particulièrement large, car porteur d'enjeux très variés impliquant des acteurs bien souvent différents. Partant du constat d'un lac surchargé de forces navales et d'enjeux vitaux pour les différentes puissances, il s'agira d'examiner quels peuvent être les rôles alloués à ces forces présentes en Méditerranée.

Pour tenter de répondre à cette question, une première partie appréhendera la Méditerranée comme terrain de jeu des puissances internationales et riveraines (**Titre 1**). Il s'agira de montrer toute la diversité des missions civiles dévolues aux marines de guerre dans ce bassin. Par effet de miroir, il sera nécessaire de développer en retour les principales missions militaires qui sont conduites par les forces navales en Méditerranée.

⁵⁵ Nadia HAMOUR, *op. cit.*, p. 157.

⁵⁶ Cf. Annexe II : Une Méditerranée très partagée

Une seconde partie abordera l'émergence des flottes des pays du Sud et de l'Est méditerranéen (**Titre 2**). Ce développement à marche forcée induit nécessairement des répercussions sur les missions confiées à leurs propres flottes, répercussions qu'il s'agira d'expliquer et d'illustrer. Cette évolution récente permet aussi de mettre en lumière un rôle méconnu mais souvent alloué aux forces navales car vital aux intérêts de la Nation : le soutien aux exportations.

Enfin, parce qu'il s'agit d'une thématique extrêmement diversifiée, vivante et évolutive, ce mémoire ne saurait prétendre à l'exhaustivité. Il comportera nécessairement des lacunes que le lecteur voudra bien pardonner.

TITRE I – LE TERRAIN DE JEU DES PUISSANCES INTERNATIONALES ET RIVERAINES

TITRE II – L'ÉMERGENCE DES FLOTTES DES PAYS DU SUD ET DE L'EST MÉDITERRANÉEN

**TITRE I – LE TERRAIN DE JEU DES PUISSANCES
INTERNATIONALES ET RIVERAINES**

L'ampleur de la crise migratoire en Méditerranée a conduit les États riverains à mobiliser une part significative des effectifs de leurs marines de guerre pour tenter de maîtriser au mieux la situation. Quoiqu'il en soit, le phénomène a eu le mérite de mettre en lumière le rôle non-combattant des forces navales en Méditerranée. Loin de se contenter de la seule gestion migratoire, les marines nationales conduisent sur ce théâtre un grand nombre de missions relevant de la fonction garde-côtes. Les premiers développements chercheront donc à expliquer puis à illustrer ce rôle parfois trop méconnu (**Chapitre 1**).

Cette dimension civile ne doit pas occulter le fait qu'une marine de guerre sert d'abord à faire la guerre⁵⁷. La Méditerranée ne fait d'ailleurs pas exception puisque la majorité des opérations navales qui y sont menées le sont avant tout pour des considérations proprement militaires. Le terme même d'opérations militaires doit cependant être pris avec précaution puisqu'il recouvre en réalité un très large panel d'activités et varie selon la nationalité et les intérêts des forces navales en présence (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Les forces navales dans les opérations civiles

Chapitre 2 : Les forces navales dans les opérations militaires

⁵⁷ Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Le meilleur des ambassadeurs - Théorie et pratique de la diplomatie navale*, Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2010.

CHAPITRE 1 : LES FORCES NAVALES DANS LA FONCTION GARDE-CÔTES

Le présent chapitre a vocation à traiter du rôle des forces navales dans toutes les opérations civiles qui peuvent exister en milieu maritime. En France, ces opérations sont généralement regroupées sous le terme d'Action de l'État en mer (AEM). On les connaît également sous le terme de fonction garde-côtes. L'appellation désigne l'ensemble des opérations maritimes menées par le Gouvernement dans l'intérêt public sur ses propres ressources, à l'exception des missions de défense⁵⁸.

À noter qu'il ne s'agira pas ici de présenter de manière exhaustive la réalité des enjeux. D'une part, ces problématiques sont particulièrement complexes et mériteraient chacune une étude approfondie. D'autre part, les forces navales sont loin d'être seules à y être confrontées puisque d'autres administrations, nationales comme internationales, concourent aux missions civiles de la fonction garde-côtes.

Il convient de préciser aussi qu'il n'est pas possible de traiter de l'ensemble du spectre des opérations civiles menées par les flottes nationales et leurs corps de garde-côtes. En conséquence, certains domaines, notamment l'assistance et le sauvetage en mer, ne pourront pas faire l'objet de développements dédiés. L'objectif de cette étude est simplement d'éclairer sur le rôle des forces navales dans la gestion des enjeux civils, cela afin de mieux appréhender la très grande diversité des missions allouées aux marines de guerre en Méditerranée.

Une première partie viendra traiter des principales missions de la fonction garde-côtes (**Section 1**). La deuxième partie vise quant à elle à expliquer le plus fidèlement possible l'imbrication des forces navales, françaises comme étrangères, dans les dispositifs de gestion migratoire (**Section 2**). De par l'ampleur des enjeux en présence et des moyens déployés, cette mission nécessite une étude plus approfondie.

⁵⁸ Présentation de l'Action de l'État en mer par le Secrétariat Général de la Mer (SGM).

Section 1 : Les principales missions de la fonction garde-côtes

En France, on estime que les missions de l'Action de l'État en mer occupent jusqu'à un quart des activités de la Marine nationale⁵⁹. Le pourcentage de la fonction garde-côtes varie d'une marine à l'autre, certaines de taille réduite s'y dédient presque exclusivement tandis que d'autres font le choix contraire en s'en délestent sur leurs corps de garde-côtes pour se concentrer au maximum sur les missions de défense. Pourtant, que ce soit en Méditerranée ou ailleurs, il n'existe aucune marine de guerre qui ne se dédie qu'à la guerre. L'implication des forces navales dans les opérations civiles peut prendre différents aspects. La protection environnementale, enjeu de ce siècle, est l'un d'entre eux (§1.).

En outre, la situation politique et économique très fragile du bassin méditerranéen entraîne mécaniquement l'existence de trafics illicites empruntant la voie maritime. Lutter contre ces derniers est également l'un des rôles que peuvent endosser les forces navales (§2.).

§1. La protection environnementale

Le faible renouvellement des eaux du bassin combiné à une forte densité de population, à une surexploitation chronique des ressources et bien sûr à l'explosion du trafic maritime, font de la Méditerranée un écosystème particulièrement fragile. À ce titre, les États riverains ont une responsabilité particulière consistant préserver au mieux ce milieu. Pour se faire, ils n'hésitent pas à recourir aux services de leurs forces navales. Les moyens dont disposent ces dernières sont adaptés à la gestion de ces enjeux, en particulier la lutte contre la pêche illégale (A/) et contre les pollutions (B/).

A/ La lutte contre la pêche illégale

La campagne annuelle de pêche du thon rouge en Méditerranée est sans nul doute l'évènement le plus emblématique en matière de surveillance des pêches. Chaque année, de mai à juin, les pêcheurs se ruent sur ces poissons aussi rares que lucratifs. Le chiffre d'affaire de l'année se réalise alors en seulement quelques semaines. Systématiquement, les marines et corps de garde-côtes des pays impliqués (Italie, Espagne, etc.) dépêchent des effectifs pour s'assurer du bon respect des réglementations en vigueur, en particulier concernant les quotas de

⁵⁹ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, 7 février 2017, p. 34.

pêche. En 2012, la France avait mobilisé le patrouilleur hauturier *l'Adroit* ainsi qu'un avion de surveillance maritime Falcon 50⁶⁰. En 2017, c'était au tour du patrouilleur de haute mer *Commandant Bouan* et du bâtiment d'expérimentation et de guerre des mines *Thétis*, le tout épaulé à nouveau par un Falcon 50⁶¹. Ce déploiement est à mettre en perspective avec les enjeux économiques et environnementaux induits par cette campagne de pêche.

Si on a longtemps considéré que la ressource halieutique paraissait infinie⁶², gérer durablement cette ressource est devenu une préoccupation majeure depuis ces dernières décennies. Les États ont la responsabilité de contrôler les navires de pêche portant leur pavillon ou exerçant dans les zones relevant de leur juridiction afin de s'assurer de deux éléments :

- La préservation des ressources halieutiques et gestion durable des mers et océans
- La préservation des intérêts économiques et sociaux des pêcheurs

Même en haute mer, des accords et des organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) s'organisent pour permettre la pérennité des stocks. Dans le bassin méditerranéen, cette tâche revient principalement à deux instances : l'Agence européenne des contrôle des pêches (EFCA)⁶³ et la Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM). En plus d'édicter des réglementations et des quotas, l'EFCA s'assure régulièrement de la surveillance des pêches en affrétant des navires militaires, comme elle l'a fait avec le *Thétis* en 2017.

Pour lutter contre la pêche illégale, il faut d'abord pouvoir surveiller, puis intervenir et enfin sanctionner. Ces missions requièrent des moyens significatifs lorsqu'il s'agit de maintenir une présence durable en haute mer. Or, contrairement à bon nombre d'acteurs de l'action de l'État en mer (AEM), les forces navales disposent de tels moyens (patrouilleurs, avions, etc.), ce qui explique pourquoi les marines sont prioritairement employées dans la ZEE et au-delà⁶⁴.

⁶⁰ Rémi CHAPE, *Les pêcheurs de thon rouge sous haute surveillance*, Maritima Médias, 24 mai 2012.

⁶¹ Communiqué du Ministère des Armées au sujet de la campagne de contrôle des pêches du thon rouge, 27 mai 2013.

⁶² Thomas PAILLOUX, *Stratégie maritime – Lutter contre la pêche illégale : l'enjeu de la défense bleue*, Revue Défense Nationale, 2016.

⁶³ L'acronyme renvoie au nom anglais par lequel l'agence est usuellement désignée : *European Fisheries Control Agency* (EFCA).

⁶⁴ Cf. Annexe III : Cartographie des moyens mobilisables pour l'action de l'État en mer dans la sous-région marine Méditerranée occidentale

Les autres organismes luttant contre le phénomène sont quant à eux affectés au plus proche des côtes.

Si les pêcheurs illégaux peuvent s'avérer parfois violents en cherchant à résister aux contrôles, la lutte contre la pêche illégale n'en est pas moins une mission de très basse intensité. Il ne s'agit donc pas d'y affecter des navires de premier rang comme des frégates à vocation anti-sous-marines ou un porte-avions. Les bâtiments de type patrouilleurs sont en revanche bien adaptés pour ce genre de mission.

Certains pays, dont l'Italie⁶⁵, ont d'ailleurs fait le choix de délester leur marine de guerre de cette tâche et d'y affecter prioritairement son corps de garde-côtes. Il arrive parfois à Rome de déployer quelques corvettes et patrouilleurs pour surveiller la pêche au niveau du détroit de Sicile⁶⁶. Il faut probablement voir dans cette intervention de la marine de guerre une mesure de précaution à mettre en lien avec le différend territorial existant entre l'Italie et la Tunisie.

Ce rôle est pourtant loin d'être négligeable puisqu'il constitue par exemple la deuxième mission menée par la Marine nationale en Méditerranée en valeur absolue⁶⁷, après la lutte contre les trafics illicites. D'après les rapports du SGM, cela représente un peu plus de 3000 contrôles par an pour la seule marine française⁶⁸. L'effort est à la taille de l'enjeu : on estime que chaque année environ 250.000 tonnes de poissons sont pêchées illégalement au large de la Méditerranée⁶⁹, tous pays confondus.

B/ La lutte contre les pollutions

Le 7 octobre 2018, le navire roulier tunisien *Ulysse* entre en collision avec le porte-conteneurs chypriote *CLS Virginia* à proximité de la Corse, en haute mer. Une brèche est repérée au niveau des soutes du navire chypriote, occasionnant le déversement de son carburant dans la mer. Une opération anti-pollution est lancée afin d'éviter un phénomène de marée noire

⁶⁵ Rapport annuel sur le contrôle de la pêche en Italie pour l'année 2020.

⁶⁶ Dossier de la *Marina Militare* sur les missions de surveillance des pêches, date inconnue.

⁶⁷ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, 7 février 2017, p. 40.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 42.

⁶⁹ Michel MOREL (dir.), *Surveillance et contrôle des activités des navires en mer : Scanmaris*, Workshop Interdisciplinaire sur la Sécurité Globale, janvier 2008.

aux effets dévastateurs. Les autorités françaises et italiennes déclenchent sans délai le plan RAMOGEPOL, le plan d'intervention pour la lutte contre les pollutions mis en place à la suite de la catastrophe du pétrolier *Haven*, en 1991. Des moyens sont rapidement dépêchés sur les lieux⁷⁰. Parmi eux, plusieurs bâtiments sont affrétés par la Marine nationale et la *Marine Militare*⁷¹. L'action conjuguée des moyens déployés permet de limiter grandement les dégâts, l'opération semble une réussite. Cet évènement récent met l'accent sur ce rôle assez méconnu des forces navales qu'est la lutte contre les pollutions.

Dans une mer fermée où transite 30% du trafic mondial, les risques environnementaux en cas de pollution sont particulièrement importants et méritent une attention particulière. C'est d'autant plus vrai en Méditerranée où une part significative des eaux est classée en aire marine protégée (AMP) ou en zone de protection écologique (ZPE)⁷². Il faut y ajouter un des effets pervers de la course au gigantisme du transport maritime contemporain : les navires sont de plus en plus volumineux mais aussi de plus en plus difficile à sauver. Cela requiert des moyens importants qui ne sont pas toujours à la portée de toutes les administrations chargées de ces questions.

En France, le Préfet maritime, autorité civile et militaire, est en charge de la gestion des pollutions accidentelles par hydrocarbure. Si différentes administrations concourent à cette mission, l'essentiel des moyens provient de la Marine nationale et de son organisme dédié : le CEPPOL (Centre d'Expertises pratiques de lutte antipollution). Le bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) *Jason* et le remorqueur *Abeille Flandre* forment l'ossature de la protection environnementale française en Méditerranée. Le schéma n'est pas propre à l'Hexagone puisque des bâtiments incluant des capacités de dépollution existent dans le corps italien de garde-côtes (la classe *Datillo*) ainsi que dans la marine espagnole (la classe *Amatista*).

Outre les pollutions accidentelles, les forces navales jouent aussi un rôle important dans la traque des pollueurs coupables de rejets illicites en milieu marin. À noter que ces derniers ont été définis par l'OMI⁷³ via la Convention internationale pour la prévention de la pollution

⁷⁰ Communiqué du PREMAR Méditerranée suite à la collision en Corse, 11 octobre 2018.

⁷¹ Appellation désignant usuellement la marine militaire italienne.

⁷² Cf. Annexe II : Une Méditerranée très partagée

⁷³ L'Organisation Maritime Internationale, l'agence de l'ONU spécialisée sur les questions maritimes.

marine par les navires (MARPOL)⁷⁴. Depuis les airs, les forces aéronavales de surveillance maritime peuvent rapidement repérer les traces d'un rejet illicite. Une fois le navire qui en est à l'origine repéré à son tour, des bâtiments de surface prépositionnés peuvent l'intercepter.

§2. La lutte contre les trafics illicites

En septembre 2013, le cargo *Luna-S* est intercepté dans les eaux internationales entre la Sardaigne et l'Algérie. L'avis *Commandant Birot* de la marine française et le remorqueur de haute mer *El Moussif* de la marine algérienne découvrent alors à son bord 20 tonnes de résine de cannabis, pour une valeur estimée à environ 50 millions d'euros⁷⁵. Si cette prise marque les esprits, le phénomène de trafics illicites n'est pourtant nouveau en Méditerranée. Qu'il s'agisse de stupéfiants (**A/**) ou bien d'armes (**B/**), ces trafics sont des phénomènes transversaux par excellence. Leurs ramifications s'étendent sur pratiquement l'ensemble du pourtour méditerranéen⁷⁶ et concernent à ce titre presque tous les pays riverains.

A/ Le trafic de stupéfiants

En matière de trafic de drogue, le détroit de Gibraltar est peut-être l'exemple le plus connu. Véritable plaque tournante, il est régulièrement emprunté par les narcotrafiquants qui souhaitent faire passer leur marchandise en Europe, via l'Espagne voisine. Les cargaisons mêlent bien sûr résine de cannabis et haschich produits localement au Maroc mais aussi cocaïne importée d'Amérique du Sud. En effet, même si une grande partie du trafic de cocaïne arrive directement par conteneurs dans les grands ports européens plus au nord, l'Espagne reste le principal point d'entrée en Europe⁷⁷. On estime qu'environ 300 tonnes (tous stupéfiants confondus) empruntent cette voie chaque année⁷⁸. Enrayer ce phénomène est l'une des missions que s'est donnée l'Union européenne en lançant l'opération *Indalo* au cœur de la frontière entre

⁷⁴ Selon les annexes II à VI de la convention MARPOL, il s'agit des produits chimiques liquides ou en colis, des eaux usées, des déchets solides, de la pollution de l'atmosphère et des eaux de ballast.

⁷⁵ Vincent GROIZELEAU, *Retour sur l'interception du Luna S*, Mer et Marine, 7 avril 2014.

⁷⁶ Cf. Annexe V : Carte des routes du trafic de stupéfiants à travers la Méditerranée

⁷⁷ Rapport d'information du Sénat n° 108 sur la rive Sud de la Méditerranée, une zone de prospérité à construire, 30 octobre 2013.

⁷⁸ *Ibid.*

l'Espagne et le Maroc. C'est également l'un des objectifs de l'opération *Minerva* intervenant quant à elle au niveau des Baléares.

Les méthodes peuvent varier, la technique du *go fast* de côte à côte reste toutefois la plus privilégiée en MEDOC⁷⁹. En Méditerranée centrale (MEDCENT), l'Italie et la Grèce ne sont pas non plus épargnées par le trafic de stupéfiants, mais la méthode employée est plutôt celle du porte-conteneurs. Leurs ports sont bien souvent utilisés comme hubs pour de la drogue en provenance des ports égyptiens, libyens et turcs.

Lutter contre l'ensemble de ces trafics est l'une des priorités des forces navales opérant dans la région. Pour se faire, de nombreuses missions sont menées⁸⁰ :

- Acquisition de renseignements
- Maîtrise de la connaissance des mouvements de navires
- Détection
- Identification et suivi des vecteurs suspects
- Interception des vecteurs de transport de stupéfiants ou de contrebande d'armes

Ce type d'action n'est pas propre au trafic de stupéfiants puisque le même schéma est employé pour le trafic d'armes. Il faut bien comprendre que les opérations dont il est ici question ne visent pas un objectif bien précis mais plutôt la surveillance des frontières dans son ensemble. Il est difficile par conséquent de quantifier avec exactitude la teneur de l'implication des forces navales dans chacune de ces problématiques.

B/ Le trafic d'armes

Depuis la fin de la Guerre froide, les Balkans sont traditionnellement considérés comme le cœur névralgique du trafic d'armes dans cette partie du monde. Toutefois, l'effondrement du gouvernement de Mouammar Kadhafi a fait de la Libye actuelle la nouvelle plaque tournante du trafic d'armes dans la région⁸¹. La chute du régime a eu pour conséquence de laisser libre

⁷⁹ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *Stratégies de sécurité en Méditerranée*, Fondation pour la recherche stratégique, octobre 2018.

⁸⁰ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, p. 40.

⁸¹ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *op. cit.*

accès aux réserves d'armes de l'ancien État. Milices révolutionnaires, militants djihadistes et trafiquants en tout genre se sont partagés le butin et cherchent régulièrement à lui faire traverser la Méditerranée. La zone est devenue un véritable espace de transit en direction du Sahel voisin, du Proche-Orient mais aussi de l'Europe⁸².

Le trafic d'armes est difficilement quantifiable, mais il est devenu certain qu'il acquis une certaine ampleur puisqu'on observe une prolifération d'armes légères sur toutes les zones de conflit du pourtour méditerranéen, en Libye bien sûr, mais aussi en Syrie et au Sinai⁸³. La marine égyptienne en a d'ailleurs fait les frais en juillet 2015 lorsque l'un de ses navires a sombré à proximité des côtes suite à l'explosion d'un missile anti-char contre sa coque⁸⁴.

La mer ne connaît pas de frontières physiques, un même risque ou un même enjeu peut concerner simultanément ou successivement différents États. De la même manière que le trafic de stupéfiants, la contrebande d'armes est un problème pour l'ensemble des pays riverains. Pour cette raison, les États souhaitant lutter contre ce phénomène ont fait le choix d'unir leurs efforts à travers des opérations maritimes communes. Par exemple, l'opération *Irini* lancée par l'Union Européenne en mars 2020 en MEDCENT vise en autre à empêcher que des armes ne parviennent jusqu'en Libye et viennent nourrir le conflit⁸⁵. Au même titre, les États-Unis et plus largement l'OTAN participent à l'effort puisque la recherche d'armes rentre dans le cadre des objectifs de l'opération *Active Endeavour*⁸⁶ puis de l'opération *Sea Guardian*⁸⁷ à partir de 2016.

En parallèle, les forces navales n'hésitent pas à former leurs homologues issus des pays de départ de ces trafics. C'est d'ailleurs en partie à ce titre que l'Union Européenne a justifié sa volonté de former des garde-côtes libyens à travers l'opération EUBAM.

⁸² Rapport d'information du Sénat n° 108 sur la rive Sud de la Méditerranée, une zone de prospérité à construire.

⁸³ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURET, *op. cit.*

⁸⁴ RÉDACTION, *Egypt navy ship 'hit by Sinai militants' missile*, BBC News, 16 juillet 2015.

⁸⁵ Voir la décision (PESC) 2020/472 du Conseil du 31 mars 2020 relative à une opération militaire de l'Union européenne en Méditerranée (EUNAVFOR MED IRINI).

⁸⁶ Communiqué du Conseil Atlantique suite au sommet de Varsovie, 9 juillet 2016.

⁸⁷ Dossier de presse sur l'opération *Sea Guardian*, 9 juillet 2018.

Section 2 : Le cas particulier de la gestion migratoire

Les conflits et la pauvreté poussent chaque année des milliers de migrants à traverser la Méditerranée. La dernière décennie est toutefois particulièrement singulière puisque c'est à cette période que l'Europe connaît sa plus grande crise migratoire depuis la Seconde guerre mondiale. Ce sont des centaines de milliers d'individus qui tentent d'accéder à l'Europe via les trois voies évoquées précédemment.

Pour endiguer le phénomène, les premiers États concernés que sont la Grèce, l'Italie et l'Espagne, lancent différentes opérations maritimes nationales dans lesquelles leurs forces navales sont fortement impliquées. Parmi eux, l'exemple italien est très révélateur du poids des forces navales dans la gestion migratoire (§1.). Toutefois, l'ampleur de l'enjeu est telle que des opérations internationales doivent rapidement prendre le relai pour épauler ces pays les plus touchés par la vague migratoire (§2.).

§1. Les opérations nationales : l'exemple italien

L'Italie est le premier pays européen à avoir impliqué de façon massive sa marine de guerre pour répondre à ce défi méditerranéen. Avant même le pic de la vague migratoire, les autorités italiennes avaient lancé l'opération *Mare Nostrum*. Sa création faisait suite aux réactions autant nationales qu'internationales après un énième drame ayant eu lieu quelques temps auparavant et occasionnant le naufrage de 366 migrants au large de l'île italienne de Lampedusa. Son objectif était double : lutter contre les trafics d'êtres humains et secourir d'éventuels migrants naufragés.

Mare Nostrum n'a duré qu'un an, d'octobre 2013 à octobre 2014. Pour autant, des moyens considérables y ont été alloués puisqu'entre 700 et 1000 marins italiens y étaient affectés en permanence. Cela représente un navire d'assaut amphibie, deux corvettes, deux patrouilleurs ainsi qu'une petite dizaine d'aéronefs⁸⁸. C'est évidemment beaucoup plus que l'opération précédente, *Vigilanza Costante*, qui intervenait depuis 2004 dans le détroit de Sicile. Lors de cette opération n'était engagé qu'un unique navire militaire assisté d'un avion de patrouille maritime. Pour autant, tous ces effectifs n'ont pas suffi à absorber le choc de la vague migratoire, d'où son remplacement par l'opération européenne *Triton*.

⁸⁸ Dossier de la *Marina Militare* sur l'opération *Mare Nostrum*.

En mars 2015, le gouvernement italien lance une nouvelle opération nationale : *Mare Sicuro*. L'objectif officiel est différent de l'opération précédente puisqu'il s'agit cette fois de sécuriser les approches maritimes via la protection du trafic en mer et de lutter contre les menaces terroristes en provenance de Libye. Dans les faits, l'opération s'apparente rapidement à la gestion d'une crise migratoire puisqu'entre 2015 et 2017 pas moins de 50 000 migrants seront secourus et environ 750 passeurs seront interpellés⁸⁹.

Début 2018, les autorités italiennes décident d'élargir le champ d'action de l'opération pour y inclure des missions de soutien aux garde-côtes dans la lutte contre l'immigration illégale et la traite d'êtres humains. *Mare Sicuro*, toujours en cours à ce jour, a mobilisé jusqu'à six navires de guerre en même temps⁹⁰. Parmi eux, de nombreux bâtiments de premier rang y ont contribué, notamment des frégates lance-missiles et même le navire d'assaut amphibie *San Giusto*.

Dans les deux opérations, les forces navales italiennes ont fourni l'essentiel des moyens dédiés à la gestion du phénomène migratoire en mer. Le cas est pourtant loin d'être unique en Méditerranée : la marine espagnole est par exemple à l'origine de la plupart des effectifs en charge de la surveillance maritime dans la zone entre l'Espagne et le Maroc. Pour autant, cette mission propre à la fonction garde-côtes ne peut s'appréhender sous le seul prisme national. Il existe d'autres cadres, internationaux cette fois, impliquant eux aussi des forces navales militaires dans la gestion migratoire.

§2. Les opérations internationales

La vague migratoire est un enjeu transversal par nature. Elle ne s'arrête pas aux frontières des pays riverains, pas plus que l'annonce des nombreux décès ne laisse insensible les chancelleries et sociétés des pays plus au Nord. En conséquence, sa gestion a rapidement nécessité le renfort d'opérations internationales qui se répartissent les zones d'intervention. Pourtant fondamentalement militaire, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) joue un rôle dans la gestion des flux migratoires en mer Égée (A/). En outre, les dispositifs de surveillance européens comme *Triton* ou *Indalo* ont mobilisé un nombre significatif de marines

⁸⁹ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, p. 51.

⁹⁰ Dossier de la *Marina Militare* sur l'opération *Mare Sicuro*.

de guerre européennes afin de contribuer à l'effort de surveillance et d'assistance en Méditerranée (B/).

A/ Le renfort atlantique

Dans le cadre de l'opération *Sea Guardian*, l'OTAN mène depuis février 2016 une mission de renseignement et de surveillance des mouvements migratoires en mer Égée. Il s'agit bien d'une mission de renseignement et à ce titre, l'OTAN fournit les informations récoltées à la fois à FRONTEX et à l'État grec mais aussi aux garde-côtes turcs. En revanche son mandat n'implique pas d'intervenir. Or, en mer, le secours aux naufragés est obligatoire en vertu de la solidarité des gens de mer. Pour éviter d'avoir à intervenir, les navires de l'OTAN ont comme consigne de se placer à bonne distance des couloirs empruntés par les migrants et de ne privilégier que les moyens de surveillance aéromaritimes.

Les forces navales de l'OTAN sont un soutien bienvenu pour FRONTEX. Les bâtiments déployés, généralement au nombre de six, disposent en principe de radars de plus grande portée, complétant utilement les moyens de l'agence européenne⁹¹.

Il faut cependant relativiser la portée de ce renfort car il semble davantage s'agir d'une opération de communication politique pour montrer que l'OTAN et les pays concernés ont la volonté d'agir. D'une part, le mandat juridique est assez réduit puisque les navires de l'alliance atlantique n'ont pas de pouvoir de police et doivent se contenter du droit de la mer. D'autre part, il n'y a pas à proprement parler de renforts puisque les effectifs déployés l'étaient déjà dans le cadre du groupe maritime permanent de l'OTAN n°2, le SNMG2.

B/ Le renfort européen

En mars 2015, le patrouilleur de haute mer *Commandant Birot* de la marine française sauve 217 migrants au large de la Libye. Le même jour, la frégate *Bersagliere* et le patrouilleur *Vega* de la *Marina Militare* annoncent le sauvetage respectivement de 778 et 675 migrants⁹². Au total, près de 2000 naufragés seront secourus par les navires des forces navales et des corps

⁹¹ Dossier de presse sur la participation de l'OTAN dans la crise migratoire en mer Égée, 8 août 2019.

⁹² AFP, *Méditerranée : un patrouilleur français sauve 217 migrants*, L'Express, 3 mai 2015.

de garde-côtes présents sur place. Si ces chiffres peuvent impressionner de prime abord, ils n'ont pourtant rien d'inhabituel à cette période.

En Méditerranée centrale (MEDCENT), l'opération *Triton* est lancée en 2014 pour reprendre le flambeau de l'opération italienne *Mare Nostrum*. La zone géographique est donc celle des eaux italiennes ainsi qu'une partie des zones de recherche et de sauvetage de l'Italie et de Malte. Là encore, l'opération est officiellement dédiée à la surveillance des frontières et non au sauvetage des migrants. Elle durera un peu plus de trois ans, entre fin 2014 et début 2018 et impliquera chaque mois jusqu'à neuf navires, trois aéronefs et deux hélicoptères. Ces forces navales ne proviennent pas des effectifs de FRONTEX mais bien des forces navales des États-Membres de l'Union européenne. L'agence européenne de garde-côtes et de garde-frontières supervise néanmoins ces moyens en provenance des 26 États membres impliqués. La marine française y participera en envoyant régulièrement des bâtiments, le plus souvent des patrouilleurs de haute mer comme le *Commandant Bouan* ou l'*EV Jacoubet*⁹³. L'opération *Thémis* reprend le flambeau le 1^{er} janvier 2018 et adapte sa mission à l'évolution des enjeux. En effet, depuis 2015 les flux de migrants ont largement baissé⁹⁴ et la priorité est désormais la détection de la criminalité transfrontalière⁹⁵.

Toujours en MEDCENT, l'opération *Sophia* est lancée le 22 juin 2015 par l'Union Européenne afin de lutter avant tout contre les passeurs et les trafics illicites⁹⁶. À noter que le mandat ne fait pas mention des actions de secours aux personnes naufragées, mais celles-ci sont de toute façon une obligation morale et juridique. En 2016, la mission s'étoffe et inclut désormais le soutien et la formation des garde-côtes libyens. Elle intervient dans les eaux internationales qui ne sont pas couvertes par l'opération *Triton*. Pas moins de 25 États se mobilisent et réunissent pour l'occasion une quinzaine de moyens navals et aéronautiques⁹⁷. Parmi ces derniers, on retrouve notamment le porte-aéronefs italien *Garibaldi*, le PHM français

⁹³ RÉDACTION, *Les opérations menées par la Marine en Méditerranée*, Cols Bleus, 21 mars 2018.

⁹⁴ Avec 205 000 entrées irrégulières en Méditerranée, l'année 2017 est en baisse de 60% par rapport à l'année précédente. Encore aujourd'hui le flux continue de décroître progressivement, sans toutefois revenir à son niveau antérieur à la crise migratoire.

⁹⁵ Dossier de FRONTEX sur l'opération *Thémis*.

⁹⁶ Décision (PESC) 2015/778 du Conseil du 18 mai 2015 relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED).

⁹⁷ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, p. 53.

Commandant Ducuing, le bâtiment de ravitaillement allemand *Main*, la frégate espagnole *Navarra*, le bâtiment multi rôles britannique *HMS Echo* et le navire d'assaut amphibie italien *San Giorgio*⁹⁸. L'opération prend fin le 31 mars 2020 et est immédiatement remplacée par l'EUNAVFOR MED *Irini*. Cette dernière n'a cependant pas les mêmes objectifs et relève moins de la gestion migratoire.

En Méditerranée occidentale (MEDOC), l'Union Européenne est à l'origine de deux opérations⁹⁹ : *Indalo* et *Minerva*. En 2016, trois navires et deux aéronefs y étaient déployés chaque mois. Les effectifs sont plutôt réduits car la voie est relativement marginale par rapport aux deux autres. En effet, l'action coordonnée des marines marocaines et espagnols incitent les passeurs à se reporter sur la voie en MEDCENT, car moins surveillée par les garde-côtes libyens.

En Méditerranée orientale (MEDOR), l'opération Poséidon vise quant à elle à apporter un soutien technique à l'État grec dans sa surveillance des frontières avec la Turquie voisine¹⁰⁰. Sur son volet maritime, l'opération mobilise jusqu'à 19 bâtiments de divers États membres mais ces navires sont généralement de taille assez réduite. L'opération est elle-aussi officiellement coordonné par l'agence FRONTEX.

Le constat qui se dégage de toutes ces opérations est le caractère névralgique du soutien des forces navales dans la gestion migratoire. Les moyens hauturiers dont elles disposent sont en effet particulièrement utiles pour répondre à ce type de problématique.

⁹⁸ Ibid., p.59.

⁹⁹ Il existe une troisième opération, *Héra*, mais celle-ci n'est pas à proprement parler méditerranéenne puisqu'elle intervient au niveau des îles Canaries.

¹⁰⁰ Dossier de FRONTEX sur l'opération *Poséidon*.

CHAPITRE 2 : LES FORCES NAVALES DANS LES OPÉRATIONS DE HAUTE INTENSITÉ

Le présent chapitre a vocation à traiter du volet militaire des opérations conduites par les forces navales. L'approche retenue consistera à étudier dans un premier temps certaines démonstrations de force des nations riveraines (**Section 1**) puis de s'attacher dans un second temps aux doctrines d'emploi pour les forces navales des principales puissances extérieures (**Section 2**). L'objectif de ce chapitre est de mettre en exergue le rôle militaire des forces navales en Méditerranée à travers des illustrations concrètes.

À noter que toutes les grandes fonctions des marines de guerre ne seront pas étudiées. Certaines, comme la dissuasion nucléaire, n'ont pas d'intérêt particulier pour la Méditerranée. La mission est sensiblement la même que dans n'importe quelle autre zone maritime à travers le monde. S'il est probable que des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) naviguent ou ont navigué dans ce bassin, il n'y a aucun moyen de le vérifier. D'autres, comme le soutien aux opérations spéciales et les missions de renseignement, sont faites sous le sceau du secret. En conséquence, l'absence de sources ouvertes ne permet pas de pouvoir pleinement les appréhender.

De la même manière, toutes les opérations navales à vocation militaire ayant eu lieu dans la Méditerranée au cours de ces vingt dernières années ne pourront pas être abordées. Le choix a donc été fait de ne sélectionner que quelques-uns des phénomènes les plus représentatifs.

Section 1 : Les démonstrations de force des nations riveraines

La mer Méditerranée accueille en son sein certaines des marines les plus opérationnelles. La Marine nationale française est sans conteste la plus puissante, tant en terme de capacités que de tonnage brut. Les marines italiennes et turques ne doivent pas être négligées puisqu'elles disposent pratiquement de l'éventail complet des forces d'une flotte de guerre. Bien qu'en baisse capacitaire depuis plusieurs années, l'*Armada Española*¹⁰¹ reste un acteur important en Méditerranée et clôture ce bref horizon des principales puissances navales issues du bassin.

¹⁰¹ Terme désignant la marine de guerre espagnole.

Les bâtiments de premier rang de ces marines sont taillés pour les missions de guerre et peuvent jouer un rôle décisif en cas d'intervention armée. L'affirmation n'est d'ailleurs pas purement théorique puisque l'opération *Harmattan* a démontré *in concreto* ce rôle offensif des forces navales françaises (§1.). De surcroît, les marines de guerre des pays riverains sont régulièrement employées dans des missions de sûreté maritime. L'opération *Sea Guardian* a par exemple mobilisé un grand nombre de bâtiments issus des flottes méditerranéennes (§2.).

§1. L'intervention armée : l'exemple de l'opération *Harmattan*

« *La Marine est faite pour le combat, pour le préparer, d'abord et le cas échéant pour l'accomplir* »¹⁰²

Le choix de l'opération *Harmattan* pour illustrer l'intervention armée en Méditerranée n'est pas anodin. Cette intervention en Libye est en effet la seule à avoir mobilisé l'ensemble du spectre des missions de guerre des forces navales, a *fortiori* françaises, au cours de ces dernières années.

L'action prend place sur le territoire libyen de mars à octobre 2011. L'objectif est la mise en œuvre de la résolution 1973 décidé par le Conseil de sécurité de l'ONU¹⁰³. Les États sont enjoins à prendre toutes les mesures jugées nécessaires pour protéger les populations civiles. À cette période, la guerre civile fait rage dans le pays et le régime de Mouammar Kadhafi n'hésite pas à s'en prendre aux non-combattants. La France décide d'intervenir militairement. Le groupe aéronaval (GAN) basé autour du porte-avions *Charles de Gaulle* (CGD) appareille de Toulon dès le 22 mars, soit à peine trois jours après le début de l'opération. Il prend alors l'appellation opérationnelle de Task Force 473 (TF 473).

Cette mission de haute intensité est couronnée de succès, au moins sur le plan militaire. Le régime de Kadhafi a chuté face aux efforts conjugués des milices révolutionnaires, des forces de l'OTAN et d'*Harmattan*. Au cours de cette opération, les forces navales ont été décisives à plus d'un titre :

La première plus-value est bien évidemment celle du groupe aérien embarqué (GAE). La paire de E-2 Hawkeye, les rafales M et les quelques Super Etendard Modernisés du porte-

¹⁰² Gal de Gaulle, Président de la République, École navale, 1965.

¹⁰³ S/RES/1973 (2011) adoptée par le Conseil de sécurité le 17 mars 2011.

avions (PA) *Charles de Gaulle* ont accompli un nombre considérable de missions de renseignement et de bombardement en soutien des forces au sol. Cela représente en effet pas moins de 1100 sorties entre les mois de mars à juin¹⁰⁴. Le CDG révèle alors toute son utilité puisqu'il constitue une véritable base flottante située à proximité du théâtre d'intervention.

La deuxième, peut-être la plus décisive, est celle des bâtiments de projection et de commandant (ou PHA). Le *Tonnerre* puis le *Mistral* vont se succéder au cours de l'opération. Leur présence a permis d'accueillir un détachement d'hélicoptères de l'Armée de Terre. Cette capacité complémentaire de frappes précises au sol a fait, aux dires des militaires sur place, une énorme différence¹⁰⁵.

Enfin, les autres bâtiments composant le GAN ne sont pas en reste puisqu'ils ont eux aussi pu intervenir. Les frégates ont par exemple joué un rôle fondamental en protégeant à la fois les navires sensibles (PA et BPC) et les convois d'aide humanitaire acheminée par bateaux mais aussi en s'assurant du respect de l'embargo décidé par l'ONU. Elles ont aussi pu repousser plusieurs tentatives de raids nautiques menées par des bateaux remplis d'explosifs, neutraliser des batteries côtières avec leur artillerie et même procéder au déminage d'abords maritimes¹⁰⁶. De la même manière, la Marine nationale a confirmé que des sous-marins nucléaires d'attaque avaient participé à des missions de captation de renseignement au plus près des côtes libyennes¹⁰⁷. Il a également été confirmé que des commandos marines ont réalisé des raids contre des objectifs terrestres, en s'infiltrant et s'exfiltrant depuis la mer¹⁰⁸.

Cette opération de la TF 473 est une démonstration éclatante de la capacité des forces navales à réaliser des missions d'intervention armée. Ces dernières ne sont pourtant pas le seul rôle qu'ont endossé les forces navales dans la zone libyenne. En effet, la situation sur place requiert encore aujourd'hui une surveillance constante de la part des marines de la région.

¹⁰⁴ RÉDACTION, *Libye : Le point sur les opérations avec l'amiral Coindreau*, Mer et Marine, 10 juin 2011.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Jean-Dominique MERCHET, *La Marine dévoile les missions de ses sous-marins au large de la Libye*, Secret Défense, 8 novembre 2011.

¹⁰⁸ Jean-Dominique MERCHET, *Ce que le COS a vraiment fait en Libye... et ce qu'il n'a pas fait*, Secret Défense, 20 novembre 2012.

§2. La sûreté maritime : l'exemple de l'opération *Sea Guardian*

Le 12 novembre 2014, un navire de la marine égyptienne est pris d'assaut par plusieurs embarcations terroristes en provenance du Sinaï. L'affrontement fera huit morts dans les rangs égyptiens¹⁰⁹. Si l'évènement n'a pas fait grand bruit, il n'en a pas moins été un avertissement sérieux à l'égard des États ayant des intérêts dans la région : le terrorisme peut s'exporter en mer. Si la cible de cette attaque était un navire militaire, rien n'exclut qu'à l'avenir, un bâtiment civil puisse être visé. L'évènement rappelle avec force qu'assurer la sûreté maritime est l'une des missions dévolues aux forces navales en Méditerranée.

En novembre 2016, l'opération *Sea Guardian* est lancée par l'OTAN¹¹⁰. Elle reprend alors globalement le mandat de sa prédécesseure, *Active Endeavour*, lancée quant à elle après les attentats du 11 septembre. *Sea Guardian* est avant tout une mission militaire de surveillance maritime et de lutte contre le terrorisme dans le bassin méditerranéen¹¹¹. Elle participe notamment à la mise en œuvre de l'embargo sur les armes à destination de la Libye décidé le 14 juin 2016 par le Conseil de sécurité¹¹². Elle s'assure également du respect de la liberté de navigation en haute mer et peut être amenée à protéger des structures et zones sensibles.

Si cette opération n'est pas propre aux pays riverains, une partie significative des moyens navals mis à disposition de *Sea Guardian* proviennent des sœurs latines (France¹¹³, Italie, Espagne) et de la Turquie. En 2017 par exemple, *Sea Guardian* est composée de la frégate française *Guépratte*, de la frégate italienne *Scirocco* et du patrouilleur de haute mer espagnol *Serviola*¹¹⁴.

Cette mission est avant tout la démonstration de l'intérêt de bâtiments issus des forces navales lorsqu'il s'agit de surveiller une zone aussi grande que la mer Méditerranée. Leurs moyens de détection performants et surtout leurs capacités à durer en haute mer leur offrent un avantage indéniable par rapport aux garde-côtes ou aux seules forces aériennes.

¹⁰⁹ AFP, *Égypte : un bateau de la marine attaqué*, Le Figaro, 12 novembre 2014.

¹¹⁰ Communiqué du Conseil Atlantique suite au sommet de Varsovie, 9 juillet 2016.

¹¹¹ Dossier de presse sur l'opération *Sea Guardian*, 9 juillet 2018.

¹¹² S/RES/2292 (2016) adoptée par le Conseil de sécurité le 14 juin 2016.

¹¹³ À noter que la Marine nationale n'y participe plus depuis le retrait de la France prononcé le 1^{er} juillet 2020.

¹¹⁴ RÉDACTION, *OTAN – Opération Sea Guardian sous commandement français*, 20 juillet 2017.

Section 2 : Les stratégies d'influence de puissances extérieures

La mer Méditerranée a cette particularité comparable à nulle autre : elle accueille pratiquement toutes les plus grandes forces navales présentes à travers le monde¹¹⁵, y compris celles qui n'en sont pas riveraines. L'US Navy y est ainsi présente par l'intermédiaire de sa puissante VI^{ème} flotte. La Royal Navy britannique y croise également grâce à Gibraltar et à ses emprises chypriotes. Plus curieusement, la flotte russe semble s'aventurer de nouveau en Méditerranée avec une force qu'on ne lui avait plus prêtée depuis l'ère soviétique. Enfin, la marine de guerre chinoise, véritable outsider parmi ces puissances, a elle aussi fait remarquer sa présence dans le bassin.

Il n'existe pas un rôle unique pour toutes ces forces navales extérieures. Il s'agit plutôt d'une multitude de stratégies visant à asseoir des intérêts radicalement différents. Pour ces marines de guerre, la Méditerranée est un véritable terrain de jeu qui résume pratiquement à lui seul l'ordre géopolitique actuel. La position de Washington est particulièrement ambivalente. Si les Etats-Unis restent l'acteur dominant du bassin, il est devenu clair aux yeux de tous qu'ils semblent être en perte de vitesse (§1.). Dans le même temps, des acteurs émergents comme la Russie et la Chine voient le bassin méditerranéen comme le moyen idéal pour parvenir à leurs ambitions (§2.).

§1. La dualité de la domination navale américaine

Lorsque l'ancien secrétaire d'État Henry Kissinger explique qu'un porte-avions n'est rien de moins que 100 000 tonnes de diplomatie, il met l'accent sur le fort pouvoir d'influence que peut avoir un bâtiment de guerre sur les pays qui l'entourent. L'implantation de la VI^{ème} flotte de l'US Navy en Méditerranée s'inscrit pleinement dans un tel objectif (A/). En effet, apte à réagir rapidement à n'importe quelle situation de crise dans une région qui n'en manque pas, cette force navale est primordiale dans le maintien de l'influence américaine dans la région. Pour autant, malgré la dizaine de porte-avions que possèdent les États-Unis à l'heure actuelle, aucun n'est affecté de manière permanente en Méditerranée. Ce constat, s'il peut être critiqué, est néanmoins révélateur de l'importance décroissante que Washington porte à ce bassin. Pour mieux comprendre cette tendance, peut-être faut-il regarder plus à l'Est (B/).

¹¹⁵ Selon la classification retenue par Hervé COUTAU-BÉGARIE, les seules exceptions étant très relatives puisqu'il s'agit respectivement de l'Inde et la Corée du Sud.

A/ Un couloir stratégique

La présence des États-Unis en Méditerranée n'est pas nouvelle et se vérifie dès la fin du XVIII^{ème} siècle. Des représentations commerciales sont établies au Maghreb dès 1783¹¹⁶. Le premier navire de guerre américain entre dans le bassin méditerranéen en 1794¹¹⁷. La doctrine Monroe adoptée au début du XIX^{ème} siècle va toutefois mettre un coup d'arrêt au développement des intérêts américains dans la région. Les forces de Washington vont alors se concentrer sur leur propre continent et délaissier ce qui relève des affaires du Vieux Monde. La Seconde Guerre Mondiale marque le véritable retour en force des américains dans la zone. La VI^{ème} flotte s'installe durablement dans la région, d'abord à Nice de 1945 jusqu'en 1966 puis jusqu'à aujourd'hui à Gaète, en Italie. Pendant la Guerre froide, l'objectif est d'assurer la suprématie navale face à la 5^{ème} Eskadra soviétique et de stabiliser la région. C'est le principe même de la théorie du vide¹¹⁸ développée par Eisenhower et selon laquelle toute zone dans laquelle les américains ne sont pas présents serait potentiellement comblée par ses rivaux.

À l'heure actuelle, les forces armées américaines, *a fortiori* navales, ont un rôle préventif dans la protection de ce corridor stratégique et ce à plusieurs titres :

Aux yeux de Washington, la Méditerranée est d'abord un couloir commercial dont dépend 26% de son pétrole et 50% de ses échanges avec l'Asie¹¹⁹. Par conséquent, la marine américaine cherche à garantir la liberté de navigation¹²⁰ afin que le trafic puisse se poursuivre. Le placement des bases navales américaines le montre bien, ces dernières étant systématiquement positionnées à proximité des routes maritimes mondiales (canal de Sicile, détroit de Gibraltar, etc.).

¹¹⁶ Mustapha BENCHENANE, *Les États-Unis et la Méditerranée*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 9 janvier 2019.

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Fernando DEL POZO, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE, Patrick HEBRAD, *Les diplomaties navales en Méditerranée*, Institut français des relations internationales, Revue Politique étrangère, 2016.

¹²⁰ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, 7 février 2017, p. 16.

C'est ensuite un axe d'endiguement pour l'Iran, la Russie et peut-être bientôt la Chine¹²¹. Depuis ces dernières années, certaines de ces puissances viennent contester la domination occidentale dans la région. La Russie vient par exemple établir des zones d'interdiction en MEDOR¹²². C'est d'ailleurs dans cet objectif que l'US Navy et ses alliés réalisent des missions FONOPS (*Freedom of navigation operations*) en mer Noire et dans le canal de Syrie.

C'est aussi une façon de protéger l'État hébreu auquel Washington apporte un indéfectible soutien sur la scène internationale¹²³. Toute action offensive à l'égard d'Israël pourrait potentiellement être suivie d'une intervention des forces armées américaines, dont l'US Navy.

C'est bien sûr une manière de disposer des moyens nécessaires pour une éventuelle évacuation de ses ressortissants. L'US Navy a d'ailleurs réalisé des missions de ce type au début de l'année 2011 lors du début du conflit libyen.

Le bassin méditerranéen constitue en dernier lieu une ligne de front pour contrer et endiguer l'expansion djihadiste¹²⁴ qui sévit en Libye, au Sinaï mais aussi au Levant et au Moyen-Orient. Les bases américaines en Méditerranée servent d'espace de transit pour pouvoir se projeter rapidement¹²⁵.

B/ Un basculement asiatique

Depuis ces dernières années, les États-Unis amorcent un rééquilibrage considérable de leurs forces au profit de la zone indopacifique où converge désormais près de 60% des effectifs de l'US Navy¹²⁶. Le pivot asiatique est d'ailleurs assumé dans les rapports officiels puisque la

¹²¹ Conférence en ligne, Pierre RAZOUX, *Les États-Unis peuvent-ils se désengager de Méditerranée ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 21 février 2021.

¹²² Voir la partie consacrée à l'enracinement du déni d'accès russe.

¹²³ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *Stratégies de sécurité en Méditerranée*, Fondation pour la recherche stratégique, octobre 2018.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *op. cit.*

¹²⁶ Stratégie maritime éditée par le U.S. Sea Services', *Advantage at Sea, Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*, décembre 2020.

stratégie maritime américaine de 2019 précise dès sa préface que la marine de guerre chinoise est devenue la principale menace navale pour les intérêts américains¹²⁷. La mer Méditerranée n'y est d'ailleurs même pas mentionnée une seule fois.

En conséquence, la présence militaire américaine a diminué partout ailleurs et notamment sur tout le pourtour méditerranéen. Les forces navales, représentées par la VI^{ème} flotte de l'US Navy, ont perdu près de 50% de leurs effectifs en l'espace de seulement 10 ans¹²⁸. Le phénomène est d'ailleurs dénoncé par les plus hautes autorités navales, dont l'amiral Foggo, ancien commandant de la VI^{ème} flotte¹²⁹.

Il faut cependant relativiser matériellement ce basculement à l'Est pour plusieurs séries de raison. Premièrement, l'évolution technologique fait que les marines de guerre disposent de moins d'effectifs que leurs homologues des décennies précédentes. La montée en gamme qualitative des équipements permet d'atteindre les mêmes objectifs, sinon meilleurs, avec moins d'effectifs. Deuxièmement, les forces navales américaines ne sont jamais très loin. Des effectifs importants croisent dans l'océan Indien, principalement à Djibouti mais aussi sur l'archipel des Chagos. D'autant plus qu'en cas de crise, des navires affectés dans d'autres régions du monde peuvent eux-aussi rejoindre les lieux de tension en quelques jours voire quelques semaines pour les plus éloignés. Troisièmement, la VI^{ème} flotte dispose d'un réseau de bases très bien placées susceptibles de protéger les points de passage obligés, compensant ainsi partiellement les faibles effectifs. Côté MEDOC, les USA sont présents à la Rota (ES), à Bizerte (TN), mais aussi à Gaète et Sigonella (IT). Côté MEDOR, les américains disposent de plusieurs bases en Crète (GR), mais aussi de facilités portuaires et aériennes en Israël et à Chypre¹³⁰.

En définitive, il apparaît extrêmement peu probable que les États-Unis se retirent de la mer Méditerranée. La zone reste un foyer de crises potentielles et requiert une force de prévention apte à réagir rapidement. Il est cependant vrai que les moyens qui y sont affectés sont systématiquement revus à la baisse depuis plusieurs années. Les principaux rivaux des

¹²⁷ Stratégie maritime éditée par le U.S, *Advantage at Sea, Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*.

¹²⁸ Conférence en ligne, Pierre RAZOUX, *Les États-Unis peuvent-ils se désengager de Méditerranée ?*

¹²⁹ John GRADY, *Foggo : U.S. Needs More Forward Presence in Mediterranean Sea*, USNI News, 13 février 2018.

¹³⁰ Cf. Annexe IV : Les États-Unis protègent les flux énergétiques en Méditerranée

américains l'ont d'ailleurs bien compris et s'investissent de plus en plus dans le bassin méditerranéen.

§2. *Les ambitions navales des puissances émergentes*

Depuis la fin de la Guerre froide, la Méditerranée est unanimement considérée comme un lac de l'OTAN où les États-Unis et leurs alliés règnent en maîtres. Ces dernières années semblent pourtant remettre en cause la très classique configuration géopolitique des grandes puissances du bassin. De nouveaux acteurs émergents profitent du vide laissé par le pivot américain pour venir contester la suprématie de l'OTAN dans son pré-carré. Toutefois, les ambitions navales de ces puissances arrivantes ne se croisent pas toujours. Intérêts économiques pour l'une et intérêts sécuritaires et politiques pour l'autre, la Chine (**A**) et la Russie (**B**) n'ont manifestement pas les mêmes objectifs en Méditerranée. Il n'empêche que ces derniers n'hésitent pas à s'afficher comme des partenaires et même à se présenter comme une alternative au *leadership* de l'OTAN.

A/ La stratégie prospective chinoise

Le début de la construction du port d'El Hamdania, près de Cherchell en Algérie, est la dernière illustration en date des ambitions portuaires chinoises sur le pourtour méditerranéen. Depuis le lancement en 2013 de la Belt and Road Initiative¹³¹ (BRI), les sociétés chinoises ont participé au développement d'un nombre considérable de ports de la région, comme Valence en Espagne, Trieste et Vado en Italie et Le Pirée en Grèce. Parallèlement, la branche Marine Networks de l'équipementier Huawei s'investit depuis 2008 dans les câbles sous-marins en MEDOR¹³². Cette montée en puissance dans le bassin est d'abord économique puisqu'elle vise à s'assurer qu'il existe suffisamment d'infrastructures pour faciliter les communications et l'échange de marchandises. Elle s'accompagne toutefois d'un phénomène beaucoup plus discret mais pourtant bien réel : l'expansion progressive de la *People Liberation Army Navy* (PLAN)¹³³ en mer Méditerranée.

¹³¹ Le terme français retenu est celui des nouvelles routes de la soie, par opposition aux routes historiques.

¹³² Marianne PÉRON-DOISE, *La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée*, Revue Défense Nationale, 2019.

¹³³ L'acronyme PLAN est le plus souvent retenu pour désigner la marine de guerre chinoise, il sera conservé pour cette étude.

Le développement des nouvelles routes de la soie est en réalité indissociable de celui de la marine de guerre chinoise, a *fortiori* en Méditerranée. Le déploiement de la PLAN dans la zone est préventif puisqu'il vise d'abord à protéger les routes maritimes internationales empruntées par la Chine. Ces dernières sont essentielles pour l'économie chinoise. Elles recouvrent non seulement une bonne part des exportations du pays, mais aussi son approvisionnement en ressources énergétiques et en matières premières. Depuis qu'elle en a pris conscience et surtout qu'elle en a les moyens, la Chine a commencé à vouloir s'implanter militairement en mer Méditerranée. Ces dernières années ont en effet vu se multiplier les apparitions de la marine de guerre chinoise¹³⁴ dans la région. Fait notable, en 2011 la flotte chinoise évacue 30 000 ressortissants de Libye lors de l'intervention occidentale contre la Jamahiriya de Mouammar Kadhafi. Première opération dans le bassin méditerranéen, l'évènement est une véritable affirmation de puissance du pouvoir chinois¹³⁵. En 2013, les forces navales chinoises escortent le transport d'armes chimiques provenant de Syrie¹³⁶. En 2015, elles évacuent de nouveau des ressortissants à proximité de la Méditerranée, au Yémen¹³⁷. La même année, les marines russes et chinoises réalisent pour la première fois un exercice commun en MEDOR¹³⁸.

À ce jour pourtant, la Chine ne dispose pas encore d'emprises strictement militaires en Méditerranée. Il faut comprendre que pour les Chinois, la Méditerranée ne s'appréhende pas seule et qu'il existe déjà des points d'appui non loin ou directement en son sein mais qui ne lui appartiennent pas. Ainsi, elle utilise principalement sa toute nouvelle¹³⁹ base navale localisée à Djibouti, ou plus ponctuellement celle de son allié russe en Syrie, à Tartous¹⁴⁰. De manière plus générale, cette ambition chinoise s'inscrit dans la continuité de sa stratégie de protection des nouvelles routes de la soie déjà existante dans l'océan Indien. Le bassin méditerranéen semble n'être qu'une étape de plus pour cette puissance maritime en réseau. Une étape à mettre

¹³⁴ À noter que par marine de guerre chinoise, l'auteur entend se référer à celle de la république populaire de Chine et non à celle de la république de Chine de Taïwan.

¹³⁵ AFP, *L'évacuation des Chinois de Libye sert aussi la propagande de Pékin*, La Dépêche, 2 mars 2011.

¹³⁶ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée.

¹³⁷ Marianne PÉRON-DOISE, *op. cit.*

¹³⁸ Magnus NORDENMAN, *Why the Chinese Navy is in the Mediterranean*, USNI News, 14 mai 2015.

¹³⁹ La base chinoise à Djibouti a été inauguré en 2017.

¹⁴⁰ Marianne PÉRON-DOISE, *op. cit.*

en relation avec des points d'appui déjà présents notamment au Pakistan, au Sri Lanka et en Birmanie¹⁴¹.

L'acquisition de toutes ces infrastructures maritimes méditerranéennes par des sociétés chinoises n'est pas anodine pour autant et s'inscrit dans une doctrine stratégique plus large¹⁴². Ces compagnies sont certes privées, mais elles sont toutes liées de près ou de loin à Pékin. Elles peuvent donc être plus ou moins forcées à coopérer avec le régime. En conséquence de quoi, ces ports se révèlent être autant de bases duales, à usages civil et militaire. Un port capable de réaliser des opérations de maintenance et un approvisionnement en carburant à un porte-conteneurs peut très bien faire de même pour un bâtiment militaire. Ainsi, à la manière du jeu de go, Pékin place au fur et à mesure ses pions sur tout le pourtour méditerranéen. En achetant tous ces hubs portuaires, le pouvoir chinois semble préparer ses positions pour l'avenir. Dès lors, si la Chine décidait d'orienter sa politique méditerranéenne vers un interventionnisme croissant, elle disposerait de nombreuses emprises à travers toute la Méditerranée. Par exemple, le port du Pirée, pourtant civil, a déjà accueilli des escales de la flotte de guerre chinoise¹⁴³. De par ses possessions, Pékin détiendrait aussi des moyens de limiter ou au moins freiner l'accès à certains ports. De la même manière, le contrôle qu'exerce le pouvoir chinois sur Huawei Marine Networks pourrait potentiellement conduire à des coupures des communications en MEDOR.

Contrairement à son partenaire russe avec qui elle entretient de très bonnes relations¹⁴⁴, la puissance chinoise n'est pas – encore – dans une logique de confrontation avec les puissances occidentales riveraines et extérieures¹⁴⁵. Plutôt discrète jusque-là, la PLAN ne cherche pas à faire des démonstrations de puissance en Méditerranée. Elle n'est pas dans son pré-carré traditionnel : la mer de Chine méridionale. Toutefois, deux facteurs pourraient changer potentiellement la donne dans les années à venir : le développement effréné que connaît la PLAN et surtout l'agressivité croissante de Pékin en matière de diplomatie extérieure. Les évolutions futures de la situation méritent d'être surveillées car le rôle de la marine de guerre

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *op. cit.*

¹⁴³ Marianne PÉRON-DOISE, *op. cit.*

¹⁴⁴ Colloque en ligne, *L'OTAN face aux défis et opportunités du bassin méditerranéen*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 27 novembre 2020.

¹⁴⁵ Propos tenus par le CRC1 Thierry De La Burgade lors d'un entretien en date du 16 mars 2021.

chinoise dans le bassin méditerranéen pourrait alors grandement évoluer et dépasser celui de la seule prévention des crises.

B/ L'enracinement du déni d'accès russe

En 2018, l'amiral Korolev, alors à la tête de la marine russe, la VMF¹⁴⁶, déclarait : « *Personne ne doute que notre présence en Méditerranée est sérieuse et durera longtemps* »¹⁴⁷. Dix ans plus tôt, une telle affirmation de la part d'un officiel russe serait apparue totalement fantaisiste. L'effondrement du bloc soviétique avait en effet conduit au départ de la 5^{ème} Eskadra, laissant le champ libre aux forces navales des puissances de l'OTAN. De plus en plus vieillissante du fait de son abandon par les politiques publiques du jeune État russe, la VMF semblait avoir quitté la Méditerranée pour de bon. C'est à partir de l'été 2012 que la marine russe se réimplante à nouveau de manière permanente¹⁴⁸ et qu'elle lance un certain nombre de partenariats avec quelques-uns des pays de la région (Syrie, Egypte, Israël)¹⁴⁹. L'année 2015 semble pourtant être la véritable date charnière, puisqu'elle concorde avec l'intervention militaire visant à sauver le régime de Bachar el-Assad. Ce conflit a donné à la Russie une occasion unique de reprendre appui dans cette région abandonnée par les américains. Depuis, le Kremlin s'est affiché comme une puissance riveraine de la Méditerranée et semble renouer, au moins partiellement, avec son passé soviétique. En 2017, La Russie confirme son intention de s'installer durablement dans la région en concluant auprès du pouvoir syrien un bail de 50 ans pour conserver ses emprises aériennes et navales, respectivement à Hmeimim et Tartous¹⁵⁰.

Les objectifs du pouvoir russe sont clairement affichés¹⁵¹ et vont bien au-delà du simple soutien ponctuel au régime d'el-Assad :

¹⁴⁶ En russe, le terme *Voенно-Морскої флот* signifie « marine de guerre ». Par extension, l'acronyme VMF est devenu le surnom de la marine de guerre russe.

¹⁴⁷ Isabelle FACON, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *L'empreinte militaire russe en Méditerranée orientale à l'horizon 2035*, Fondation pour la recherche stratégique, 30 juillet 2020.

¹⁴⁸ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, p. 30.

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ Rob NORDLAND, *Russia Signs Deal for Syria Bases ; Turkey Appears to Accept Assad*, The New York Times, 20 janvier 2017.

¹⁵¹ Oukase présidentiel n°327, *Fondements de la politique de l'Etat dans le domaine naval à l'horizon 2030*, juillet 2017.

- Obtenir un accès aux mers chaudes et à l'océan mondial.
- Sécuriser une de ses artères économiques principales¹⁵².
- Regagner de l'influence en contestant la suprématie régionale de l'OTAN.
- Interdire le déploiement de forces hostiles (djihadistes ou occidentales) trop près de son étranger proche.

Pour se faire, il a d'abord soutenu la dictature syrienne grâce au « *Syrian Express* »¹⁵³, puis en intervenant offensivement à la fois depuis les mers et par les terres. Une fois le régime stabilisé, Moscou a pu adapter sa stratégie historique du « bastion » en établissant un nouveau bastion stratégique méridional via une zone de déni d'accès (A2/AD) couvrant une portion considérable de la MEDOR¹⁵⁴.

L'*Anti-Access/Area Denial*, soit en français le déni d'accès et l'interdiction de zone, est une stratégie militaire allant du faible au fort. En clair, lorsqu'un pays ne peut pas pleinement contrôler l'espace aéromaritime, il en bloque l'accès aux autres. Au Levant, cette bulle de défense russe A2/AD est rendue possible grâce à l'empilement de différents moyens complémentaires¹⁵⁵ : missiles de croisière naval Kalibr installés sur quelques navires de surface, missiles anti-navires type Bastion-P, missiles anti-aériens S-400, Tor-M2 et Pantsir, brouillage électronique, couverture radar étendue, déploiement de sous-marins Kilo et d'avions de patrouille maritime, etc. L'ensemble de ces moyens vient créer une zone dans laquelle n'importe quelle force étrangère serait particulièrement vulnérable en cas d'affrontement. Il convient de préciser au lecteur que ce type de déploiement n'est pas totalement infranchissable en temps de guerre, puisque les moyens russes alloués restent relativement réduits¹⁵⁶, rendant possible une saturation du dispositif. D'autant que l'envoi de renforts dépend largement de la permissivité d'Ankara, en charge du détroit du Bosphore. En revanche, ce système suffit largement en temps de paix, étant à même de dissuader la plupart des marines de guerre rivales

¹⁵² On estime que 30% des exportations énergétiques russes passent par la mer Noire et la mer Méditerranée.

¹⁵³ Surnom donné à la noria de navires russes en provenance de mer Noire et venant ravitailler l'armée syrienne alors en grande difficulté.

¹⁵⁴ Cf. Annexe XI : La bulle A2/AD en Méditerranée orientale

¹⁵⁵ Arnaud PEYRONNET, *Les stratégies de déni d'accès en Méditerranée, problème ou solution ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 28 avril 2020.

¹⁵⁶ La force navale permanente en Méditerranée ne comporte généralement qu'entre dix et quinze bâtiments.

de s'aventurer trop loin dans la zone protégée ou à défaut de contraindre leurs choix opérationnels.

À noter que d'autres procédés secondaires participent aussi de ce déni d'accès. Ainsi, en cas de déploiements étrangers importants dans la zone, les forces navales stationnées en Méditerranée sont rapidement renforcées par des unités en provenance de la mer Noire¹⁵⁷. La Russie emploie aussi régulièrement l'outil de la fermeture des zones maritimes et aériennes sous prétexte d'exercices militaires, forçant les flottes étrangères à rester à distance¹⁵⁸.

Contrairement à la maîtrise des mers et océans, cette tactique de déni d'accès ne demande pas de moyens navals particulièrement lourds. Une flotte réduite mais moderne est à même d'y parvenir grâce au phénomène de « Kalibrisation »¹⁵⁹, c'est-à-dire l'emport de nombreux missiles de croisière naval Kalibr sur un ensemble de navires de faible tonnage. Cette évolution est devenue quasi nécessaire de par le vieillissement des navires hauturiers hérités de l'URSS et de la forte réduction des financements alloués à la VMF. La doctrine a certes l'avantage de compenser la perte d'effectifs numériques avec l'octroi d'une véritable dissuasion conventionnelle mais elle a comme principal inconvénient la transformation de la marine russe en une flotte verte, à savoir une flotte littorale incapable de se projeter loin et longtemps.

Des évolutions de la doctrine navale russe dans le bassin pourraient faire leur apparition dans les années à venir. D'une part, la Russie a conclu un accord avec Chypre pour pouvoir mouiller des bâtiments de sa marine de guerre affectés à la lutte antiterroriste dans des bases chypriotes. Il est d'ailleurs important de noter que ces dernières sont situées à proximité immédiate des emprises britanniques¹⁶⁰. Si l'accord est relativement modeste à ce jour, rien n'exclut qu'il puisse s'étendre dans le futur. L'ambition russe ne semble donc pas vouloir s'arrêter à la Méditerranée orientale mais pourrait s'exporter en Méditerranée centrale et occidentale. Certains experts redoutent à juste titre un prolongement en Algérie avec qui la marine russe fait régulièrement des exercices mais aussi et surtout en Libye. Le soutien officiel

¹⁵⁷ Isabelle FACON, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *op. cit.*

¹⁵⁸ Arnaud PEYRONNET, *Les stratégies de déni d'accès en Méditerranée, problème ou solution ?*

¹⁵⁹ Arnaud PEYRONNET, *Perspectives navales : Les capacités de projection de puissance de la marine russe, mythe ou réalité ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 16 mars 2020.

¹⁶⁰ Romaric GODIN, *Chypre se rapproche ouvertement de la Russie*, La Tribune, 5 mars 2015.

et officieux¹⁶¹ apporté au général Haftar laisse présager de l'établissement d'une emprise navale sur le sol libyen et du déni d'accès qui l'accompagne¹⁶².

¹⁶¹ La société militaire privée russe Wagner, plus connue sous le nom de « Groupe Wagner », est très investi en Libye. Bien qu'ils ne soient pas officiellement liés au pouvoir russe, ses membres sont en réalité des proxys de ce dernier.

¹⁶² Arnaud PEYRONNET, *Les stratégies de déni d'accès en Méditerranée, problème ou solution ?*

**TITRE II – L'ÉMERGENCE DES FLOTTES DES PAYS
DU SUD ET DE L'EST MÉDITERRANÉEN**

Les deux dernières décennies ont été le théâtre de quasi-révolutions dans de nombreuses marines de guerre des pays du Sud et de l'Est méditerranéen (PSEM). Longtemps considérées comme le parent pauvre de leurs forces armées, ces flottes se sont largement développées et modernisées. Les intentions derrière ces renforcements peuvent parfois sembler obscures de prime abord. Ces choix s'expliquent néanmoins par des besoins propres à chacun de ces pays, quoique parfois liés, qu'il s'agira d'expliquer (**Chapitre 1**).

Dans le même temps, ce développement naval des PSEM est une véritable aubaine pour les industries du secteur. Ces contrats représentant plusieurs millions d'euros provoquent une concurrence acharnée entre les quelques nations disposant d'une industrie navale militaire capable de répondre à ces besoins. Pour faire la différence, ces États n'hésitent plus à recourir au soutien de leur propre marine de guerre (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Une volonté de s'équiper

Chapitre 2 : Un enjeu de rivalité pour les exportations de défense

CHAPITRE 1 : UNE VOLONTÉ DE S'ÉQUIPER

Le présent chapitre a vocation à traiter du bond qualitatif et quantitatif qu'ont connu certaines forces navales des PSEM au cours des dernières années. Si les motifs sont multiples, un élément est commun à toutes les nations étudiées. Tous ont bien compris qu'une marine puissante permet non seulement de protéger ses intérêts souverains mais surtout de s'afficher comme une puissance à vocation régionale sur laquelle il faut compter.

L'approche retenue pour l'étude de ce phénomène sera avant tout géographique. Il sera abordé dans un premier temps la situation des pays du Sud méditerranéen (**Section 1**). Le cas des principales puissances navales de l'Est méditerranéen fera quant à lui l'objet d'une seconde partie (**Section 2**). À noter qu'en accord avec les choix retenus dès l'avant-propos, tous les PSEM ne feront pas l'objet de sections à part entière. Il convient toutefois d'en expliquer ici les motifs, pays par pays.

Premièrement, malgré un potentiel maritime certain de par ses 1300km de côte, la Tunisie n'a manifestement pas pu ou n'a pas voulu mettre la mer au cœur de ses priorités immédiates. Le pays ne dispose que d'une flotte au format très réduit, avec à peine 4500 hommes et quelques patrouilleurs hauturiers en guise de navires amiraux¹⁶³. Les derniers mois laissent néanmoins présager un regain d'intérêt pour cette vocation maritime longtemps délaissée. En effet, la nomination en décembre dernier d'Asma S'hiri Laabidi à la tête du tout nouvellement créé Secrétariat Général de la Mer¹⁶⁴ laisse augurer une prise de conscience nationale autour de la question de la mer. Il faut tout de même relativiser cet enthousiasme et exclure la Marine nationale tunisienne du champ d'étude. Le développement d'une flotte de guerre n'est pas l'affaire de quelques mois, comme en témoigne les propos certes anciens mais plus que jamais d'actualité tenus par François d'Orléans, le prince de Joinville : « *En Marine, rien ne s'improvise, pas plus les bâtiments que les hommes. Pour avoir une Marine, il faut la vouloir beaucoup, et surtout la vouloir longtemps* »¹⁶⁵.

¹⁶³ Stéphane GALLOIS et Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *Flottes de combat*, 58^{ème} éd., Collection « Beau livre », Rennes, Éditions Ouest-France, 2018, p. 1383.

¹⁶⁴ RÉDACTION, *Asma S'hiri Laabidi, nommée secrétaire générale de la Mer*, Leaders, 4 décembre 2020.

¹⁶⁵ Philippe METZGER, Alain ZIMERAY, *Sentinelles des mers : regards sur la Marine au XXI^e siècle*, Paris, Marines Editions, 2011, p. 64.

La Libye, fortement impactée par sa guerre civile de 2011, ne dispose plus d'une véritable flotte de guerre à même de réaliser des missions de haute intensité. Les quelques moyens légers dont elle dispose ont surtout profité à sa branche de garde-côtes¹⁶⁶. La flotte libyenne est principalement destinée à des missions de basse intensité dédiées à l'Action de l'État en mer, comme la gestion des flux migratoires et la lutte contre les passeurs illégaux. L'absence d'un gouvernement unique et l'extrême instabilité que connaît le pays rendent impossible, au moins à moyen terme, le développement d'une véritable force navale libyenne.

Côté syrien, la priorité n'est pas non plus donnée au développement d'une force navale. Un équipement vieillissant hérité de son allié soviétique¹⁶⁷ et des effectifs réduits font de la marine syrienne une flotte de sixième catégorie selon la classification retenue pour cette étude¹⁶⁸. Le régime syrien profite de la présence navale offerte par son partenaire russe pour concentrer ses moyens sur sa reconquête terrestre. La Syrie ne semble donc pas avoir d'ambitions navales sérieuses, du moins à moyen terme.

Le voisin libanais ne fait pas exception. Malgré un réel potentiel maritime principalement lié à la fois à un littoral étendu et à la découverte de ressources énergétiques, le gouvernement de Beyrouth n'est pas en mesure de développer une véritable flotte. La marine actuelle ne dispose que de quelques petits navires à vocation côtière¹⁶⁹. La situation interne du Liban, déchiré par les conflits communautaires et en situation de faillite financière, ne permet pas d'espérer un développement de sa force navale dans un futur proche.

La marine de la République de Chypre n'est pas totalement négligeable puisqu'elle dispose de quelques petits navires relativement modernes¹⁷⁰ et d'équipages bien formés. Ces derniers multiplient les exercices menés conjointement avec certaines puissances navales présentes en Méditerranée, notamment la France¹⁷¹. Toutefois, sa taille très réduite et sa

¹⁶⁶ Stéphane GALLOIS et Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *op. cit.*, p. 938.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 1328.

¹⁶⁸ Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Traité de stratégie*, 3^{ème} éd., Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2002.

¹⁶⁹ Stéphane GALLOIS et Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *op. cit.*, p. 935.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 371.

¹⁷¹ RÉDACTION, *La frégate La Fayette s'entraîne avec la marine chypriote*, Cols Bleus, 18 octobre 2019.

limitation à la seule protection des abords immédiats du pays justifient son exclusion du champ d'étude.

Quant aux deux États non reconnus que sont la Palestine et la République turque de Chypre du Nord, ils ne disposent pas non plus de véritables marines de guerre. Pour la Palestine, seule la bande de Gaza dispose d'un accès à la mer, mais ce dernier n'est emprunté que par des pêcheurs. Concernant Chypre du Nord, sa sécurité maritime est, à l'instar de sa sécurité terrestre, assurée directement par la Turquie elle-même depuis le conflit de 1974.

Section 1 : Les pays du Sud méditerranéen

Depuis les deux dernières décennies, le Maroc et l'Algérie semblent se placer dans une course à l'armement naval. Les deux voisins multiplient l'acquisition de moyens toujours plus modernes et surtout à même d'opérer des missions de haute intensité. Si tout porte à croire que la justification d'un tel engouement se trouve principalement dans la rivalité ancienne qu'entretiennent les deux États du Maghreb, d'autres motifs sont également avancés (§1.).

L'Égypte n'a jamais particulièrement brillé pour sa marine de guerre. La répartition du budget de la défense s'est longtemps faite au détriment du volet maritime. La vocation de la flotte égyptienne consiste ou plutôt consistait en premier lieu à surveiller un littoral étendu et surtout le canal de Suez, à la fois source de prestige et de revenus pour le pays. L'arrivée en 2015 de la frégate multi-missions (FREMM) Tahya Misr et surtout l'obtention l'année suivante de deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) changent radicalement la donne. Par ces achats, l'Égypte affiche au grand jour son ambition de vouloir peser davantage dans la balance régionale (§2.).

§1. La rivalité Maroc-Algérie

En 2018, 60% des dépenses d'armement du continent africain était le seul fait de deux pays : le Maroc et l'Algérie¹⁷². Si cette émergence capacitaire ne concerne pas que leurs forces

¹⁷² Akram KHARIEF, *Algérie - Maroc : que pèsent leurs forces militaires ?*, Middle East Eye, 11 avril 2018.

navales, ces dernières se sont considérablement renforcées depuis ces dernières décennies. Les deux pays historiquement rivaux semblent se lancer dans une course à l'armement naval (A/). La menace de l'un vis-à-vis de l'autre est sans conteste le principal motif de ce renforcement. Pour autant, d'autres facteurs peuvent eux aussi expliquer le bond en avant de leurs marines de guerre respectives (B/).

A/ La course à l'armement naval

Les deux dernières décennies ont vu les budgets alloués aux forces navales augmenter, permettant ainsi des appels d'offre pour des navires de premier rang. À noter que l'ampleur de ces achats doit toujours être mis en perspective avec les capacités financières de ces pays. Ainsi, le budget annuel de la défense marocaine atteint 3,5 milliards de dollars pour l'année 2018, soit près de dix fois moins que son équivalent français à la même époque¹⁷³.

Côté algérien d'abord, l'effort remonte à l'ambitieux plan de modernisation lancé en 2006. Depuis, la marine s'est à la fois modernisée et agrandie. Si les forces navales algériennes se sont traditionnellement dotées de navires soviétiques, l'accent semble désormais être mis sur la diversité des fournisseurs, incluant des industriels occidentaux et même chinois.

Ainsi, depuis 2014 la marine algérienne s'organise autour du navire amiral *Kalaat Béni Abbès* dérivé de la classe italienne San Gorgio. Ce bâtiment aux capacités aéronautiques et amphibies déplace 9000 tonnes, ce qui en fait le plus gros de toute la marine d'Alger et même de la région. Le reste de la flotte de surface n'est pas en reste, grâce à l'achat de deux frégates MEKO A200 de construction allemande et déplaçant chacune 3500 tonnes. Ces deux frégates pourraient être bientôt épaulées par trois autres exemplaires du même modèle¹⁷⁴. Trois corvettes type C28A de construction chinoise et déplaçant 3000 tonnes à pleine charge ont également rejoint les ports algériens au cours de la décennie 2010. Enfin, trois corvettes du type Tiger¹⁷⁵ déplaçant 1900 tonnes chacune et quatre patrouilleurs hauturiers du type 22160 déplaçant eux 1700 tonnes ont été commandés aux industriels russes¹⁷⁶. Ces navires modernes viennent

¹⁷³ Loi de finances initiale pour 2018.

¹⁷⁴ Vincent GROIZELEAU, *L'Algérie modernise et muscle sa flotte*, Mer et Marine, 22 juillet 2016.

¹⁷⁵ La classe Tiger correspond à la version export des Stereguschiy russes.

¹⁷⁶ Vincent GROIZELEAU, *L'Algérie réceptionne son 5^{ème} Kilo et commande des corvettes à la Russie*, Mer et Marine, 4 mai 2018.

compléter le reste de la flotte de surface, plus ancienne et bien plus légère mais partiellement modernisée¹⁷⁷.

La composante sous-marine est historiquement présente en Algérie et constitue d'ailleurs l'un de ses points forts, du moins sur le papier. La marine algérienne dispose de sous-marins soviétiques depuis le début des années 1980, d'abord de classe Roméo puis de classe Kilo 877¹⁷⁸. Posséder une sous-marine est un privilège rare dans la région, seuls trois États africains en sont dotés¹⁷⁹. Souhaitant garder cette expérience avantageuse, l'Algérie a d'abord commandé deux sous-marins russes de classe Kilo 636 en 2006 avant d'en racheter deux autres du même modèle en 2014. Les quatre exemplaires disposent de missiles de croisière naval (MdCN) Kalibr, eux-aussi de construction russe. Le rival marocain multiplie quant à lui les intentions d'achat de sous-marins sans pour autant les concrétiser¹⁸⁰. En outre, la flotte algérienne s'est particulièrement démarquée en essayant systématiquement de combler ses vides capacitaires. Cet effort lui a permis de créer une force aéronavale en se dotant d'hélicoptères britanniques (Super Lynx MK140) et d'hélicoptères italiens (AW139 et AW101)¹⁸¹. Parallèlement, trois bâtiments de sauvetage, sisterships de l'Abeille Bourbon, sont venus créer un corps de navires dédiés au sauvetage en mer qui faisait défaut à la marine algérienne¹⁸². Dans le même ordre d'idée, le chasseur de mines El-Kasseh construit en Italie et mis à l'eau en 2016¹⁸³ est venu combler le vide en matière de guerre des mines.

L'Algérie a acquis au cours de ces dernières années une influence maritime inédite pour le pays. Autrefois reléguée au statut de puissance mineure, Alger tend à devenir un acteur de poids en MEDOC. Tout n'est pas encore joué pour autant puisque certains défis restent encore à relever. Le plus important d'entre eux est très certainement le trop grand nombre de fournisseurs. Si multiplier les sources revêt une utilité politique certaine, cela peut

¹⁷⁷ Par exemple, les trois frégates de classe Koni II et les trois corvettes du type Nanuchka II ont fait l'objet de modernisation significative.

¹⁷⁸ Sabil ZEROUAL, *Quelle doctrine et quel emploi pour les Forces Navales Algériennes ?*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), 2018.

¹⁷⁹ Respectivement l'Algérie, l'Afrique du Sud et l'Égypte

¹⁸⁰ Mohamed BADRANE, *Des sous-marins français pour la Marine royale ?*, Aujourd'hui, 11 mars 2021.

¹⁸¹ Sabil ZEROUAL, *Quelle doctrine et quel emploi pour les Forces Navales Algériennes ?*

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Vincent GROIZELEAU, *L'Algérie modernise et muscle sa flotte.*

potentiellement entrainer en retour des difficultés d'interopérabilité et de logistique au sein d'une flotte très hétéroclite.

Côté marocain cette fois, le constat est plus mitigé. À l'instar de son homologue algérienne, la marine royale marocaine (MRN) mêle désormais un grand nombre de navires anciens avec quelques navires plus modernes. L'importance qu'a acquis la marine pour le royaume chérifien a eu pour conséquence plusieurs achats conséquents au cours de ces dernières années. L'exemple le plus parlant de cet intérêt pour la mer est la livraison en 2014¹⁸⁴ de la FREMM Mohammed VI auprès du constructeur français DCNS¹⁸⁵. Depuis cette date, ce bâtiment habituellement à vocation hauturière sert de navire amiral pour la flotte marocaine, qui elle est plutôt côtière. Ce choix est surprenant puisque la somme dépensée pour la FREMM aurait pu servir à l'achat de navires plus légers mais plus nombreux et mieux adaptés aux missions dévolues à la marine du royaume chérifien. Néanmoins, ces capacités anti-sous-marines semblent être une réponse à la modernisation des sous-marins algériens¹⁸⁶. En parallèle, trois frégates de classe Sigma produites aux Pays-Bas, plus légères mais tout aussi modernes, avaient déjà rejoint la marine royale quelques années auparavant.

La MRN fait face à de nombreux défis capacitaires. Contrairement à son voisin algérien, elle ne dispose plus d'aucun moyen amphibie à l'heure actuelle¹⁸⁷. S'il est vrai qu'elle comprend trois bâtiments de débarquement de taille moyenne, ceux-ci devraient bientôt être retirés du service, d'autant que leurs capacités sont loin d'égaliser celles du *Kalaat Béni Abbès*. De plus, la composante aéronavale marocaine est pratiquement inexistante¹⁸⁸. Seuls trois hélicoptères Panther viennent équiper la marine marocaine, ce qui n'est même pas assez pour armer les quelques navires de surface susceptibles d'accueillir des hélicoptères. Cette absence a pour conséquence logique une diminution drastique des capacités anti-sous-marines de l'ensemble de la marine marocaine, cela alors même que les sous-marins constituent le fer de lance de la flotte algérienne. Par ailleurs, malgré la possession de deux frégates de classe

¹⁸⁴ Vincent GROIZELEAU, *Livraison demain de la FREMM marocaine*, Mer et Marine, 29 janvier 2014.

¹⁸⁵ La société de construction navale de défense DCNS (Direction des Constructions Navales Services) est désormais connue sous le nom de Naval Group.

¹⁸⁶ Vincent GROIZELEAU, *La flotte marocaine monte en puissance*, Mer et Marine, 19 décembre 2010.

¹⁸⁷ Sabil ZEROUAL, *Les forces navales marocaines*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), 2018.

¹⁸⁸ *Ibid.*

Floréal, la capacité de surveillance maritime fait encore cruellement défaut à la marine royale¹⁸⁹. Le nombre trop réduit de bâtiments ne permet pas un contrôle effectif de la zone économique exclusive marocaine.

Malgré un nombre important de défis à relever et certains choix qui peuvent interroger, la marine marocaine a déjà accompli un bond considérable, tant qualitatif que quantitatif. La MRN partait de pratiquement rien, si ce n'est deux frégates Floréal qui sont d'avantage des bâtiments de surveillance que de guerre¹⁹⁰. D'autant plus que de nombreuses livraisons sont à venir, notamment pour renforcer les capacités de surveillance maritime¹⁹¹.

En définitive, la balance semble clairement pencher en faveur des forces navales algériennes¹⁹². Plus complètes, plus nombreuses et surtout mieux armées, ces dernières semblent davantage à même d'endosser le panel complet qu'on peut attendre d'une marine de guerre, missions de haute intensité incluses. Il faut néanmoins se garder de tout jugement définitif car d'autres facteurs capacitaires entrent en compte, notamment l'entraînement et l'interopérabilité avec des pays alliés. D'autre part, le développement de ces flottes ne peut pas se comprendre uniquement à l'aune de leur rivalité, d'autres facteurs peuvent justifier les choix entrepris.

B/ Un développement multifactoriel

La relation entre les deux pays du Maghreb est historiquement complexe. Depuis leur indépendance, l'Algérie et le Maroc se sont plusieurs fois livrés à l'emploi de la force armée dans leurs querelles territoriales, notamment lors de la guerre des Sables de 1963. Outre les problématiques de frontières, les tensions entre les deux pays s'expliquent par des intérêts fondamentalement divergents. Le Maroc est un partenaire de longue date de l'allié américain et

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ Samir EL OUARDIGHI, *Forces et faiblesses de la marine royale selon un centre d'études espagnoles*, Médias 24, 21 mars 2018.

¹⁹¹ Xavier VAVASSEUR, *Royal Moroccan Navy Orders OPV From Spain's Navantia*, Naval News, 10 janvier 2021.

¹⁹² Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *Stratégies de sécurité en Méditerranée*, Fondation pour la recherche stratégique, octobre 2018.

est favorable des opérations de stabilisation en Afrique alors que l'Algérie, non-interventionniste, s'est toujours placé sur la ligne des non-alignés, s'équipant et s'entraînant tantôt avec la Russie, tantôt avec les Etats Unis¹⁹³. La possibilité d'un affrontement conventionnel entre les deux États entraîne nécessairement le développement de l'ensemble des forces armées des deux pays, et non pas seulement des forces navales. À noter que ce dernier se fait parfois par effet de miroir de l'un vis-à-vis de l'autre, c'est-à-dire que la montée en puissance de la capacité de l'un pouvant provoquer le développement de sa contre-mesure chez l'autre¹⁹⁴. Pour autant, si cette rivalité est fondamentale dans leurs choix stratégiques, d'autres facteurs peuvent expliquer l'essor rapide de leurs forces navales respectives.

Le Maroc se trouve au cœur d'une zone particulièrement stratégique de par son positionnement au niveau du détroit de Gibraltar. Ce passage très étroit voit transiter une part significative du trafic commercial international. Soucieux d'en capter des bénéfices, le pays a investi dans des infrastructures portuaires considérables, notamment le port de Tanger Med ouvert en 2007¹⁹⁵. Le royaume chérifien a dû en conséquence déployer une force navale suffisante pour assumer ses responsabilités en matière maritime et portuaire.

L'îlot de Perejil, situé à proximité de l'enclave espagnole de Ceuta, a mis en lumière d'autres luttes territoriales, cette fois-ci avec l'Espagne. En 2002, l'îlot est occupé par une poignée de soldats marocains qui tentent d'y affirmer la souveraineté de leur pays. Peu de temps après, l'îlot est repris par une armada espagnole dépêchée pour l'occasion¹⁹⁶. L'affrontement est symptomatique des tensions qui existent autour des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla. Humilié, le Maroc n'a pas oublié cet événement et il n'est pas impossible de voir dans le renforcement de sa flotte une volonté de traiter davantage d'égal à égal avec l'Espagne.

En plus du commerce et des luttes territoriales, le littoral marocain est aussi au cœur d'une des principales voies d'accès vers l'Union Européenne, via l'Espagne. Cette porte d'entrée est particulièrement importante puisqu'elle est un l'un des points de passage obligés pour les flux migratoires, flux qui se sont accélérés depuis la crise migratoire qu'a connu

¹⁹³ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *op. cit.*

¹⁹⁴ Voir l'exemple mentionné ci-dessus à propos de la frégate marocaine à vocation anti-sous-marine.

¹⁹⁵ Vincent GROIZELEAU, *La flotte marocaine monte en puissance.*

¹⁹⁶ Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Le meilleur des ambassadeurs - Théorie et pratique de la diplomatie navale*, Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2010, p. 62-63.

l'Europe. Par ailleurs, cette voie est aussi empruntée par les narcotrafiquants qui y trouvent un itinéraire privilégié pour transporter des stupéfiants, principalement de la résine de cannabis. Enfin, du fait de sa proximité avec l'océan Atlantique la zone est particulièrement riche en ressources halieutiques, induisant mécaniquement un phénomène de pêches illicites. Au regard de ce panel de menaces potentielles, la marine royale a un rôle considérable à jouer en matière de surveillance côtière. Cela implique nécessairement des conséquences sur les effectifs.

L'Algérie partage une partie des préoccupations marocaines, notamment concernant le trafic maritime et dans une moindre mesure pour la gestion migratoire. En revanche, contrairement au voisin chérifien, l'Algérie a également la sécurisation de ses champs gaziers en ligne de mire. En effet, la compagnie nationale d'exploitation d'hydrocarbure a découvert au début des années 2010 des gisements offshore au large de ses côtes, au niveau de Beïda et d'Oran¹⁹⁷. Aux dires de certains experts, il faudrait voir dans cette montée en puissance de l'armée algérienne une capitalisation de la rente par les militaires. Ces derniers possèdent en effet de nombreux intérêts, notamment dans les sociétés nationales. Le renforcement des forces armées, *a fortiori* navales, leur serait donc profitable¹⁹⁸.

En somme, l'état de la marine algérienne et celui de son homologue marocaine doivent d'abord être compris dans un contexte géopolitique complexe incluant bien sûr luttes territoriales, mais aussi intérêts économiques et gestion migratoires et enfin problématiques sécuritaires et policières. Tous ces enjeux importants se croisent et rendent, chacun à leur manière, nécessaire de développer des forces navales modernes et bien équipées à même d'y répondre.

§2. L'essor égyptien

Suite à l'implication russe dans les événements survenus dans le Donbass ukrainien et en Crimée, la France a refusé de céder à la Russie les deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) qu'elle construisait pour sa marine. Ce qui sera plus tard surnommé

¹⁹⁷ Lahcene BRAHMI, *Exploration du pétrole en offshore en Algérie, Les premiers forages à Bejaïa et Oran*, L'Econews, 15 juillet 2014.

¹⁹⁸ Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *op. cit.*

l'affaire des Mistral débouchera début octobre 2015 par un nouveau contrat entre l'industriel français DCNS et l'État égyptien. Cette acquisition de dernière minute avait alors surpris plus d'un observateur. Et pour cause, ces bâtiments de premier rang sont plutôt réservés aux marines hauturières en recherche de capacités de projection, ce qui n'était clairement pas le cas de l'Égypte jusque-là. En réalité cet achat témoigne d'une préoccupation croissante du Caire pour un environnement sécuritaire régional dégradé (A/). Loin d'être isolé, ce contrat est une illustration flagrante du renforcement des moyens navals égyptiens qui se déroule depuis quelques années déjà (B/).

A/ L'évolution de l'environnement sécuritaire régional

Les missions traditionnelles de la marine égyptienne relèvent plutôt de la surveillance maritime et de la défense des côtes, notamment du vaste littoral méditerranéen. La protection du très lucratif canal de Suez et plus largement des routes commerciales figure également au nombre des principales missions de la force navale égyptienne. Toutefois, force est de constater que de nouveaux objectifs en lien avec la dégradation de l'environnement sécuritaire régional semblent être venus compléter les rôles classiques alloués à la marine égyptienne.

D'une part, la découverte de larges gisements d'hydrocarbure en MEDOR coïncide justement avec ce bond capacitaire de la marine égyptienne. Ces ressources énergétiques situées dans les zones économiques exclusives des pays de la région nécessitent pour leur protection de s'éloigner des côtes. Or, s'éloigner de la protection de la bande côtière demande de disposer de navires capables de tenir à la mer. La sécurisation de la ZEE implique donc la possession de moyens hauturiers.

D'autre part, les révolutions liées au Printemps arabe de 2011 ont sérieusement érodé la fragile stabilité de la région. Le voisin libyen s'est effondré, laissant place à une guerre civile qui n'a toujours pas trouvé d'issue à ce jour. L'allié syrien a lui aussi connu un conflit interne qui a laissé le pays exsangue. L'Égypte ne fait pas exception puisque le pays a lui aussi connu une révolution ainsi qu'une montée en puissance du djihadisme dans le Sinaï.

La doctrine expansionniste turque est également au nombre des préoccupations du Caire. Celle-ci se matérialise à la fois par une présence turque sur le sol libyen, voisin direct de l'Égypte, mais aussi par des manœuvres en MEDOR pour le contrôle des ressources

d'hydrocarbure. Le conflit hydrique avec l'Éthiopie et le Soudan menace au même titre la stabilité de la région, notamment en mer Rouge.

Enfin, le chaos politique que traverse actuellement le Tchad voisin suite à la mort du président Idriss Déby inquiète également les autorités politiques égyptiennes. La mort de cet autocrate laisse présager la fin du verrou stratégique que constituait le pays, pouvant impacter à terme la sécurité de l'État égyptien.

Le ministère de la défense égyptien ne cache pas d'ailleurs que ce renforcement naval est à mettre en lien avec le soutien aux forces terrestres stationnées près de la frontière libyenne mais aussi avec la sécurisation des ressources naturelles, notamment en Méditerranée¹⁹⁹.

Outre ces préoccupations sécuritaires bien réelles, il faut également garder à l'esprit qu'il y a une part de prestige derrière ces achats²⁰⁰, qu'ils soient navals ou non d'ailleurs. L'exemple des deux BPC est particulièrement frappant puisque ces navires sont d'abord conçus pour projeter des forces (hélicoptères et amphibies) à longue distance. Or, à l'exception de l'intervention au Yémen dans le cadre du projet *Joint Arab Force*²⁰¹, les opérations de l'armée égyptienne sont avant tout régionales. En procédant ainsi, Le Caire cherche à montrer ostensiblement que l'Égypte est devenue une puissance sur laquelle il faut compter. Le ministre de la marine français Georges Leygues disait dès 1929 « être une puissance mondiale, cela veut dire être une puissance maritime »²⁰², le président Abdel Fattah al-Sissi semble l'avoir bien compris.

B/ Le renforcement des moyens navals égyptiens

La première décennie de ce siècle n'est pas très glorieuse pour la marine égyptienne, ses bâtiments sont à la fois anciens et vétustes. Au-delà de quelques patrouilleurs et vedettes

¹⁹⁹ Communiqué du Ministère de la Défense égyptien suite à la réception de la deuxième FREMM italienne, 15 avril 2021.

²⁰⁰ Jean-Dominique MERCHET, *Mais que va donc faire l'Égypte de ses deux Mistral ?*, *l'Opinion*, 23 septembre 2015.

²⁰¹ Les forces égyptiennes contribuent à l'opération « Restaurer l'espoir » contre les Houthis. Le cadre qui a été trouvé est celui de la *Joint Arab Force*, une force armée au service de la Ligue Arabe.

²⁰² Philippe METZGER, Alain ZIMERAY, *op.cit.*, p. 159.

rapides, les effectifs se limitent à quatre frégates américaines de classe Oliver Hazard Perry (OHP) construites dans les années 1980 et deux frégates de classe Knox construites dans les années 1970. Quelques corvettes légères et quatre sous-marins type Roméo datant eux-aussi des années 1980 viennent compléter ce tableau. Particulièrement démunie tant en terme d'équipements que d'effectifs, la marine égyptienne doit se contenter d'un spectre de mission limité à la seule surveillance côtière, rôle qu'elle partage avec la garde côtière.

La dernière décennie marque toutefois un tournant majeur pour la marine égyptienne. En l'espace de quelques années, Le Caire a multiplié les commandes d'armement auprès de partenaires étrangers. Le premier contrat d'envergure remonte à 2011, lorsque l'Égypte achète deux sous-marins type 209 au groupe allemand TKMS²⁰³. Deux autres suivront à peine trois ans plus tard, début 2014. Le T-209 remplace alors les quatre exemplaires type Roméo devenu obsolètes et bien loin des capacités offertes par le sous-marin allemand. Ce nouveau modèle, bien plus moderne, est principalement à vocation côtière et peut être employé tant un rôle de renseignement que de soutien aux opérations des forces spéciales.

En juin 2014, Le Caire réitère et s'offre auprès de la France quatre corvettes Gowind 2500²⁰⁴, le modèle le plus lourd de toute la classe Gowind avec un déplacement de 2400 tonnes en charge. En juin 2015, presque un an jour pour jour après l'achat précédent, l'Égypte n'hésite pas à se procurer la frégate *Tahya Mistr*²⁰⁵ en payant intégralement le coût d'achat. Fait surprenant, le bâtiment est directement prélevé dans le parc de la Marine nationale et ne passe donc pas par la phase traditionnelle de contrat, de construction puis de livraison. Cela témoigne à la fois de l'empressement égyptien mais aussi du soutien financier des pays du Golfe qui financent ces achats²⁰⁶. Avec un déplacement de 6000 tonnes en charge, la frégate *Tahya Mistr* vient considérablement renforcer la crédibilité des forces de surface égyptiennes.

Quelques mois après, en octobre, Le Caire profite de l'offre faite par la France et rachète les deux bâtiments de projection et de commandement initialement destinés à la marine russe. Les deux bâtiments, le *Gamal Abdel Nasser* et le *Anouar el Sadate*, sont respectivement mis en

²⁰³ Vincent GROIZELEAU, *L'impressionnante montée en puissance de la flotte égyptienne*, Mer et Marine, 18 avril 2016.

²⁰⁴ Michel CABIROL, *DCNS : les quatre corvettes en Egypte, c'est fait !*, La Tribune, 10 juillet 2014.

²⁰⁵ Vincent GROIZELEAU, *op. cit.*

²⁰⁶ Jean-Dominique MERCHET, *op. cit.*

service en juin et septembre de l'année 2016. D'un tonnage de 21 300 tonnes à pleine charge, ces navires de la classe Mistral offrent à la marine égyptienne une base logistique mobile capable de projeter au-loin des forces terrestres directement depuis la mer. L'achat d'hélicoptères de combat Kamox-52 russes peu de temps après peut d'ailleurs laisser penser que la flotte égyptienne chercherait à s'inspirer des raids d'hélicoptères français menés depuis ses bâtiments de classe Mistral lors de l'opération Harmattan, en Libye.

En septembre 2018, le ministère égyptien de la Défense confirme la commande de quatre frégates MEKO A200 de conception allemande. Ces navires de guerre polyvalents déplacent 3400 tonnes à pleine charge. Début 2020, le gouvernement égyptien officialise l'achat de deux FREMM commandées cette fois-ci à l'Italie²⁰⁷. Plus lourdement armées, ces deux frégates déplacent 6900 tonnes. La dernière des deux, la frégate *Bernice*, vient tout juste d'être affectée à la base navale d'Alexandrie.

En parallèle, l'Égypte investit pour rénover ses anciens navires américains²⁰⁸, notamment les quatre frégates de classe OHP mentionnées précédemment. Ces navires ne sont donc pas amenés à disparaître, au moins dans le moyen terme. Il faut également mentionner plusieurs achats destinés à renforcer l'aéronautique navale, d'abord une vingtaine d'hélicoptères italiens AW149 de Leonard²⁰⁹ puis douze drones Martin V Bat de conception américaine destinés à la surveillance maritime²¹⁰.

L'inauguration en janvier 2020 d'une toute nouvelle base navale à Bernice achève le constat et démontre l'incroyable progression de la marine égyptienne en l'espace de seulement une décennie. La flotte égyptienne, marquée par sa défaite en 1973 face à la flotte israélienne lors de la bataille de Damiette, n'a désormais plus rien à voir avec son homologue actuelle. La marine égyptienne est désormais une force navale conséquente sur laquelle il faut compter et qui ne craint pas la comparaison avec la Turquie ou Israël. Son ossature solide lui permet

²⁰⁷ Laurent LAGNEAU, *L'italien Fincantieri a livré une frégate multimissions à l'Égypte*, OPEX 360, 1 janvier 2021.

²⁰⁸ Akram KHARIEF, *L'Égypte compte investir 554 millions de dollars pour rénover ses navires américains*, Menadefense, 1 août 2019.

²⁰⁹ Akram KHARIEF, *Hélicoptères pour la marine égyptienne: Leonardo rafle la mise !*, Menadefense, 28 avril 2019.

²¹⁰ Akram KHARIEF, *Des drones américains pour la marine égyptienne*, Menadefense, 1 octobre 2019.

désormais d'asseoir ses ambitions hauturières et de s'afficher non seulement comme une puissance régionale mais aussi comme la plus grande force navale d'Afrique.

Section 2 : Les pays de l'Est méditerranéen

Le mois de mai 2021 est marqué par l'arrivée en Israël de la deuxième corvette Sa'ar VI développée par des industriels allemands Naval Yards Holdings et de ThyssenKrupp Marine Systems²¹¹. Ce navire ultra moderne est le deuxième d'une série de quatre destinée à renforcer les capacités navales de l'État hébreu. Ce renforcement inespéré tranche avec la traditionnelle austérité qui caractérisait jusqu'à il y a peu les moyens maritimes d'Israël (§1.).

De son côté, la Turquie possède sans conteste la flotte la plus puissante de ce côté-ci de la Méditerranée. Les moyens alloués au développement de cette marine de guerre doivent avant tout se comprendre dans l'application d'une stratégie géopolitique maritime ambitieuse (§2.).

§1. Le rattrapage israélien

La marine israélienne a longtemps été considérée comme un élément secondaire dans la défense du territoire. Même rapportée à la taille démographique relativement réduite du jeune pays, les effectifs de la marine semblent presque dérisoires par comparaison avec leurs homologues des autres branches. Ce constat est le fait d'un désintérêt pour les enjeux maritimes présent depuis la création de l'État d'Israël (A/). Pour autant, la dernière décennie a vu une évolution significative des moyens alloués aux forces navales du pays. Ce renforcement est à mettre en lien avec le changement du contexte stratégique dans la zone et des intérêts israéliens qui y sont inhérents (B/).

A/ Un désintérêt historique pour le milieu marin

En plus d'une large façade maritime longue de 250 kilomètres donnant sur la Méditerranée, l'État hébreu dispose d'un accès direct à la mer Rouge via le port militaire

²¹¹ Vincent GROIZELEAU, *TKMS livre une nouvelle corvette israélienne*, Mer et Marine, 5 mai 2021.

d'Eilat. Ce dernier est d'autant plus stratégique qu'il permet à une partie de la flotte israélienne d'accéder à la mer Rouge sans passer par le canal de Suez, contrôlé par le rival égyptien. En outre, Israël a longtemps été entouré d'ennemis et l'est toujours à l'heure actuelle²¹², au moins partiellement. La mer est le seul corridor à même d'amoindrir ce phénomène d'enclavement et de permettre notamment des ravitaillements en armes impossibles par voie terrestre²¹³. Cette géographie particulière pourrait laisser croire que l'État aurait eu tout intérêt à investir dans une marine moderne et bien équipée. Pour autant, la dimension navale de Tsahal²¹⁴ a longtemps été mise de côté par rapport à ses équivalents aériens et terrestres.

Israël entretient un rapport particulier avec l'environnement marin. Si les vagues historiques de migrants juifs se sont surtout installées sur le littoral, la mer n'a jamais vraiment été au cœur des préoccupations politiques. Dans l'esprit des dirigeants israéliens de l'époque la géographie devait d'abord « servir à faire la guerre »²¹⁵. Or, la menace arabe qui a longtemps pesé sur le jeune État hébreu était peut-être aérienne, assurément terrestre, mais pas ou peu maritime. Israël a donc longtemps donné l'impression d'un peuple « dos à la mer »²¹⁶, c'est-à-dire d'un peuple qui pourrait potentiellement être acculé par cette frontière infranchissable en cas d'attaque de ses voisins et qui donc chercherait par conséquent à défendre à tout prix son assise terrestre. La première ministre Golda Meir soulignera d'ailleurs ce tropisme terrestre lorsqu'elle déclarera dans les années 1970 que « *les Égyptiens pouvaient fuir en Egypte, les Syriens en Syrie. Le seul endroit où nous pouvions fuir était dans la mer, et avant de le faire, nous pouvions aussi combattre* »²¹⁷. En conséquence de quoi, Israël a longtemps disposé d'une marine embryonnaire, destinée à une protection immédiate de ses côtes mais pas au-delà²¹⁸. À cette époque, la flotte israélienne doit son relatif développement à un surplus des crédits

²¹² Malgré un cessez-le-feu adopté suite à la résolution 1701 du conseil de sécurité de l'ONU du 11 août 2006, le Liban et Israël sont toujours officiellement en guerre. Il en va de même pour le voisin syrien.

²¹³ Cargo Marine, *Israël et la mer : une ambition nouvelle*, Centre d'Études Stratégiques de la Marine (CESM), 2015.

²¹⁴ L'acronyme Tsahal renvoie à l'hébreu *Tsva Haganah LeIsrael*, c'est-à-dire les Forces de Défense d'Israël dont la Marine dépend fonctionnellement.

²¹⁵ Yves LACOSTE, *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Petite collection Maspero, Paris, Maspero, 1976.

²¹⁶ Thomas GAGNIÈRE, *Israël et son rapport à la mer*, Classe Internationale, 17 décembre 2015.

²¹⁷ *Ibid.*

²¹⁸ *Ibid.*

militaires²¹⁹, et non à une vision stratégique d'ensemble pour la dimension navale. La Guerre des Six Jours de 1967 achèvera d'inscrire dans le marbre ce désamour israélien pour sa vocation maritime. En effet, la perte successive du destroyer INS Eilat, coulé par la marine égyptienne, et le sous-marin INS Dakar, disparu en mer peu de temps après, traumatiseront l'opinion publique du pays²²⁰. La priorité est alors systématiquement donnée au développement des forces aériennes et terrestres. La bonne performance de la flotte israélienne lors de la guerre du Kippour²²¹, seule à même de répliquer à l'ennemi en prenant l'initiative, ne changera pas radicalement la donne.

Pour autant, il convient de relativiser le tableau sombre des forces navales israéliennes puisque celui-ci n'est pas totalement noir, du moins pour les forces sous-marines. La guerre du Kippour de 1973 a eu au moins eu le mérite de déboucher deux ans plus tard sur l'achat d'une poignée de sous-marins types 206 de conception allemande²²². La guerre du Golfe conduit à son tour l'obtention de trois sous-marins, cette fois-ci de type Dolphin I, plus modernes que les précédents. À travers ces acquisitions, l'État hébreu cherche surtout à disposer d'une force de dissuasion navale, potentiellement nucléaire. Au besoin, les sous-marins peuvent également procéder à des missions de captation de renseignement ou d'opérations spéciales. Mais la force sous-marine ne permet pas de réaliser à elle-seule l'ensemble des missions de protection des intérêts souverains. Or, dans le même temps, les forces de surface souffrent toujours d'un cruel manque d'équipements hauturiers.

Le véritable élément déclencheur du sursaut d'Israël en matière de forces navales est bien plus récent. Si la livraison de la frégate *Oz* de classe Sa'ar VI est l'illustration de ce regain d'intérêt, celui-ci a débuté quelques années plus tôt par l'effet conjugué de plusieurs nouveaux enjeux.

²¹⁹ Moshe TZALEL, *From Ice-Breaker to Missile Bot : The Evolution of Israel's Naval Strategy*, London, Greenwood Press, 2000.

²²⁰ Pierre RAZOUX, *Une armée israélienne en pleine mutation*, Institut français des relations internationales, Revue Politique étrangère, 2013.

²²¹ Revue Marines et Forces Navales, *La marine israélienne*, numéro 106, décembre 2006.

²²² Cargo Marine, *op. cit.*

B/ Une nouvelle donne stratégique

Plusieurs phénomènes sont à même d'expliquer cette course à l'armement naval opéré par Israël au cours des dernières décennies.

Au premier chef, il s'agit de la découverte précitée de plusieurs champs importants de gaz au large des côtes israéliennes. Tamar et Leviathan, les deux principaux, sont d'une contenance estimée à 700 milliards de mètre cubes de gaz naturel. Cette découverte représente une manne financière inespérée, d'autant qu'elle permet une potentielle indépendance énergétique. Sécuriser son approvisionnement énergétique est un avantage stratégique certain dont les dirigeants israéliens ne souhaitent pas se passer. Néanmoins, l'extraction de ces ressources nécessite le déploiement d'infrastructures éloignées des côtes et qui peuvent être potentiellement ciblées en cas de guerre ou d'action terroriste²²³.

Les hydrocarbures ne sont pas la seule ressource maritime en jeu pour Israël, l'or bleu joue également un rôle névralgique. Face au stress hydrique que connaît toute la région, le pays s'est doté de plusieurs usines de dessalement permettant de subvenir à une partie significative de sa consommation en eau. Ce procédé rendu possible par la technologie moderne est une alternative idéale pour limiter la dépendance à l'eau tirée du fleuve Jourdain. En plus d'être surexploitée, cette source est un potentiel point faible puisque le fleuve est partagé avec certains rivaux historiques du pays : le Liban, la Jordanie et surtout la Syrie. À cet égard, protéger les usines côtières dédiées au dessalement devient un enjeu d'intérêt national.

Il faut également noter que les dirigeants israéliens restent très préoccupés par l'évolution de menace terroriste, qu'elle provienne du Hamas sunnite ou du Hezbollah chiite. Parmi leurs différentes craintes se trouvent l'approvisionnement en armes de la bande de Gaza²²⁴ et surtout le risque d'une potentielle infiltration d'un commando terroriste par le vecteur marin²²⁵. À ce titre la sanctuarisation des approches côtières est devenue une priorité de la marine israélienne.

²²³ Ari RABINOVITCH, *Israel's navy gears up for new job of protecting gas fields*, REUTERS, 1 avril 2013.

²²⁴ Voir l'interception en novembre 2011 du cargo *Francop* et en mars 2014 du cargo *Klos C*, les deux transportaient de l'armement lourd à destination de la bande de Gaza, dont des missiles sol-mer et sol-air.

²²⁵ RÉDACTION, *Israël: le Hezbollah planifie des attaques maritimes (Ex-commandant des forces navales)*, i24NEWS, 26 juillet 2020.

Enfin, la mondialisation, ou plutôt la maritimisation du monde²²⁶, fait que la mer est plus importante que jamais pour les échanges commerciaux. Tout ou presque transite par bateaux. C'est d'autant plus vrai pour cet État hébreu qui ne commerce pas ou peu avec ses voisins terrestres mais qui, au contraire, échange beaucoup avec l'Union européenne et les États-Unis. La viabilité économique du pays dépend, au moins partiellement, de la protection des voies commerciales donnant sur la Méditerranée.

Ces nouveaux enjeux stratégiques intimement liés au milieu marin ont un impact immédiat sur la visibilité et le budget de la marine israélienne. En conséquence cela entraîne un élargissement considérable de l'éventail des rôles qui lui sont alloués. Si la marine israélienne bénéficiait déjà d'une relative modernisation, notamment via les trois frégates de la classe Sa'ar V produite aux États-Unis, la protection de ces nouveaux enjeux rend nécessaire un développement significatif de l'ensemble des forces navales du pays.

Ce renforcement des capacités débute par l'acquisition de nouvelles frégates de la classe Sa'ar VI, plus connue sous le nom alloué par son constructeur allemand : MEKO A100. Ces navires hauturiers particulièrement modernes et polyvalents peuvent traiter tant des missions de basse intensité que de haute intensité. La composante sous-marine en sort également encore renforcée grâce à l'acquisition des derniers nés de la classe des sous-marins d'attaque Dolphin²²⁷. Il faut aussi mentionner la production d'un nombre significatif de patrouilleurs de classe Dvora Mk III et Shaldag Mk III, certes plus légers mais capables d'intervenir très rapidement sur une zone. La probabilité d'un affrontement naval avec de potentiels adversaires étatiques étant assez faible, ces patrouilleurs semblent plus adaptés que les bâtiments de plus grande taille lorsqu'il s'agit de lutter contre les menaces asymétriques.

La marine israélienne reste fondamentalement une force navale à vocation défensive. La petite taille du pays ne lui permet tout simplement pas de disposer d'une flotte susceptible d'opérer dans toutes les zones du globe. Cette flotte se distingue pour autant nettement de la plupart de ses voisins car malgré un tonnage certes réduit, la marine israélienne est l'une si ce n'est la plus moderne de la région. Grâce à l'augmentation de ses moyens, il lui est désormais

²²⁶ Rapport d'information du Sénat n°674 sur la France face à la nouvelle géopolitique des océans, 17 juillet 2012, p. 14.

²²⁷ Laurent LAGNEAU, *La marine israélienne a reçu son cinquième sous-marin Dolphin*, OPEX 360, 13 janvier 2016.

possible d'assurer une réelle protection de son territoire. La surveillance maritime qui s'arrêtait autrefois à quelques milles marins des côtes s'exporte désormais au-delà des 200 miles de la ZEE. La chose était tout simplement inconcevable il y a encore quelques décennies, prouvant *de facto* un réel bond en avant de la marine israélienne.

§2. *L'ambition turque*

Contrairement à bon nombre de ses homologues de la région, *Donanma*²²⁸ s'inscrit dans une longue tradition historique qui remonte à la célèbre marine ottomane et encore avant à la marine seldjoukide. Pour autant, la Turquie a longtemps négligé la Méditerranée, ne lui accordant au mieux qu'un intérêt secondaire²²⁹.

Le début du XXI^{ème} siècle marque cependant un tournant majeur pour la flotte de guerre turque. C'est à cette période qu'est lancée par des amiraux la doctrine *Mavi Vatan*, ce qui signifie Patrie Bleue en turc. Cette nouvelle stratégie géopolitique a révolutionné l'approche maritime de l'État turc et permet de mieux comprendre ses agissements d'aujourd'hui (A). Concomitamment, la marine de guerre turque amorce la modernisation de sa flotte, se séparant de ses éléments les plus anciens au profit de bâtiments plus modernes et mieux équipés (B). L'objectif turc des dernières années est alors transparent : placer ses moyens, *a fortiori* navals, au niveau de ses ambitions maritimes.

A/ La doctrine Mavi Vatan

Les fondements de la doctrine *Mavi Vatan* sont à rechercher du côté du traité de Lausanne signé le 24 juillet 1923. En plus d'organiser la répartition des différentes communautés religieuses, ce traité de paix post-Première Guerre Mondiale vient préciser les frontières de la Turquie moderne. À cette époque, le jeune État turc bâti par le mouvement kémaliste a réussi non seulement à succéder à un Empire Ottoman déclinant mais aussi à remettre en cause la validité de l'humiliant traité de Sèvres conclu trois ans plus tôt. La pression

²²⁸ En turc, le terme *Donanma* signifie « flotte de navires, marine ». Par extension, il est devenu le surnom de la marine de guerre turque.

²²⁹ Tancredi JOSSERAN, « *La Turquie et la Méditerranée : une relation houleuse* », Institut de Stratégie Comparée ISC, Stratégique n° 124, décembre 2020, p. 74-76.

de la Triple-Entente rend toutefois nécessaire un nombre important de compromis territoriaux. Le traité de Lausanne octroie entre autre la possession des îles de la mer Égée bordant la Turquie à l'État grec²³⁰. Ce faisant, le territoire turc se retrouve majoritairement cantonné à son territoire continental, avec une assise maritime et un accès aux eaux internationales réduits²³¹.

Malgré quelques contestations tout au long du XX^{ème} siècle, le terme de *Mavi Vatan* n'apparaît qu'en 2006 grâce à l'amiral turc Cem GÜRDENİZ. Le concept fait écho à la déclaration de la ZEE chypriote en 2004, limitant à nouveau la portion maritime allouée aux turcs. À noter que la Turquie n'a pas signé la convention de Montego Bay sur le droit de la mer. Elle ne reconnaît donc pas la légalité de la notion de ZEE définie à l'article 55 de la convention sur le droit de la mer²³².

Cela s'explique principalement par les prétentions grecques sur les îles très proches de son territoire et les prétentions chypriotes précitées. En effet, les termes de la convention font que la présence de ces territoires entraîne une ZEE qui encercle complètement la Turquie et la prive d'un accès direct à la Méditerranée²³³.

La doctrine *Mavi Vatan* se nourrit quelques mois plus tard de la publication de la carte de l'université de Séville²³⁴ ci-dessous. Cette carte commandée par l'État grec à l'université de Séville en octobre 2004 considère que les îles grecques jouxtant la Turquie seraient des extensions du plateau continental européen, ce qui justifierait les prétentions grecques sur ces îles. Elle provoque la colère des milieux militaires turcs et marque la première phase de développement de la doctrine kémaliste.

²³⁰ Aurélien DENIZEAU, « *Mavi Vatan, la "Patrie bleue" : Origines, influence et limites d'une doctrine ambitieuse pour la Turquie* », Études de l'Ifri, Ifri, avril 2021.

²³¹ Cf. Annexe IX : Frontières maritimes entre la Grèce et la Turquie

²³² Article 55 de la Convention de Montego Bay : « *La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci [...]* ».

²³³ Cihat YAYCI, *Doğu Akdeniz paylaşım mücadelesi ve Türkiye* [La Turquie et la lutte pour le partage de la Méditerranée Orientale], Istanbul, Kırmızı Kedi, 2020, p. 150.

²³⁴ Juan Carlos MATEOS et Juan Luis SUAREZ DE VIVERO, « *Maritime Europe and EU Enlargement. A Geopolitical Perspective* », Marine Policy, vol. 30, n° 2, mars 2006, p. 167.



Malgré son arrestation suite à l’affaire Sledgehammer²³⁵, l’amiral Cem GÜRDENİZ continue de porter son projet et écrit en 2013 « La flotte ciblée » (*Hedefteki Donanma*) dans lequel il détaille longuement sa doctrine. Cette dernière est d’abord un symbole pour une Turquie qui veut redevenir une puissance maritime²³⁶ comme elle a pu l’être sous l’Empire Ottoman. C’est ensuite, toujours selon son auteur, une revendication de vastes zones maritimes comme étant sous juridiction turque²³⁷, cela même si elle empiète largement sur les juridictions grecques et chypriotes. Au travers de ces multiples revendications territoriales, l’objectif affiché est d’obtenir à terme la suprématie en Méditerranée²³⁸. C’est enfin une doctrine pour préserver les intérêts turcs dans la dimension maritime²³⁹, notamment en utilisant la marine de guerre du pays comme outil de diplomatie navale. Bien que non reconnue par le ministère des affaires étrangères turc, la carte dessinée²⁴⁰ par l’amiral Cihat YAYCI, autre idéologue derrière la doctrine, correspond aux ambitions maritimes de *Mavi Vatan*. Elle est défendue par un grand

²³⁵ Dani RODRIK, *Turquie : la démocratie perdante*, La Tribune, 17 janvier 2014.

²³⁶ Matthieu CAILLAUD, *Qu’est-ce que la « patrie bleue » ? Une conversation avec l’idéologue de la doctrine géopolitique turque*, Le Grand Continent, 26 octobre 2020.

²³⁷ *Ibid.*

²³⁸ Arnaud PEYRONNET, *Ambitions turques en Méditerranée : vers une accélération des frictions navales avec l’Europe ?*, Fondation Méditerranéenne d’Études Stratégiques (FMES), 27 juin 2020.

²³⁹ *Ibid.*

²⁴⁰ Cf. Annexe X : La Turquie selon la doctrine *Mavi Vatan*

nombre d'idéologues turcs. Elle propose notamment un partage jugé égal de la mer Égée en deux zones économiques exclusives égales, dont la limite se trouverait à équidistance des territoires continentaux grecs et de la Turquie²⁴¹.

Bénéficiant d'un large succès, le livre de Cem GÜRDENİZ dépasse le seul cadre militaire et se diffuse largement dans les médias et dans l'opinion publique turque. *Mavi Vatan* suscite alors l'adhésion de pratiquement l'ensemble de la population turque et de ses principaux partis politiques. L'enjeu est important, il est à la fois sécuritaire et économique. Sécuritaire car les turcs craignent un encerclement entre les rivaux grecs et chypriotes, voire même pour certains une fusion entre les deux voisins helléniques²⁴². Ils craignent aussi qu'Athènes soit utilisée comme un pion par d'autres puissances, cela dans le but de nuire à la Turquie²⁴³. Économique car la région possède des champs gaziers conséquents, en particulier au niveau de Chypre²⁴⁴. Le pays subissant depuis quelques années déjà une grave crise économique, l'enjeu est trop important. En conséquence, *Mavi Vatan* va peu à peu devenir, au moins partiellement²⁴⁵, la doctrine officielle de l'État turc.

Devenue la stratégie maritime de l'État turc, *Mavi Vatan* va se matérialiser très concrètement en Méditerranée orientale dans les années qui suivent. Ainsi, le 11 février 2018, un navire italien qui menait des prospections gazières dans la zone économique exclusive chypriote est stoppée par la marine turque²⁴⁶. L'évènement marque le coup d'envoi de la recrudescence des tensions liées au gaz, soubassement économique de *Mavi Vatan*. Le 27 novembre 2019, un accord est signé entre le gouvernement turc et le gouvernement d'entente nationale libyen²⁴⁷. Les deux parties se mettent d'accord pour délimiter une frontière maritime

²⁴¹ Armin AREFI, *Cem Gürdeniz, le cerveau d'Erdoğan en Méditerranée*, Le Point, 11 novembre 2020.

²⁴² Le rattachement de Chypre à la Grèce porte un nom : l'*Enosis*. Celui-ci, loin d'être vraisemblable, est un épouvantail utilisée par les nationalistes turcs pour justifier la doctrine *Mavi Vatan*.

²⁴³ Aurélien DENIZEAU, *op. cit.*

²⁴⁴ Caroline BRITZ, *Le conflit gréco-turc : pas de frontières, Chypre et beaucoup de gaz*, Mer et Marine, 28 septembre 2020.

²⁴⁵ Par son approche très séculaire des enjeux stratégiques, la doctrine *Mavi Vatan* se heurte parfois aux positions défendues par l'islam politique. L'adhésion de Recep Tayyip Erdoğan à cette doctrine kémaliste est un enjeu de politique intérieure et d'alliances politiques qui ne peut pas être développé davantage dans cette étude.

²⁴⁶ Marie JÉGO, *La Turquie bloque l'exploration de gisements de gaz au large de Chypre*, Le Monde, 13 février 2019.

²⁴⁷ Marie JÉGO, *Un accord turco-libyen de délimitation maritime provoque la colère de la Grèce*, Le Monde, 10 décembre 2019.

commune, empiétant au passage très largement sur les zones économiques exclusives revendiquées par la Grèce. Ce pied de nez fait à l'encontre d'Athènes est un moyen pour l'État turc de démontrer son ambition maritime et de montrer qu'il n'a pas peur de se faire des rivaux pour parvenir à ses fins. Le dernier exemple en date remonte à l'été 2020. Il correspond d'abord à l'incident de la frégate française *Courbet* au large des côtes libyennes. Cette dernière avait été prise à partie par la marine turque alors qu'elle souhaitait inspecter un cargo turc dans le cadre de l'opération *Sea Guardian*. Il correspond ensuite à l'envoi sous escorte militaire du navire de prospection sismique, le *Oruç-Reis*. Celui-ci était chargé de vérifier la présence d'hydrocarbure dans des eaux pourtant officiellement situées dans la zone économique exclusive grecque²⁴⁸. Les deux évènements ont chacun provoqué une grave crise internationale²⁴⁹ et démontré l'importance qu'accorde Ankara à sa politique extérieure en Méditerranée.

Cette doctrine *Mavi Vatan* a nécessairement des conséquences sur les forces armées et principalement sur les forces navales. Les multiples conflits régionaux entraînent mécaniquement une présence et une visibilité accrue des forces navales turques²⁵⁰. En effet, la Turquie a prouvé qu'elle n'hésite pas à recourir à sa flotte pour appuyer ses ambitions de politique extérieure. Mais pour mener à bien cette doctrine, Ankara doit moderniser sa flotte et être capable de se projeter au-delà de sa seule bande côtière.

B/ La modernisation des équipements

Du 25 février au 7 mars, l'exercice « *Mavi Vatan 2021* » a réuni en MEDOR 87 navires de la *Donanma* ainsi qu'un nombre significatifs de forces aériennes impliquant hélicoptères, avions et même drones armés. Officiellement, l'objectif est de développer les capacités interarmées entre l'ensemble des corps participants. Officieusement, l'exercice est une vitrine de la modernisation de la flotte turque à destination des puissances méditerranéennes²⁵¹.

²⁴⁸ Nabil WAKIM, Hélène SALLON, Louis IMBERT et Marie JÉGO, *Comment le gaz rebat les cartes en Méditerranée orientale*, Le Monde, 25 septembre 2020.

²⁴⁹ Arnaud PEYRONNET, *Vers une crise maritime gréco-turque pérenne en Méditerranée ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 18 novembre 2020.

²⁵⁰ Tayfun OZBERK, *Analysis of the future of the Turkish navy*, Naval News, 15 février 2021.

²⁵¹ Aurélien DENIZEAU, *op. cit.*

Un premier sursaut est observé à partir des années 1990. La flotte turque, alors réduite à sa plus simple expression, décide de s'équiper en obtenant des navires d'occasion auprès de puissances navales. Ce sont notamment les frégates américaines de classe Oliver Hazard Perry et les frégates françaises de classe d'Estienne d'Orves (A69). Bien qu'assez anciens, ces bâtiments sont un renforcement bienvenu et permettent de donner un tonnage important à la marine turque. Ce procédé d'achat d'occasion offre deux avantages, d'une part cela permet de disposer immédiatement d'une flotte puissante pour la région, d'autre part cela permet une réduction non négligeable des coûts d'achat.

Le deuxième sursaut, encore bien visible aujourd'hui, est celui du programme MILGEM, pour *Milli Gemi*, soit navire national en turc. Le programme aux ambitions souverainistes est officiellement lancé en 1996. Son objectif est de moderniser la flotte tout en soutenant le plus possible la base industrielle et technologique de défense (BITD) turque. Ainsi, quatre corvettes multi-rôles et furtives de classe Ada ont été construites directement par la Turquie et livrées à la marine de guerre entre 2011 et 2019. De nombreux autres bâtiments sont en cours de construction, comme les quatre frégates multi-rôles de la classe Istanbul ou les sept frégates anti-aériennes de classe TF-2000. Bien que le programme soit légèrement antérieur à la doctrine *Mavi Vatan*, celle-ci ne peut pas non plus être complètement écartée de la lecture de la modernisation turque. D'autant que le programme MILGEM, certes important, ne couvre pas toute la réalité de l'effort de modernisation.

L'Allemagne, partenaire incontournable de la Turquie, a participé au développement des six sous-marins de classe Reis, bâtis sur le modèle du T-214 de la société ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS). Le premier exemplaire de la série a été mis en service en mars dernier dans les chantiers navals de Golcuk. Ces nouveaux sous-marins modernes et polyvalents viennent s'ajouter aux quatre de la classe Ay, quatre de la classe Preveze et quatre de la classe Gür. Autre exemple, l'Espagne est à l'origine de ce qui deviendra dans quelques mois le navire amiral de la flotte turque : le navire d'assaut amphibie *Anadolu* de la classe Juan Carlos I. Premier porte-aéronefs de la marine turque, il devrait être rejoint dans les années à venir par un second navire de la même classe.

Outre la construction et la livraison de bâtiments neufs, il faut également mentionner les mises à jour apportées à la plupart de ses bâtiments de surface. Ainsi, les frégates de classe OHP et les frégates de classe Barbaros se sont vu recevoir un nouveau lanceur de missiles (8-cell

Mk41 *Vertical Launcher System*) et un radar plus moderne (Thales SMART-S Mk2 3D)²⁵². Les sous-marins plus anciens comme le *Doğanay* et le *Dolunay* de classe Ay ont eux aussi bénéficié d'un effort de modernisation. Les deux se sont vu ajoutés de nouveaux systèmes de communications, un nouveau périscope, et même un nouveau sonar²⁵³.

Malgré la course à l'armement naval que connaît la région, il est peu probable que *Donanma* soit détrônée de son titre de première force navale de Méditerranée orientale. Pour autant, l'effort de modernisation n'est pas terminé, certains défis restent encore à relever. De nombreux bâtiments sont livrés ou modernisés parallèlement au programme MILGEM car la seule BITD turque ne permet pas encore de disposer du panel complet d'une force navale moderne et puissante. Cet état de fait implique nécessairement une forme de dépendance vis-à-vis des équipements étrangers et des transferts de technologie. Or, la diplomatie extérieure agressive de l'État turc récente a prouvé qu'elle était en mesure d'enrayer le processus de modernisation. En effet, l'achat de missiles anti-missiles S-400 auprès de la Russie a entraîné l'exclusion de la Turquie du programme américain de chasseurs furtifs F-35 censés être accueillis sur l'*Anadolu*. Sans alternative à court et moyen terme, Ankara doit revoir ses ambitions à la baisse.

En plus de sa diplomatie extérieure, l'État turc doit prendre également garde à sa situation politique interne. D'une part parce que le coup d'État de 2016 a privé la marine turque d'un bon nombre de ses officiers supérieurs et généraux, soupçonnés d'appartenir au réseau güleniste. D'autre part parce que les principaux amiraux, notamment ceux à l'origine de la doctrine Mavi Vatan, ont récemment fait l'objet de rétrogradation²⁵⁴ ou d'emprisonnement²⁵⁵. Tous ces éléments ont des effets concrets sur le développement de la marine turque et doivent être pris en compte.

Qu'importe le système de classification retenu, la marine turque d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec son équivalent d'il y a encore quelques décennies. D'une marine côtière, la

²⁵² Dimitris MITCH, *Turkish Navy modernization and shipbuilding plans through 2030*, Naval Analyses, 16 septembre 2017.

²⁵³ *Ibid.*

²⁵⁴ Margaux SCIANDRA, *En Turquie, le chef d'état-major de la Marine démissionne sur fond de tensions*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), avril 2020.

²⁵⁵ AFP, *Dix anciens amiraux arrêtés pour avoir critiqué un projet du président*, L'Orient Le Jour, 5 avril 2021.

flotte d'Ankara est aujourd'hui capable de se projeter en haute mer avec des bâtiments modernes et bien équipés. Actions humanitaires, opérations amphibies, conflits de haute intensité, la marine turque semble désormais à même d'endosser tous les rôles que l'on attend d'elle. La doctrine *Mavi Vatan* a certes encouragé cet essor, mais il faut également comprendre qu'elle comporte en son sein une limite de taille qui impacte le développement de *Donanma*. En effet, ce concept géopolitique est surtout centré sur la Méditerranée orientale et tend à négliger le reste du monde. En conséquence, si la marine turque est amenée à se développer encore dans le futur, il est peu probable qu'elle devienne autre chose qu'une puissance régionale.

CHAPITRE 2 : UN ENJEU DE RIVALITÉ POUR LES EXPORTATIONS DE DÉFENSE

En 1987, le gouvernement d'Ottawa cherche à se procurer plusieurs exemplaires de sous-marins nucléaires d'attaque. Peu de temps après, le *Rubis* français et le *Trafalgar* anglais traversent l'Atlantique dans le but de convaincre la marine canadienne²⁵⁶. En 2016, La FREMM *Languedoc* traverse à son tour l'Atlantique pour vanter les mérites de sa classe²⁵⁷. Si aucun des deux projets n'a débouché sur un contrat, ces événements sont révélateurs de l'importance que peuvent représenter les exportations pour une marine de guerre.

L'utilisation des forces navales en tant qu'outil économique n'est pourtant pas un phénomène récent. Dès le XIX^{ème} siècle, des navires de guerre sont envoyés dans des ports étrangers afin d'y démontrer leurs capacités, cela dans l'espoir de décrocher de précieux appels d'offre²⁵⁸. Ce rôle de soutien aux exportations (SOUTEX) reste pourtant très marginal : la demande nationale est telle que la plupart des constructeurs navals se reposent exclusivement sur celle-ci. La fin de la Guerre froide et la professionnalisation de la plupart des armées occidentales entraînent inexorablement une réduction du nombre de bâtiments mis à disposition des forces navales. *De facto*, le marché intérieur potentiel se réduit à son tour et ne permet plus la pérennité de la majorité des groupes industriels²⁵⁹. L'exportation devient alors le garant du maintien de la base industrielle et technique de défense, car elle lui permet de continuer à innover. C'est donc un enjeu de souveraineté hautement stratégique justifiant l'implication des marines nationales.

Le bond capacitaire des PSEM accompli au cours de ces dernières années fait de la mer Méditerranée une zone d'intérêt majeur pour l'ensemble du marché des industries navales de défense (**Section 1**). Pour autant, cette course aux contrats qui se déroule au sein du bassin méditerranéen n'est pas le seul fait des groupes industriels du secteur. Les forces navales,

²⁵⁶ Alexandre SHELDON-DUPLAIX et Jean-Marie MATHEY, *Histoire des sous-marins, des origines à nos jours*, Collection « Marine », Antony, Editions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie (ETAI), 2018, p. 108.

²⁵⁷ RÉDACTION, *La FREMM « Languedoc » partie en soutien export au Canada*, Le Marin, 23 août 2016.

²⁵⁸ Hervé COUTAU- BÉGARIE, *L'océan globalisé : géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2007, p. 56.

²⁵⁹ À l'heure actuelle, seuls les industriels états-uniens et chinois peuvent espérer se satisfaire de la demande nationale. Tous les autres groupes industriels du secteur dépendent, plus ou moins fortement, des exportations.

qu'elles soient françaises, allemandes ou américaines, n'hésitent pas à participer à cette guerre commerciale pour défendre les intérêts économiques de leur nation respective (**Section 2**).

Section 1 : L'état du marché des industries navales de défense en Méditerranée

Le développement des forces navales des PSEM fait de la Méditerranée une zone comparable à nulle autre s'agissant de construction navale d'ordre militaire. La concurrence autrefois réduite à quelques acteurs historiques bien établis a laissé place à une diversification sans précédent des producteurs d'armement naval (§1.).

Dans le même temps, cette grande variété des fournisseurs est à mettre en corrélation avec cette singularité bien particulière propre au marché des PSEM. Les attentes de ces pays sont certes particulièrement nombreuses mais entraînent en retour des opportunités supplémentaires pour les industriels (§2.).

§1. La grande diversité des acteurs industriels

Affirmer que la construction navale de défense, a *fortiori* en Méditerranée, serait accessible pour n'importe quel État est bien évidemment erroné. Ce secteur est comparable à nul autre en ce qu'il demande des capacités technologiques et industrielles considérables. Celles-ci sont inatteignables pour de nombreux d'États, rendant nécessaire l'achat auprès d'équipementiers spécialisés en la matière. C'est la raison pour laquelle le marché méditerranéen a longtemps été le pré-carré d'un nombre limité d'acteurs traditionnels, bien souvent occidentaux (**A**). Le bond technologique qu'ont connu un bon nombre d'États au cours de ces dernières années a rendu possible l'apparition de nouveaux concurrents en mer Méditerranée (**B**).

A/ Les acteurs traditionnels

Dans le bassin méditerranéen, la compétition dans ce secteur est d'abord le fait d'une poignée d'acteurs européens historiques. Pour les pays riverains, il s'agit du groupe espagnol Navantia, de l'italien Fincantieri et du français Naval Group (ex-DCNS). Pour les autres pays

européens, il s'agit surtout du groupe allemand ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS). Il faut y ajouter quelques sociétés de moindre importance comme les constructeurs britanniques Babcock International et BAE Systems ou le néerlandais Damen Schelde Naval Shipbuilding. Tous ces constructeurs navals reconnus bénéficient déjà d'une quasi-exclusivité sur les contrats à destination de leur marine de guerre nationale. Cependant, soucieux de préserver leurs intérêts économiques et leur savoir-faire, ils n'hésitent pas à s'affronter régulièrement lors des appels d'offre. En conséquence de quoi, leurs équipements se retrouvent dans la quasi-totalité des flottes de guerre armées par les PSEM. En guise d'illustration, le Maroc mélange notamment une frégate française développée par Naval Group avec certaines corvettes néerlandaises construites par Schelde et d'autres par l'ancêtre du groupe espagnol Navantia, le groupe SECN²⁶⁰.

Les sociétés russes sont également très bien implantées en Méditerranée. Elles sont sans conteste l'un des pôles dominants de cette concurrence, et ce jusqu'à aujourd'hui. Elles s'inscrivent dans la continuité des chantiers navals soviétiques à l'origine d'une très grande partie des flottes des PSEM acquises au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. À noter que les puissances qui exportent dans ce domaine ne disposent généralement que d'un voire deux constructeurs de taille, comme TKMS pour les allemands ou Naval Group pour les français²⁶¹. La Russie a fait le choix inverse en disposant de nombreuses entreprises très sectorielles. Ceci explique par exemple pourquoi les sous-marins de classe Kilo ont été conçu par le Bureau d'étude Rubin tandis que les corvettes de classe Steregouchchi vendues aux algériens l'ont été par le Bureau d'étude Almaz. Il convient néanmoins de rappeler que les exportations d'armement naval sont généralement indissociables des États et qu'en l'espèce, c'est bien le Kremlin qui traite avec les potentiels acheteurs et redistribue les contrats aux sociétés.

Les américains complètent le tableau des acteurs traditionnels en Méditerranée. Leur société fleuron, Lockheed Martin, est l'un des industriels dominants dans la zone. Elle équipe directement ou indirectement un certain nombre de flottes riveraines du bassin. Ainsi, plusieurs pays disposent ou disposeront de bâtiments construits par les américains eux-mêmes, comme les quatre frégates américaines *Multi-Mission Surface Combatant* (MMSC) promises à la

²⁶⁰ La Société espagnole de construction navale (SECN) devient Navantia en 2005.

²⁶¹ La PME française Piriou produit également des navires militaires en partenariat avec Naval Group. Elle reste néanmoins un acteur très marginal dans le domaine de la défense, d'où son exclusion de l'étude.

Grèce²⁶². D'autres pays méditerranéens ont au contraire fait le choix de construire eux-mêmes leurs bâtiments mais en bénéficiant d'un transfert de technologie obtenu auprès de Lockheed Martin. C'est notamment le cas des frégates espagnoles de classe Álvaro de Bazán, construites sur le sol national par Navantia mais largement basées sur le système Aegis développée par l'industriel américain.

B/ Les nouveaux acteurs

La compétition en Méditerranée s'est accrue depuis quelques années du fait de l'arrivée de nouveaux entrants qui accroissent leurs parts de marché à l'export. Loin d'être homogène, ce groupe recouvre en réalité des sociétés de construction navale de taille et d'importance très inégales.

La Chine est devenue un rival industriel sur lequel il faut désormais compter. Si l'achat de trois corvettes C28A par la marine algérienne constitue encore à ce jour le plus grand succès du constructeur China State Shipbuilding Corporation (CSSC) en Méditerranée, il n'est pas exclu que d'autres États recourent aux services chinois dans les années à venir. L'entreprise nationale chinoise bénéficie en effet d'un avantage de taille sur ses concurrents : son prix.

Longtemps importatrice, le projet MILGEM évoqué précédemment a permis à la Turquie de devenir également exportatrice d'armement naval. Bien que majoritairement à destination du marché national, ce projet a d'ores et déjà permis de remporter plusieurs contrats étrangers²⁶³. Aucun pays parmi les PSEM n'a pour l'instant affiché son intention de se doter de navires tures. À l'instar du constructeur chinois, il n'est pourtant pas impossible que certains s'y intéressent dans les décennies à venir car le prix assez réduit par rapport aux autres grands groupes est là-aussi un atout de taille pour les budgets serrés alloués à la défense.

En 2010, les chantiers de construction navale australiens Austal ont conclu un contrat portant sur quatre patrouilleurs à destination de la petite marine maltaise²⁶⁴. Sans autre contrat

²⁶² Xavier VAVASSEUR, *In Details : Naval Group's Frigate Proposal to Greece*, Naval News, 21 avril 2021.

²⁶³ Le principal contrat à ce jour porte sur la vente de quatre corvettes à la marine pakistanaise.

²⁶⁴ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, 7 février 2017, p. 76.

remporté depuis, il est encore difficile de savoir si cet achat relevait d'un simple épiphénomène ou d'une véritable volonté de s'implanter dans la région. En parallèle, des groupes coréens comme Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering ou encore Hyundai Heavy Industries connaissent depuis quelques années un essor industriel considérable²⁶⁵. Quoiqu'encore très marginaux dans la zone et cantonnés à des segments bien particuliers de l'armement naval, ces constructeurs coréens pourraient bien à terme décrocher quelques contrats auprès de pays riverains.

Que ce soit de véritables concurrents comme CSSC ou des rivaux moins dangereux comme les chantiers navals Austal, l'arrivée de ces nouveaux acteurs témoigne de la complexification croissante de la concurrence en Méditerranée. Bien conscients de la présence d'industriels déjà bien implantés, ces industriels émergents ont pour la plupart fait le choix de se placer sur des gammes de produits moins chers et plus faciles à construire, comme les corvettes ou les patrouilleurs. Ce faisant, ils s'adaptent non seulement à la concurrence mais aussi à la grande diversité de la demande qui peut exister dans ce bassin si particulier.

§2. L'adaptation au marché méditerranéen

Certaines zones de marché concentrent des appels d'offre relativement similaires d'une marine de guerre à l'autre. La très grande variété des missions qui sont allouées aux forces navales des PSEM a pour conséquence des attentes bien différentes (**A**). Ce large spectre de demande se cumule souvent avec une volonté de ne pas se réduire à un unique fournisseur privilégié mais au contraire à multiplier les sources d'approvisionnement. Les contrats d'armement naval sont alors employés comme des outils de diplomatie, avec les risques que cela peut impliquer sur les conditions opérationnelles et logistiques (**B**).

A/ Une demande largement diversifiée

L'une des particularités de la Méditerranée que cette étude a essayé de mettre en exergue tout du long, est le constat selon lequel ce bassin est un condensé de tous les enjeux maritimes actuels. En conséquence de quoi, les États qui cherchent à s'équiper ont des besoins très variés,

²⁶⁵ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°2469 sur le dispositif de soutien aux exportations d'armement, 17 décembre 2014, p. 31.

en réponse à des problématiques elles aussi très variées. Ces contrats, loin de se cantonner à la même gamme d'équipements, mêlent parfois l'achat de bâtiments légers à des navires de premier rang. En d'autres mots, la demande potentielle s'étale sur un spectre très large²⁶⁶ qui va de petits bâtiments dédiés aux missions de basse intensité à des bâtiments lourdement armés taillés pour les missions de haute intensité. L'achat par le Maroc de patrouilleurs hauturiers espagnols et d'une frégate lourde française illustre parfaitement ce grand écart.

Côté haute intensité, les menaces de recours à la force prononcées par certains États comme la Turquie vont justifier l'obtention de matériel lourd chez leurs voisins et rivaux. La proposition formulée par Naval Group à l'intention de la Grèce incluant quatre frégates de défense²⁶⁷ et d'intervention (FDI) le montre bien. Il peut également s'agir d'une volonté de protéger une artère vitale pour le commerce maritime mondial, comme c'est le cas pour l'Égypte.

Côté basse intensité, les États, *a fortiori* les PSEM, cherchent à surveiller de plus en plus efficacement leurs eaux. Lorsque le Maroc achète ces patrouilleurs de haute mer, ce n'est pas tant parce que le conflit conventionnel avec son voisin algérien le préoccupe. C'est plutôt pour pouvoir gérer plus efficacement les trafics qui transitent par ses approches maritimes, qu'ils soient migratoires ou même criminels.

Ce constat n'est certes pas propre à la Méditerranée, il peut exister ailleurs²⁶⁸, mais il n'en est pas moins assez rare. Cet état de fait participe de la singularité de la Méditerranée et des forces navales qui y croisent. Dans des zones comme le golfe de Guinée, les appels d'offre tournent principalement autour de navires d'occasion dédiés à la surveillance maritime. Il n'y a aucun contrat portant sur des navires de premier rang. Ce n'est pas pour autant la seule particularité qui caractérise le marché de l'industrie navale en Méditerranée. La volonté de vouloir disposer d'une flotte hétéroclite bâtie au moyen de constructeurs navals très différents est également un trait déterminant que l'on retrouve dans de nombreuses flottes des PSEM.

²⁶⁶ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine nationale en Méditerranée, p. 76.

²⁶⁷ Xavier VAVASSEUR, *op. cit.*

²⁶⁸ Notamment en mer de Chine méridionale où croisent des flottes très hétéroclites.

B/ La recherche d'une offre diversifiée

Pour acheter un navire de guerre, il faut prendre en compte les capacités proposées par rapport aux attentes établies dans le cahier des charges, son propre budget bien sûr, mais aussi et peut-être même surtout ses relations entretenues avec le pays constructeur. L'importance que revêt ces contrats pour les constructeurs et leurs pays leur confère une dimension politique.

L'Algérie en est la meilleure illustration puisque sa flotte est d'une rare diversité. La marine de guerre du pays contient, en autres choses, des sous-marins de conception russe, des corvettes de construction nationale et d'autres conçues par les chinois, des patrouilleurs britanniques, des chasseurs de mine et un navire de projection et porte-hélicoptères italiens, des bâtiments de sauvetage en mer français, un navire-école polonais et enfin des drones américains. Si l'exemple algérien est particulièrement frappant, il est loin d'être isolé. Israël le fait également avec ses frégates américaines et ses sous-marins allemands.

Or, l'argument économique ne peut pas toujours justifier seul cette diversification des fournisseurs, même si c'est bien souvent l'argument retenu officiellement. Dans le cas de la marine de guerre égyptienne, son choix a porté tantôt sur l'Italie, tantôt sur l'Allemagne, tantôt sur la France. La décision est en réalité symptomatique des relations bilatérales entre les pays concernés. Il faut peut-être voir dans le choix des deux frégates italiennes un signe de réconciliation à destination de Rome, leurs relations étant particulièrement tendues depuis la mort d'un doctorant italien vivant en Égypte²⁶⁹. Concernant la France, la critique sur les droits de l'homme en Égypte portée par le président Emmanuel Macron a étrangement été suivie quelques mois après d'un achat d'hélicoptères italiens AW149. Cela, alors même que le modèle NH90 français semblait déjà être prédestiné pour remporter ce contrat²⁷⁰. Le choix de tel ou tel fournisseur devient alors un moyen pour remercier tel ou tel pays pour son soutien ou au contraire d'en sanctionner d'autres pour des actions ou des prises de parole inamicales.

Si cette diversification est indéniablement une arme politique efficace, elle comprend néanmoins deux revers opérationnels de taille :

²⁶⁹ Laurent LAGNEAU, *L'italien Fincantieri a livré une frégate multimissions à l'Égypte*, OPEX 360, 1 janvier 2021.

²⁷⁰ Akram KHARIEF, *Hélicoptères pour la marine égyptienne: Leonardo rafle la mise !*, Menadefense, 28 avril 2019.

Premièrement, la diversité des fournisseurs entraîne mécaniquement une augmentation budgétaire des coûts de fonctionnement et surtout des problématiques de logistique. Les pièces de rechange sont alors compliquées à se procurer, puisqu'elles sont parfois propres à un fournisseur bien particulier. Cela impacte directement sur la disponibilité des équipements et donc *in fine* leur maintien en condition opérationnelle (MCO)²⁷¹.

Deuxièmement, des problématiques d'interopérabilité peuvent être relevées. Certains navires d'une même flotte sont parfois conçus aux standards de l'OTAN alors que d'autres ne le sont pas. Par exemple, les trois corvettes algériennes de type C28A sont le fruit d'une conception chinoise. Elles ne sont donc pas dotées de lanceurs verticaux pour ses missiles²⁷², contrairement à bon nombre des navires modernes de l'OTAN.

Section 2 : Le soutien des marines nationales à l'exportation en Méditerranée

Le SOUTEX correspond à l'ensemble des actions menées directement par les armées pour soutenir la prospection commerciale à l'exportation des industriels nationaux du secteur de la défense. Ce rôle un peu particulier à mi-chemin entre les secteurs public et privé ne rentre pas dans les missions traditionnelles des forces armées, forces navales incluses²⁷³. Dans certains cas, ce rôle peut même être facturé à l'industriel²⁷⁴. Il est pourtant essentiel, car de la réussite des exportations dépendent de nombreux avantages pour les armées nationales²⁷⁵ :

- Maintien sur la durée du savoir-faire et des technologies sensibles
- Effets de série susceptibles de réduire les coûts d'acquisition du matériel
- Facilitation du maintien en condition opérationnel grâce aux chaînes d'assemblage

²⁷¹ Sabil ZEROUAL, *Quelle doctrine et quel emploi pour les Forces Navales Algériennes ?*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), 2018.

²⁷² *Ibid.*

²⁷³ Concernant la situation française, le code de défense prévoit à son article L1111-1 les objectifs poursuivis par la politique de défense. Le soutien des armées aux industries nationales de la défense n'y est pas mentionné.

²⁷⁴ Voir le décret n° 83-987 du 21 octobre 1983 modifié fixant les conditions de remboursement de certaines dépenses supportées par les armées.

²⁷⁵ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°2469 sur le dispositif de soutien aux exportations d'armement, p. 63.

À ce titre, le SOUTEX a toute sa place au nombre des missions potentiellement allouées aux forces navales. C'est d'autant plus vrai en Méditerranée, où les dépenses en équipement naval sont particulièrement élevées depuis quelques années. En conséquence, ce soutien à l'exportation se retrouve dans des actions impliquant des démonstrations diverses et variées visant à témoigner de l'efficacité des équipements mis en vente (§1.).

L'État soutient aussi ses industriels en permettant aux éventuels acheteurs de se former auprès de ceux qui sont bien souvent les principaux utilisateurs de ces équipements : les forces navales elles-mêmes (§2.).

§1. La démonstration

La démonstration du matériel peut s'entendre de différentes manières. L'exemple le plus parlant est certainement celui du prêt de l'équipement recherché. Toutefois, s'il est relativement facile de louer un VBCI auprès l'Armée de Terre, il est autrement plus complexe de louer une frégate ou un sous-marin, surtout pour une longue durée. Il existe en réalité une multitude de missions effectuées au profit des industriels (A/). Pour autant, lorsqu'il s'agit d'une part de navires sensibles et d'autre part de contrats dépassant parfois le milliard d'euros, la meilleure démonstration reste celle du terrain (B/)

A/ Les missions auprès des industriels

Le SOUTEX peut prendre la forme d'un prêt temporaire du matériel afin qu'il soit mis en avant dans un salon ou directement auprès du potentiel État acheteur. Des équipements comme des missiles Exocet MM40 Block ou des systèmes de surveillance ont déjà fait l'objet de prêt auprès des industriels. Parfois, ce sont même des bâtiments tout entiers qui sont confiés aux soins de l'industriel²⁷⁶. Ce service a des conséquences importantes sur la disponibilité du matériel²⁷⁷, ce qui explique pourquoi il est facturé aux industriels.

²⁷⁶ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°2469 sur le dispositif de soutien aux exportations d'armement, p. 65.

²⁷⁷ Bertrand BOYARD, *Le soutien des armées aux exportations de défense*, Revue Défense Nationale, 2016.

En plus de leur participation aux grands salons navals comme EURONAVAL au Bourget, IMDS à Saint-Petersbourg ou IDEX à Abu Dhabi, certaines marines organisent des tournées essentiellement dédiées à un but de prospection commerciale. Le bâtiment peut alors servir de « salon mobile » lorsqu’il est en escale à l’étranger. Là-aussi, le service est onéreux et implique un dédommagement de la part du constructeur. La Marine nationale a effectué plusieurs escales de ce type au cours des dernières années, notamment à Malte et Chypre en 2015, ainsi qu’en Croatie en 2016.

À noter que l’objectif commercial n’est pas toujours affiché ouvertement, comme le montre un exemple allemand de la fin des années 2000. Résolument défensive, la *Deutsche Marine* est une force navale à vocation côtière. Pourtant, certains de ses bâtiments se sont déjà rendus dans des ports qu’ils n’ont pas l’habitude de fréquenter, comme à Alger en juillet 2007 et en février 2008²⁷⁸. À peine quatre ans plus tard, le ministère de la défense algérien annonçait un contrat portant sur deux frégates allemandes de classe MEKO A200²⁷⁹. Difficile de ne pas voir un lien entre ces deux visites exceptionnelles de frégates allemandes et le contrat qui a suivi, portant justement sur le même type de bâtiment.

Le SOUTEX passe également par la mise à profit de bâtiments d’occasion. Dans certains contrats amenés à s’étaler sur plusieurs années, l’acheteur demande parfois une solution de remplacement à court et moyen terme pour combler un vide capacitaire. Ainsi, dans l’offre à destination de la Grèce mentionnée précédemment²⁸⁰, la frégate de lutte anti-aérienne Jean Bart et la frégate de lutte anti-sous-marine Latouche-Tréville sont proposées en tant que palliatif temporaire. Ce faisant, la Marine nationale consent à se séparer de certains de ses bâtiments afin de muscler l’offre de l’industriel français²⁸¹.

Toutes ces missions effectuées directement auprès des industriels ne doivent pas occulter le fait que le principal argument de vente est celui de l’expérience du terrain. Le « *combat proven* » se décline ici dans sa version navale : le « *sea proven* ».

²⁷⁸ Hervé COUTAU- BÉGARIE, *op. cit.*, p. 57.

²⁷⁹ Vincent GROIZELEAU, *L’Algérie commande deux frégates à TKMS*, Mer et Marine, 4 avril 2012.

²⁸⁰ Xavier VAVASSEUR, *In Details : Naval Group’s Frigate Proposal to Greece*, Naval News, 21 avril 2021.

²⁸¹ Il ne faut pas non plus y voir de la pure charité. C’est bien souvent une manière pour les forces armées de se débarrasser d’équipements vétustes et de les remplacer par des versions plus modernes.

B/ L'emploi opérationnel

L'emploi en opération peut en réalité se comprendre de deux manières qui, loin d'être exclusives l'une de l'autre, permettent toutes deux de soutenir les industriels nationaux :

L'emploi opérationnel doit d'abord être compris dans son sens premier dans lequel le bâtiment concerné est employé en opération par la marine de guerre du pays. Ses bonnes performances en mer mêlées aux nombreux retours d'expériences (RETEX) de son équipage crédibilisent considérablement l'offre du constructeur. Ce label « *sea proven* », gage de qualité et de résilience, est essentiel aux yeux des acheteurs potentiels, comme le montre ce tableau ci-dessous en date de décembre 2014 :

L'EFFET DE L'EMPLOI OPÉRATIONNEL SUR LES PERFORMANCES À L'EXPORT :
L'EXEMPLE DE BÂTIMENTS CONÇUS PAR DCNS

Type de bâtiment	Frégate furtive type La Fayette (FLF)	Frégate multi-missions (FREMM)	Corvette Gowind
Utilisation par la marine nationale	Cinq FLF en service	11 exemplaires commandés	Concept testé durant trois ans avec <i>L'Adroit</i>
Exportations	<ul style="list-style-type: none"> • Cinq exemplaires en Asie du Sud-Est • Trois exemplaires au Moyen-Orient 	<ul style="list-style-type: none"> • Un exemplaire commandé par le Maroc • Discussion en cours avec des pays du Moyen-Orient, d'Amérique du Nord et d'Amérique latine 	<ul style="list-style-type: none"> • Six exemplaires en Malaisie • Quatre exemplaires en Égypte

Source : ministère de la Défense, Les exportations françaises d'armement : 40 000 emplois dans nos régions.

Lorsque l'Égypte achète deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) à la France, il est très fort à parier qu'elle prend en considération la remarquable performance de ce type de bâtiment lors de l'opération Harmattan, quelques années plus tôt. Il est tout aussi probable que la réalisation d'exercices communs biannuels baptisés Cleopatra joue également un rôle dans cette vente²⁸².

De la même manière, la mise à disposition du patrouilleur *l'Adroit* type OPV 90 par l'ex-DCNS participe de cette volonté d'obtenir auprès des armées une forme de validation sur le terrain. Construit sur les fonds propres du constructeur naval, le bâtiment est loué en 2012 à la Marine nationale. Il participe alors à plusieurs missions de surveillance de zone, dont un

²⁸² Fernando DEL POZO, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE, Patrick HEBRAD, *Les diplomaties navales en Méditerranée*, Institut français des relations internationales, Revue Politique étrangère, 2016.

mandat dans l'océan Indien au profit de mission *Atalanta*²⁸³. Six ans plus tard, *l'Adroit* et trois autres patrouilleurs du même modèle sont vendus à la marine argentine²⁸⁴.

L'emploi opérationnel peut ensuite être compris d'une manière plus indirecte, via le soutien militaire, quel qu'il soit, au profit de potentiels États acheteurs. L'idée est que l'intervention des forces armées en appui d'un pays en difficulté peut ensuite influencer le résultat de l'appel d'offre de cet État. Certes, la réussite ou non d'un contrat dépend d'un nombre considérable de paramètres et ce soutien militaire, seul, est bien souvent insuffisant. Pour autant, il peut s'avérer essentiel en ce qu'il apporte un léger avantage permettant de faire la différence par rapport à la concurrence. La Grèce en fournit un exemple très parlant puisqu'avant l'été 2020, les négociations de Naval Group pour la vente de quatre FDI semblent dans l'impasse. L'offre lui échappe complètement et les autorités grecques s'intéressent plutôt à l'offre du groupe américain Lockheed Martin. Suite à la recrudescence des tensions gréco-turques durant l'été, Paris décide d'envoyer deux bâtiments de la Marine nationale et deux Rafales pour soutenir Athènes dans ses prétentions face à Ankara. Peu de temps après, le gouvernement grec officialise sa volonté d'acquérir 18 Rafales et indique que l'offre de Naval Group est à nouveau considérée avec attention²⁸⁵.

§2. La formation

Les actions de formation au profit de militaires étrangers ne sont pas propres au soutien de l'exportation. Certains accords comme la formation CENOE²⁸⁶ de l'École Navale existent indépendamment de l'acquisition d'équipement naval français. En plus d'être de formidables outils d'influence, ils visent aussi à développer la coopération et a *fortiori* l'interopérabilité avec des marines de guerre alliées. Pour autant, cette formation multiforme à destination de marins issus des PSEM reste intimement liée aux exportations d'armement et participe du soutien des armées aux exportations (SOUTEX).

²⁸³ RÉDACTION, *Fin d'opération Atalanta pour l'Adroit*, Cols Bleus, 11 mai 2015.

²⁸⁴ Caroline BRITZ, *OPV argentins : le contrat de vente est signé*, Mer et Marine, 30 novembre 2018.

²⁸⁵ Richard WERLY, *Rafale et frégates, prix du soutien français à Athènes*, Le Temps, 13 septembre 2020.

²⁸⁶ Cours de l'École Navale pour Officiers Étrangers (CENOE).

Les marines de guerre peuvent en effet jouer un rôle dans la formation technique et opérationnelle des équipages affectés aux bâtiments vendus par leurs industriels. Cet accompagnement peut s'avérer essentiel en ce qu'il constitue une garantie pour l'État client et donc un argument de vente supplémentaire. Ainsi, entre 2015 et 2016, la marine française a participé à la formation et à l'entraînement des équipages des FREMM et BPC vendus au Maroc et à l'Égypte²⁸⁷.

²⁸⁷ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine nationale en Méditerranée, p. 75.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Partant du constat que la Méditerranée est un espace surchargé de marines de guerre, ce mémoire s'est interrogé sur les raisons qui peuvent justifier un tel constat. Tout au long de l'exercice, les forces navales ont été abordées à travers plusieurs angles montrant toute la richesse de leur action dans ce bassin si singulier.

Il a d'abord été question du rôle qui pouvait être le leur dans le cadre des opérations civiles. Les forces navales consacrent en effet une partie significative de leurs moyens aux missions de l'Action de l'État en mer. La Méditerranée est une zone fragile, en proie aux menaces environnementales, aux trafics illicites et aux vagues migratoires. En conséquence, les marines de guerre se muent parfois en « marine policière », encline à lutter contre les trafics là où d'autres administrations de l'État ne peuvent pas aller ou ne suffisent tout simplement plus.

Parce qu'elles sont militaires, les forces navales jouent un rôle de défense. Qu'elles soient riveraines ou extérieures, elles cherchent avant tout à intervenir, surveiller et protéger les intérêts nationaux. Et pour cause, l'enjeu est de taille. Dans un bassin maritime stratégique comme l'est celui de la Méditerranée, à la fois fragile et géopolitiquement explosif, il est vital pour les États de maintenir une présence navale.

Longtemps négligés dans le domaine, la plupart des pays du Sud et de l'Est méditerranéen ont amorcé un virage stratégique dans leur doctrine navale. L'image des flottes vieillissantes héritées des dons soviétiques ou américains est désormais largement révolue. Au terme de cette course à l'armement naval dictée par des impératifs bien souvent nationaux, ces pays affichent désormais des flottes de plus en plus modernes et les ambitions qui vont avec.

Ce développement à marche forcée de la plupart des flottes des pays émergents est une opportunité inouïe pour les principales puissances industrielles. À cette occasion, leurs forces navales adoptent un rôle plus original qui consiste ni plus ni moins à se faire passer pour un commercial. Ce soutien aux exportations est en réalité fondamental car de son succès dépend bien souvent la pérennité de leurs propres moyens.

Somme toute, la Méditerranée est un espace maritime dont la géopolitique est en pleine reconfiguration. Parallèlement au décrochage américain, la plupart des forces navales européennes traditionnelles voient leur poids décroître progressivement du fait des problèmes budgétaires, entraînant fatalement des vides capacitaires. Dans le même temps, d'autres puissances tendent à s'imposer progressivement comme des acteurs régionaux de premier plan.

Ce sont la marine chinoise et son partenaire russe bien sûr, mais aussi la flotte turque et peut être même bientôt la marine égyptienne. L'époque où la VI^{ème} flotte des États-Unis et l'OTAN régnaient sans partage en Méditerranée apparaît définitivement révolue sans pour autant qu'un autre acteur n'ait vraiment pris la relève. Au final, le bassin est devenu une zone où les anciennes puissances côtoient les nouvelles. Parce qu'elles concentrent tous les acteurs majeurs et tous les enjeux de ce siècle, les forces navales en Méditerranée sont devenues le reflet de l'évolution de la géopolitique internationale.

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE I : Carte de la Méditerranée

ANNEXE II : Une Méditerranée très partagée

ANNEXE III : Cartographie des moyens mobilisables pour l'action de l'État en mer dans la sous-région marine Méditerranée occidentale

ANNEXE IV : Les États-Unis protègent les flux énergétiques en Méditerranée

ANNEXE V : Carte des routes du trafic de stupéfiants à travers la Méditerranée

ANNEXE VI : Carte des trafics d'êtres humains en Méditerranée

ANNEXE VII : Carte des champs gaziers en Méditerranée orientale

ANNEXE VIII Les enjeux sécuritaires liés à l'exploitation des champs gaziers

ANNEXE IX : Frontières maritimes entre la Grèce et la Turquie

ANNEXE X : La Turquie selon la doctrine Mavi Vatan

ANNEXE XI : La bulle A2/AD en Méditerranée orientale

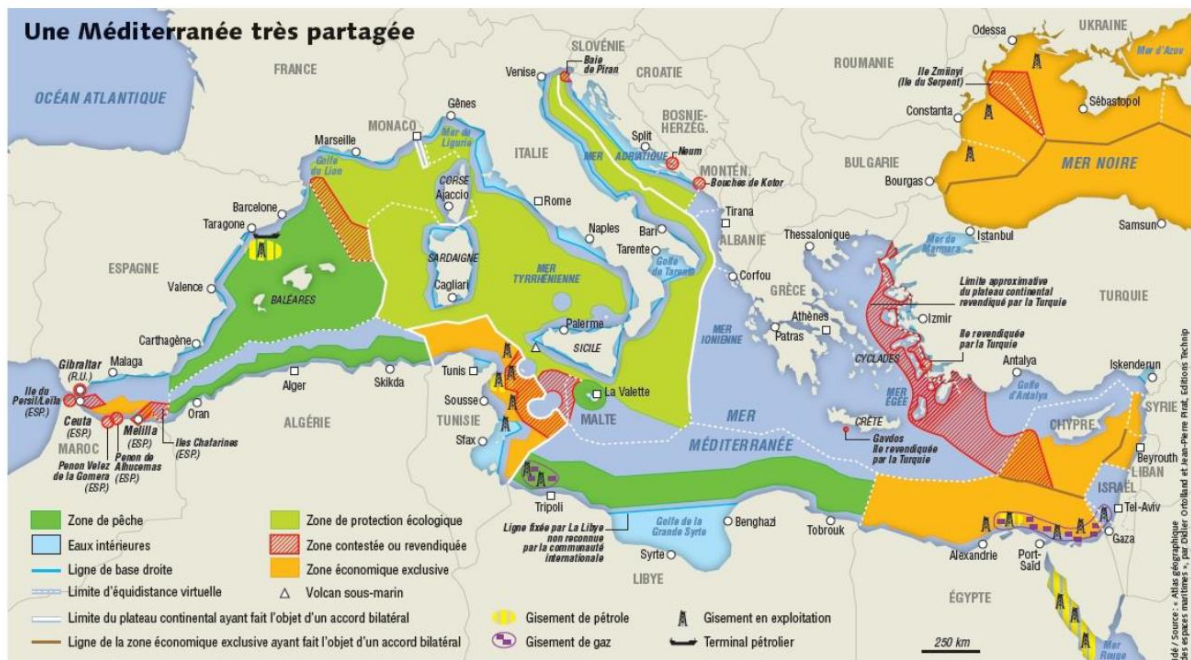
Annexe I : Carte de la Méditerranée

Source : Nick HEDLEY (2 octobre 2020)



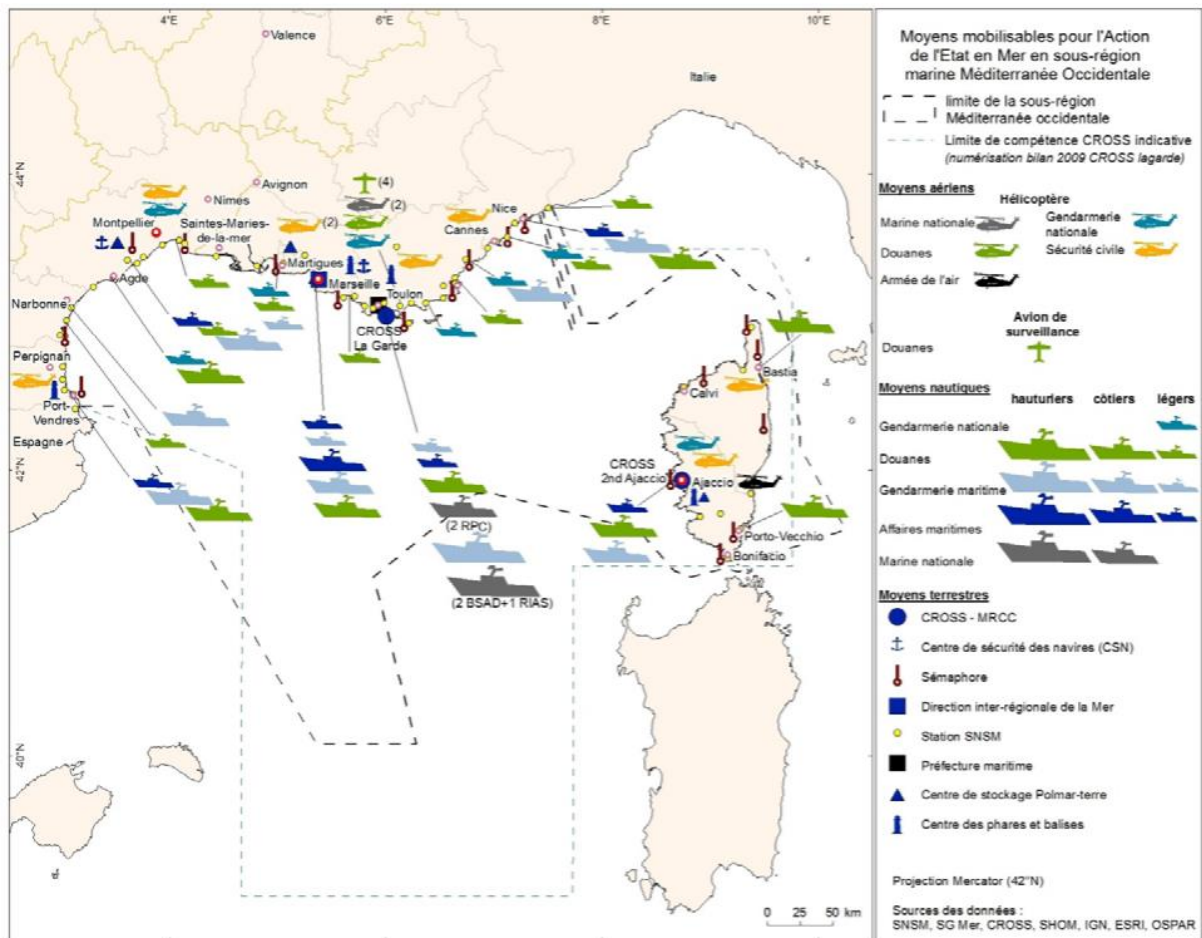
Annexe II : Une Méditerranée très partagée

Source : Caroline Britz, « La France veut une zone économique exclusive en Méditerranée », Les Échos, 1^{er} décembre 2009



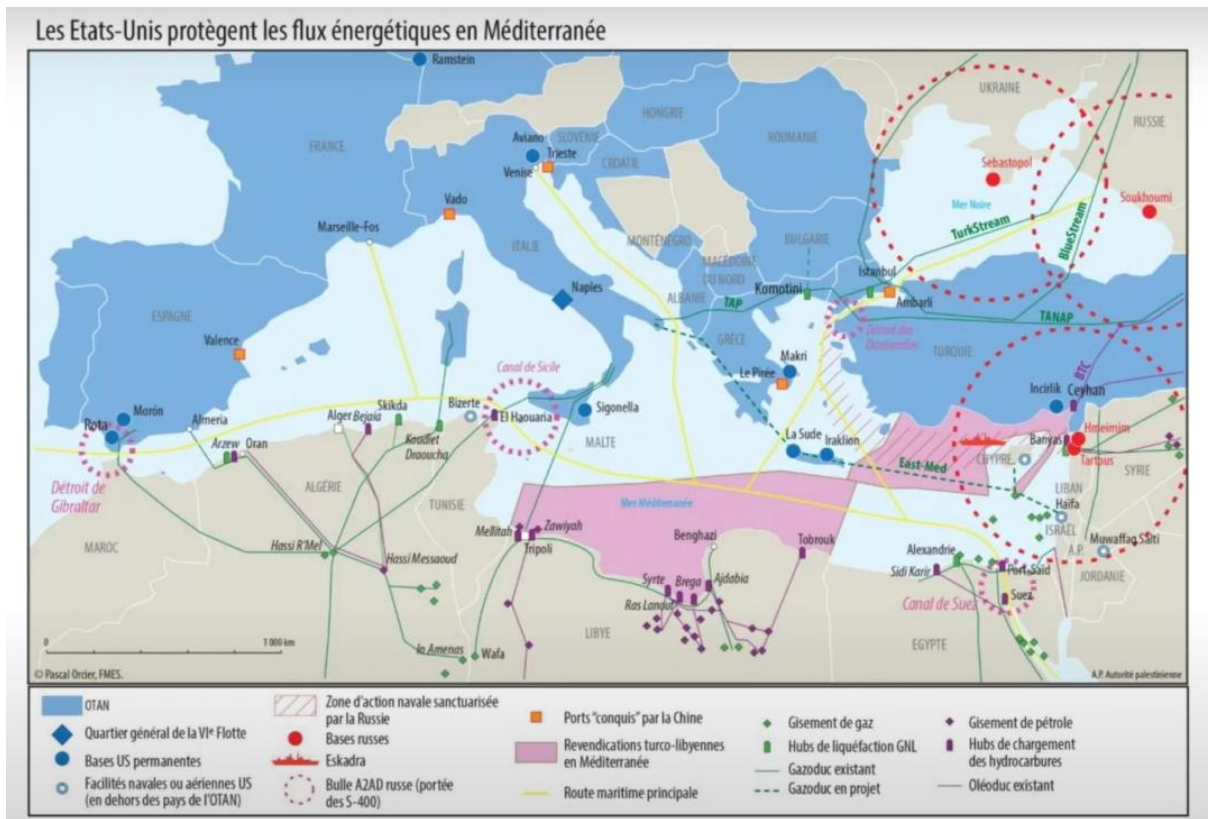
Annexe III : Cartographie des moyens mobilisables pour l'action de l'État en mer dans la sous-région marine Méditerranée occidentale

Source : SNSM, SG Mer, 2011



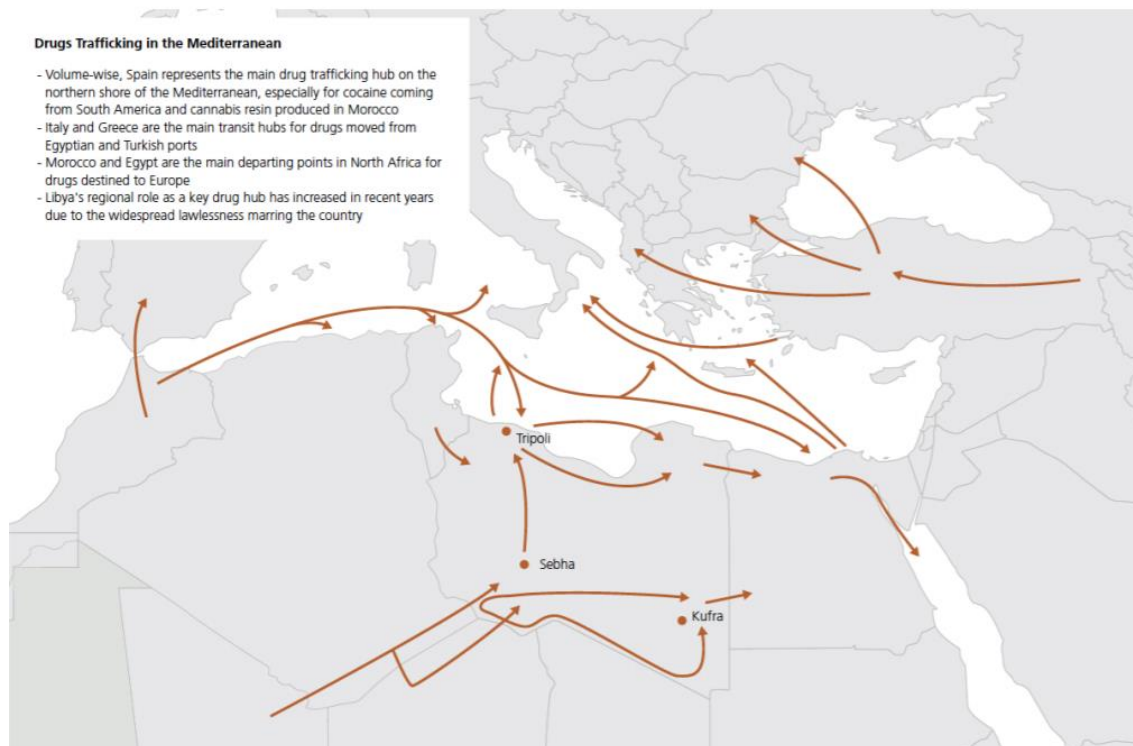
Annexe IV : Les États-Unis protègent les flux énergétiques en Méditerranée

Source : Pascal AUSSEUR (FMES)



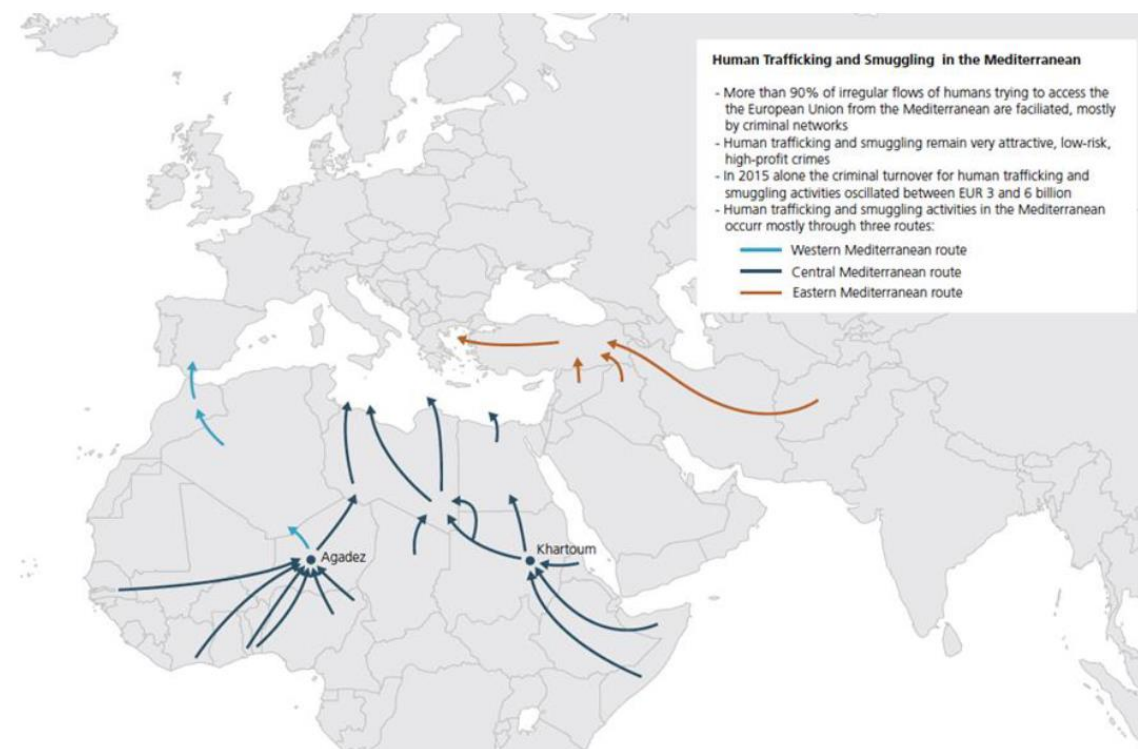
Annexe V : Carte des routes du trafic de drogues à travers la Méditerranée

Source : RAND, Giacomo PERSI PAOLI, Jacopo BELLASIO, 2017



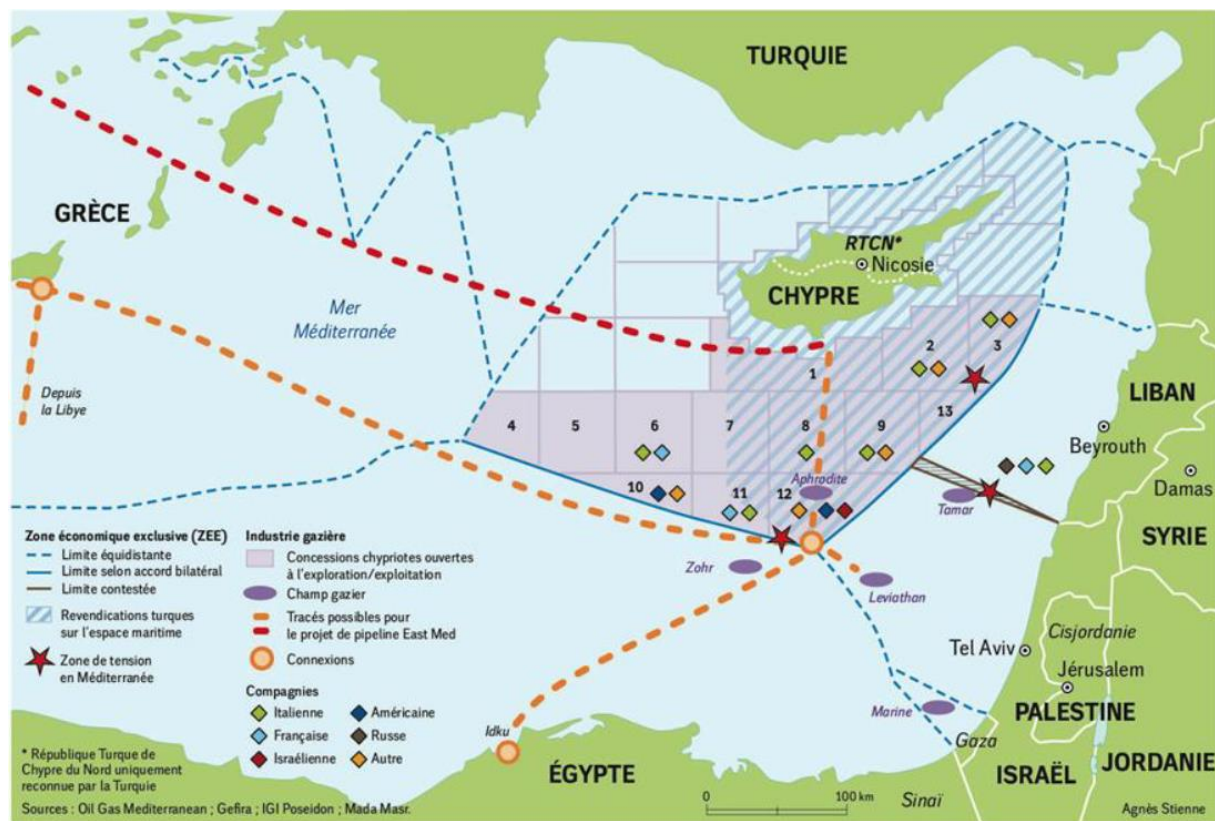
Annexe VI : Carte des trafics d'êtres humains en Méditerranée

Source : RAND, Giacomo PERSI PAOLI, Jacopo BELLASIO, 2017



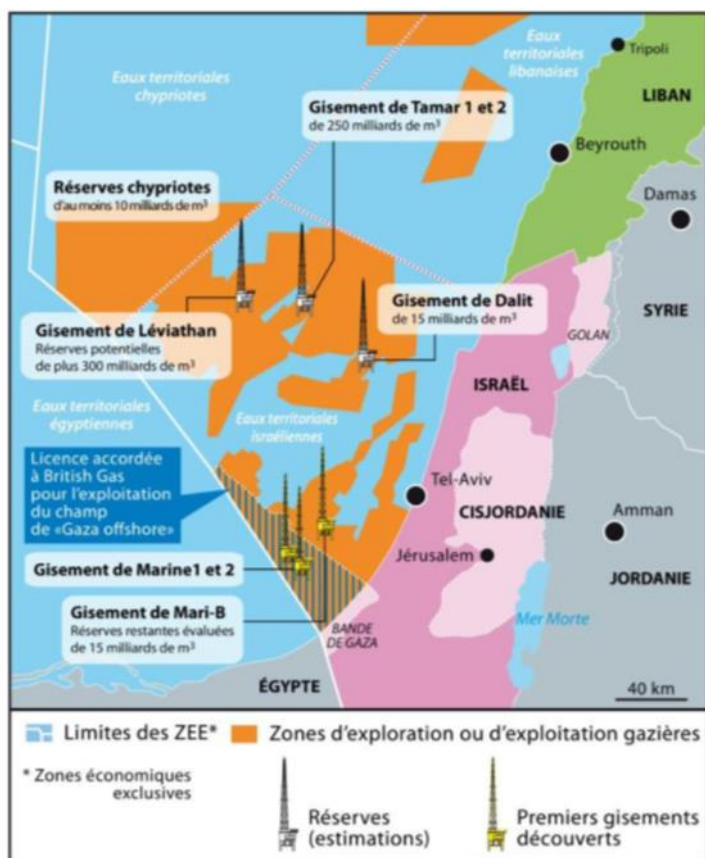
Annexe VII : Carte des champs gaziers en Méditerranée orientale

Source : Agnès STIENNE (2018)



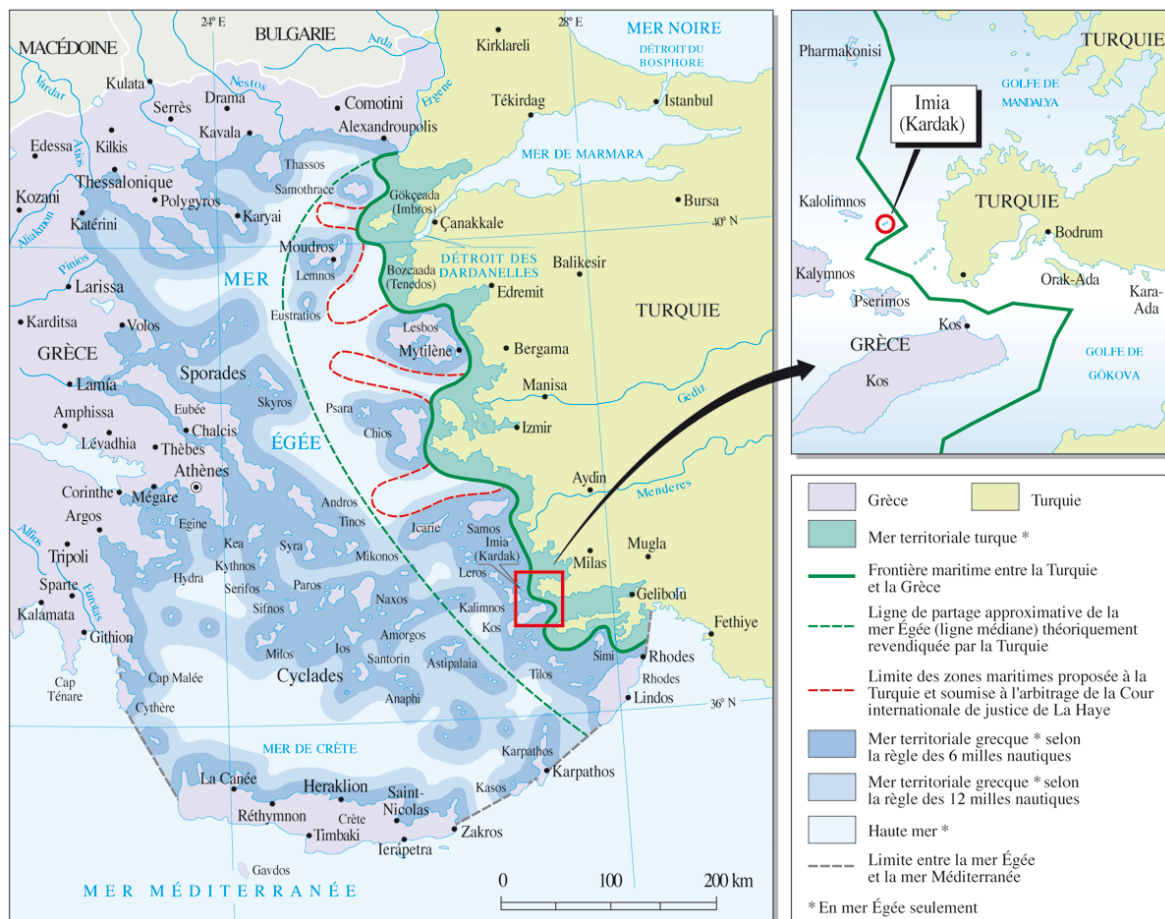
Annexe VIII : Les enjeux sécuritaires liés à l'exploitation des champs gaziers

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



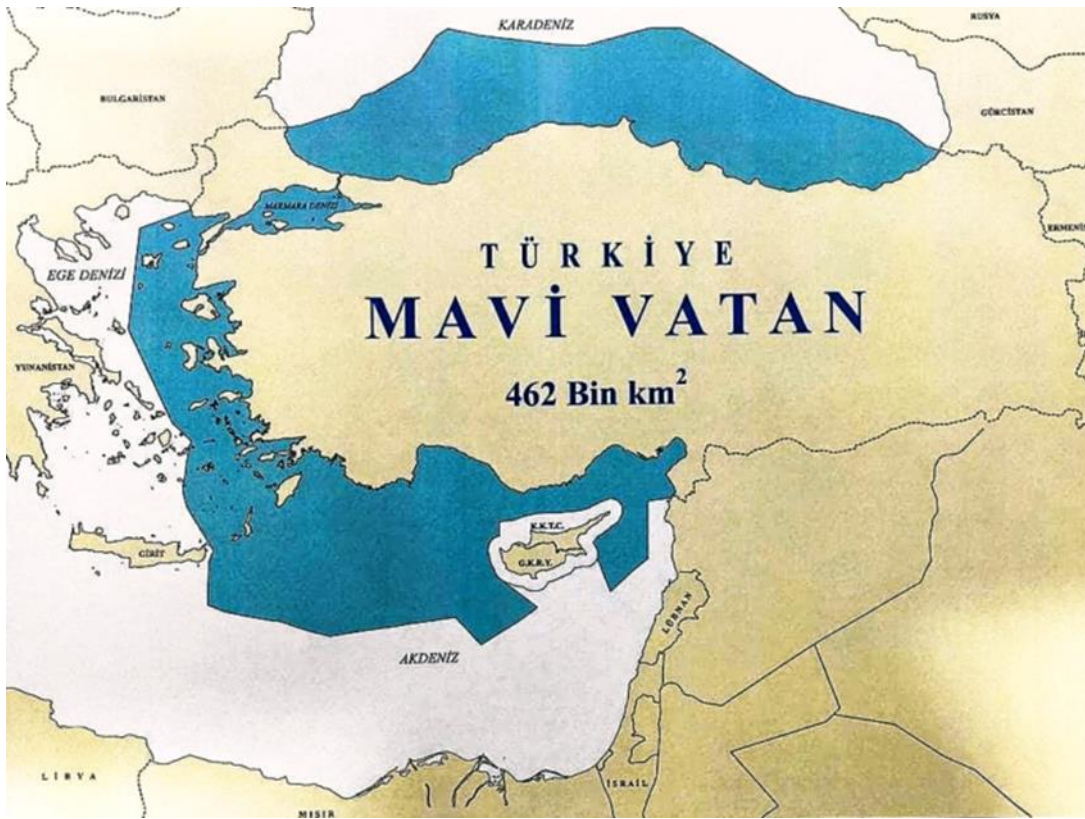
Annexe IX : Frontières maritimes entre la Grèce et la Turquie

Source : Andrew WILSON, The Aegan Question, Adelphi Papers, n°155, Londres, 1979 ;
Jean TOUSCOZ, Atlas Géostratégique, Paris, 1998



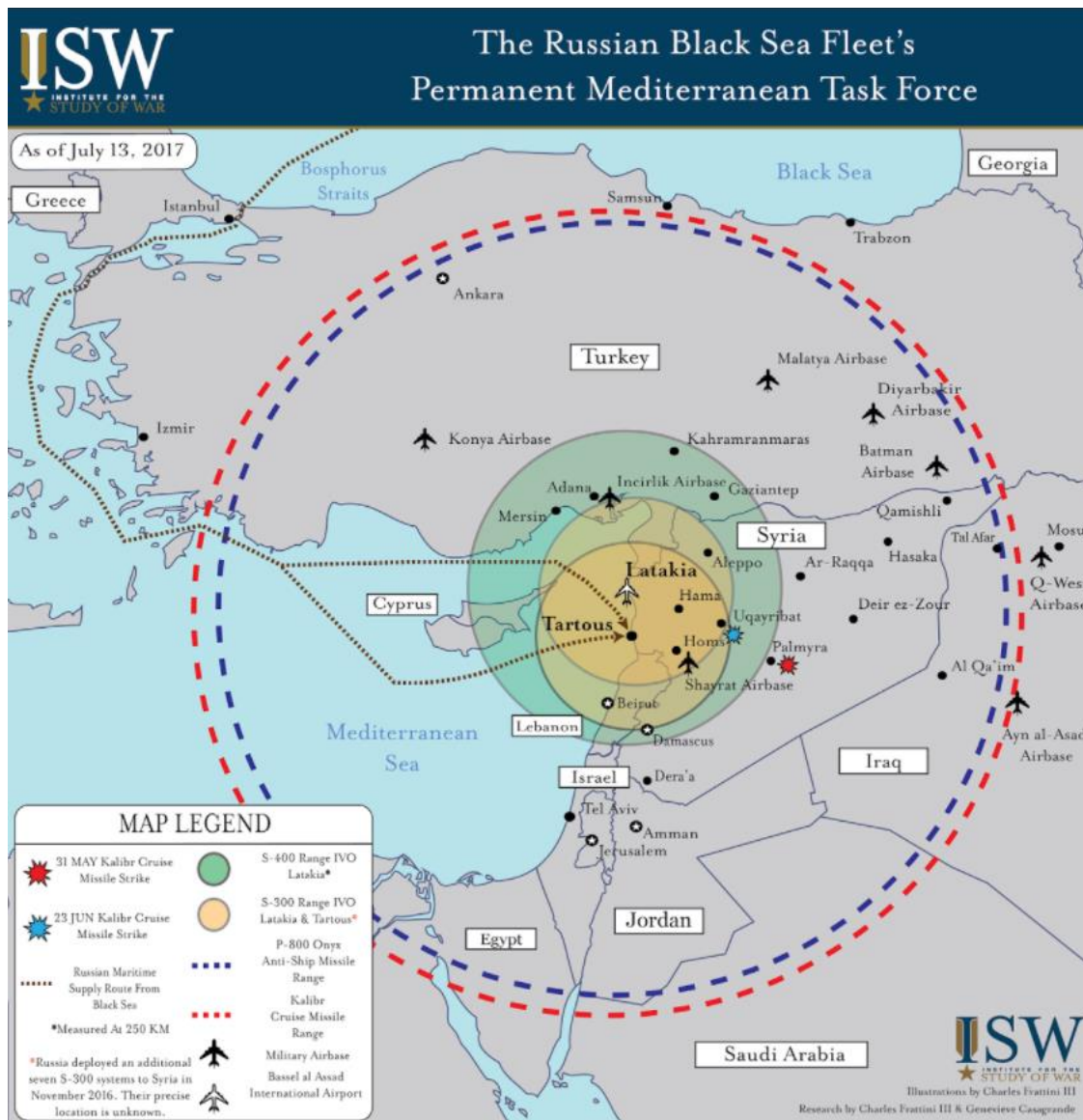
Annexe X : La Turquie selon la doctrine *Mavi Vatan*

Source : Amiral Cihat YAYCI



Annexe XI : La bulle A2/AD en Méditerranée orientale

Source : Charles FRATTINI III and Genevieve CASAGRANDE, « Russia's Mediterranean Threat to NATO », Institute for the Study of War, juillet 2017



BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

Ouvrages généraux :

Mathias FORTEAU (dir.) et Jean-Marc THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, Pédone, 2017

Nadia HAMOUR, *La Méditerranée : Histoire et géopolitique*, Paris, Ellipses, 2015.

Jules MICHELET, *La mer*, 5^{ème} éd., Paris, Michel Lévy Frères, 1875.

Christophe MORHANGE et Anne RUEL DROSSOS, « Géographies de la mer Méditerranée » dans, Alain MIOSSEC (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014.

Béligh NABLI, *Géopolitique de la Méditerranée*, Comprendre le monde, Paris, Armand Colin, 2015.

Jean PANCRACIO, *Droit de la mer*, Précis, Paris, Dalloz, 2010.

André SIEGFRIED, *Vue générale sur la Méditerranée*, Collection Blanche, Paris, NRF-Gallimard, 1943.

Pierre VALLAUD, *Atlas géostratégique de la Méditerranée contemporaine*, Beyrouth : Presses de l'Université Saint-Joseph, Paris, Archipel, 2012.

Ouvrages spécialisés :

Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Tome 1, 9^{ème} éd., Paris, Armand Colin, 1990.

Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Traité de stratégie*, 3^{ème} éd., Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2002.

Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Le meilleur des ambassadeurs - Théorie et pratique de la diplomatie navale*, Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2010.

Hervé COUTAU-BÉGARIE, *L'océan globalisé : géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 2007.

Philippe DUGOT, *Dans Les espaces du tourisme et des loisirs*, Paris, Armand Colin, 2017.

Stéphane GALLOIS et Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *Flottes de combat*, 58^{ème} éd., Collection « Beau livre », Rennes, Éditions Ouest-France, 2018.

Paul G. HALPERN, *A Naval History of World War I*, London, Routledge, 1995.

Yves LACOSTE, *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Petite collection Maspero, Paris, Maspero, 1976.

Philippe METZGER et Alain ZIMERAY, *Sentinelle des mers : regards sur la Marine au XXI^e siècle*, Paris, Marines Editions, 2011.

Alexandre SHELDON-DUPLAIX et Jean-Marie MATHEY, *Histoire des sous-marins, des origines à nos jours*, Collection « Marine », Antony, Editions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie (ETAI), 2018.

Moshe TZALEL, *From Ice-Breaker to Missile Bot : The Evolution of Israel's Naval Strategy*, London, Greenwood Press, 2000.

Cihat YAYCI, *Doğu Akdeniz paylaşım mücadelesi ve Türkiye* [La Turquie et la lutte pour le partage de la Méditerranée Orientale], Istanbul, Kırmızı Kedi, 2020.

PÉRIODIQUES :

Revue Marines et Forces Navales, *La marine israélienne*, numéro 106, décembre 2006.

DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX :

France :

Présentation de l'Action de l'État en mer par le Secrétariat Général de la Mer (SGM) ; <https://www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer>.

Rapport d'information du Sénat n°674 sur la France face à la nouvelle géopolitique des océans, 17 juillet 2012 ; <https://www.senat.fr/rap/r11-674/r11-674.html>.

Communiqué du Ministère des Armées au sujet de la campagne de contrôle des pêches du thon rouge, 27 mai 2013 ; <https://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/la-marine-nationale-engagee-dans-la-campagne-de-contrôle-des-peches-thon-rouge-2013-en-mediterranee>.

Rapport d'information du Sénat n° 108 sur la rive Sud de la Méditerranée, une zone de prospérité à construire, 30 octobre 2013 ; <https://www.senat.fr/rap/r13-108/r13-10837.html>.

Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°2469 sur le dispositif de soutien aux exportations d'armement, 17 décembre 2014 ; <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i2469.asp>.

Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée, 7 février 2017 ; <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4451.asp>.

Communiqué du PREMAR Méditerranée suite à la collision en Corse, 11 octobre 2018 ; <https://www.premar-mediterranee.gouv.fr/dossier/etat-des-lieux-de-la-lutte-contre-la-pollution-en-mediterranee-a-la-suite-de-la-collision-en-corse>.

Italie :

Dossier de la *Marina Militare* sur les missions de surveillance des pêches, date inconnue ; <https://www.marina.difesa.it/EN/operations/Pagine/vipe.aspx>.

Dossier de la *Marina Militare* sur l'opération *Mare Nostrum*, date inconnue ; <https://www.marina.difesa.it/EN/operations/Pagine/MareNostrum.aspx>.

Dossier de la *Marina Militare* sur l'opération *Mare Sicuro*, date inconnue ; <https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-difesa-sicurezza/operazioni-in-corso/Pagine/MareSicuro.aspx>.

Rapport annuel sur le contrôle de la pêche en Italie pour l'année 2020 ; <https://www.guardiacostiera.gov.it/stampa/Pages/report-statistiche.aspx>.

États-Unis :

Stratégie maritime éditée par le U.S. Sea Services', *Advantage at Sea, Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*, décembre 2020 ; <https://media.defense.gov/2020/Dec/16/2002553074/-1/-1/0/TRISERVICESTRATEGY.PDF>.

Russie :

Oukase présidentiel n°327, *Fondements de la politique de l'Etat dans le domaine naval à l'horizon 2030*, juillet 2017 ; <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71625734/>.

Égypte :

Communiqué du Ministère de la Défense égyptien suite à la réception de la deuxième FREMM italienne, 15 avril 2021 ; <https://www.mod.gov.eg/ModWebSite/NewsDetails.aspx?id=41708>.

SOURCES LÉGALES :**Résolutions du Conseil de sécurité (triées par date) :**

S/RES/1701 (2006) adoptée par le Conseil de sécurité le 11 août 2006.

S/RES/1973 (2011) adoptée par le Conseil de sécurité le 17 mars 2011.

S/RES/2292 (2016) adoptée par le Conseil de sécurité le 14 juin 2016.

Sources françaises :

Décret n° 83-987 du 21 octobre 1983 modifié fixant les conditions de remboursement de certaines dépenses supportées par les armées.

Loi de finances initiale pour 2018 ;

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000036339197/>.

Sources européennes :

Décision (PESC) 2015/778 du Conseil du 18 mai 2015 relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED).

Dossier de FRONTEX sur l'opération *Thémis*, date inconnue ; <https://frontex.europa.eu/web-support/main-operations/operation-themis-italy/>.

Dossier de FRONTEX sur l'opération *Poséidon*, date inconnue ; <https://frontex.europa.eu/web-support/main-operations/operation-poseidon-greece/>.

Sources de l'OTAN :

Dossier de presse sur l'opération *Sea Guardian*, 9 juillet 2018 ;

https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_136233.htm.

Dossier de presse sur la participation de l'OTAN dans la crise migratoire en mer Égée, 8 août 2019 ; https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_128746.htm.

Communiqué du Conseil Atlantique suite au sommet de Varsovie, 9 juillet 2016 ;

https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133169.htm#oae.

Articles de conventions :

Article 122 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

RAPPORTS NON-GOUVERNEMENTAUX :

U.S. Geological Survey, *Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean*, mars 2010.

Rapport d'information de la WWF sur la pollution plastique en Méditerranée, 2018.

Rapport d'information de la FAO et de la CGPM sur *The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries*, 2018.

Rapport d'information du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, 2018 ; <https://www.unhcr.org/desperatejourneys/>.

Rapport d'information des parties contractantes de la Convention de Barcelone sur *La qualité de la Méditerranée*, 2017.

ARTICLES DE PRESSE ET DE BLOGS SPÉCIALISÉS :

2010 :

Vincent GROIZELEAU, *La flotte marocaine monte en puissance*, Mer et Marine, 19 décembre 2010 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/la-flotte-marocaine-monte-en-puissance/>.

2011 :

AFP, *L'évacuation des Chinois de Libye sert aussi la propagande de Pékin*, La Dépêche, 2 mars 2011 ; <https://www.ladepeche.fr/article/2011/03/02/1026049-evacuation-chinois-libye-sert-aussi-propagande-pekin.html>.

RÉDACTION, *Libye : Le point sur les opérations avec l'amiral Coindreau*, Mer et Marine, 10 juin 2011 ; <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116478>.

Jean-Dominique MERCHET, *La Marine dévoile les missions de ses sous-marins au large de la Libye*, Secret Défense, 8 novembre 2011 ; https://www.marianne.net/blogsecretdefense/La-Marine-devoile-les-missions-de-ses-sous-marins-au-large-de-la-Libye_a424.html.

2012 :

Laurent LAGNEAU, *Les bases britanniques contestées à Chypre*, OPEX360, 4 janvier 2012 ; <http://www.opex360.com/2012/01/04/les-bases-britanniques-contestees-a-chypre/>.

Vincent GROIZELEAU, *L'Algérie commande deux frégates à TKMS*, Mer et Marine, 4 avril 2012 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/lalgerie-commande-deux-fregates-tkms>.

Rémi CHAPE, *Les pêcheurs de thon rouge sous haute surveillance*, Maritima Médias, 24 mai 2012 ; <https://www.maritima.info/actualites/environnement/departement/2870/les-pecheurs-de-thon-rouge-sous-haute-surveillance.html>.

Jean-Dominique MERCHET, *Ce que le COS a vraiment fait en Libye... et ce qu'il n'a pas fait*, Secret Défense, 20 novembre 2012 ; https://www.marianne.net/blogsecretdefense/Exclusif-ce-que-le-COS-a-vraiment-fait-en-Libye-et-ce-qu-il-n-a-pas-fait_a844.html.

2013 :

Ari RABINOVITCH, *Israel's navy gears up for new job of protecting gas fields*, REUTERS, 1 avril 2013 ; <https://www.reuters.com/article/uk-israel-navy-natgas/israels-navy-gears-up-for-new-job-of-protecting-gas-fields-idUKBRE93009M20130401>.

2014 :

Dani RODRIK , *Turquie : la démocratie perdante*, La Tribune, 17 janvier 2014 ; <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/20140117trib000810199/turquie-la-democratie-perdante.html>.

Vincent GROIZELEAU, *Livraison demain de la FREMM marocaine*, Mer et Marine, 29 janvier 2014 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/livraison-demain-de-la-fremm-marocaine>.

Vincent GROIZELEAU, *Retour sur l'interception du Luna S*, Mer et Marine, 7 avril 2014 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/retour-sur-linterception-du-luna-s-0>.

Michel CABIROL, *DCNS : les quatre corvettes en Egypte, c'est fait !*, La Tribune, 10 juillet 2014 ; <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/20140710trib000839373/dcns-les-quatre-corvettes-en-egypte-c-est-fait-.html>.

Lahcene BRAHMI, *Exploration du pétrole en offshore en Algérie, Les premiers forages à Bejaïa et Oran*, L'Econews, 15 juillet 2014 ; http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/energie/les-premiers-forages-a-bejaia-et-oran-15-07-2014-170607_289.php.

AFP, *Égypte : un bateau de la marine attaqué*, Le Figaro, 12 novembre 2014 ; <https://www.lefigaro.fr/flash-actu/2014/11/12/97001-20141112FILWWW00412-egypte-un-bateau-de-la-marine-attaque.php>.

2015 :

Romarc GODIN, *Chypre se rapproche ouvertement de la Russie*, La Tribune, 5 mars 2015 ; <https://www.latribune.fr/actualites/economie/union-europeenne/20150305tribd178ba010/chypre-se-rapproche-ouvertement-de-la-russie.html>.

AFP, *Méditerranée : un patrouilleur français sauve 217 migrants*, L'Express, 3 mai 2015 ; https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/mediterranee-un-patrouilleur-francais-sauve-217-migrants_1676755.html.

RÉDACTION, *Fin d'opération Atalanta pour l'Adroit*, Cols Bleus, 11 mai 2015 ; <https://www.colsbleus.fr/articles/4510>.

Magnus NORDENMAN, *Why the Chinese Navy is in the Mediterranean*, USNI News, 14 mai 2015 ; <https://news.usni.org/2015/05/14/why-the-chinese-navy-is-in-the-mediterranean>.

RÉDACTION, *Egypt navy ship 'hit by Sinai militants' missile*, BBC News, 16 juillet 2015 ; <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-33557180>.

Dominique MERCHET, *Mais que va donc faire l'Égypte de ses deux Mistral ?*, l'Opinion, 23 septembre 2015 ; <https://www.lopinion.fr/blog/secret-defense/que-va-faire-l-egypte-deux-mistral-28396>.

RÉDACTION, *La rupture d'un câble sous-marin prive l'Algérie d'accès internet*, Le Marin, 26 octobre 2015 ; <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/divers/23386-la-rupture-dun-cable-sous-marin-prive-lalgerie-dacces-internet>.

Thomas GAGNIÈRE, *Israël et son rapport à la mer*, Classe Internationale, 17 décembre 2015 ; <https://classe-internationale.com/2015/12/17/israel-et-son-rapport-a-la-mer/>.

2016 :

Laurent LAGNEAU, *La marine israélienne a reçu son cinquième sous-marin Dolphin*, OPEX 360, 13 janvier 2016 ; <http://www.opex360.com/2016/01/13/la-marine-israelienne-recu-son-cinquieme-marin-dolphin/>.

Vincent GROIZELEAU, *L'impressionnante montée en puissance de la flotte égyptienne*, Mer et Marine, 18 avril 2016 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/limpressionnante-montee-en-puissance-de-la-flotte-egyptienne>.

Vincent GROIZELEAU, *L'Algérie modernise et muscle sa flotte*, Mer et Marine, 22 juillet 2016 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/lalgerie-modernise-et-muscle-sa-flotte>.

RÉDACTION, *La FREMM « Languedoc » partie en soutien export au Canada*, Le Marin, 23 août 2016 ; <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/defense/26126-la-fremm-languedoc-partie-en-soutien-export-au-canada>.

Dimitris MITCH, *The major surface combatants of the most powerful European Navies in 2030 - An analysis of the future developments*, Naval Analyses, 22 septembre 2016 ; <https://www.navalanalyses.com/2016/09/the-major-surface-combatants-of-most.html>.

2017 :

Rob NORDLAND, *Russia Signs Deal for Syria Bases ; Turkey Appears to Accept Assad*, The New York Times, 20 janvier 2017 ;

<https://www.nytimes.com/2017/01/20/world/middleeast/russia-turkey-syria-deal.html>.

RÉDACTION , *OTAN – Opération Sea Guardian sous commandement français*, 20 juillet 2017 ; <https://www.colsbleus.fr/articles/9836>.

Dimitris MITCH, *Turkish Navy modernization and shipbuilding plans through 2030*, Naval Analyses, 16 septembre 2017 ; <https://www.navalanalyses.com/2017/09/turkish-navy-modernization-and.html>.

2018 :

Marie JÉGO, *La Turquie bloque l'exploration de gisements de gaz au large de Chypre*, Le Monde, 13 février 2018 ; https://www.lemonde.fr/europe/article/2018/02/13/la-turquie-bloque-l-exploration-de-gisements-de-gaz-au-large-de-chypre_5256063_3214.html.

John GRADY, *Foggo : U.S. Needs More Forward Presence in Mediterranean Sea*, USNI News, 13 février 2018 ; https://news.usni.org/2018/02/13/foggo_mediterranean_sea.

Samir EL OUARDIGHI, *Forces et faiblesses de la marine royale selon un centre d'études espagnoles*, Médias 24, 21 mars 2018 ; <https://www.medias24.com/2018/03/21/forces-et-faiblesses-de-la-marine-royale-selon-un-centre-detudes-espagnoles/>.

RÉDACTION, *Les opérations menées par la Marine en Méditerranée*, Cols Bleus, 21 mars 2018 ; <https://www.colsbleus.fr/articles/10452>.

Akram KHARIEF, *Algérie - Maroc : que pèsent leurs forces militaires ?*, Middle East Eye, 11 avril 2018 ; <https://www.middleeasteye.net/fr/opinions/alg-rie-maroc-que-p-sent-leurs-forces-militaires-1229207361>.

Vincent GROIZELEAU, *L'Algérie réceptionne son 5^{ème} Kilo et commande des corvettes à la Russie*, Mer et Marine, 4 mai 2018 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/lalgerie-receptionne-son-5eme-kilo-et-commande-des-corvettes-la-russie>.

Nathalie GUIBERT, *En Méditerranée, le jeu des puissances se densifie*, Le Monde, 8 septembre 2018 ; https://www.lemonde.fr/international/article/2018/09/08/en-mediterranee-le-jeu-des-puissances-se-densifie_5352053_3210.html.

Taoufik AYADI, *Les forces navales en présence en Méditerranée : facteur de rapprochement ou de conflictualité des Etats ?*, Leaders, 19 octobre 2018 ; <https://www.leaders.com.tn/article/25735-les-forces-navales-en-presence-en-mediterranee-facteur-de-rapprochement-ou-de-conflictualite-des-etats>.

Caroline BRITZ, *OPV argentins : le contrat de vente est signé*, Mer et Marine, 30 novembre 2018 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/opv-argentins-le-contrat-de-vente-est-signe>.
Consulté le 08/05

2019 :

RÉDACTION, *Les câbles sous-marins – enjeu stratégique majeur*, Cols Bleus, 7 janvier 2019 ; <https://www.colsbleus.fr/articles/11160>.

Akram KHARIEF, *Hélicoptères pour la marine égyptienne: Leonardo rafle la mise !*, Menadefense, 28 avril 2019 ; <https://www.menadefense.net/afnord/helicopteres-pour-la-marine-egyptienne-leonardo-rafle-la-mise/>.

Sylvie BURNOUF, *Chaque année 11200 tonnes de déchets plastiques français pénètrent la Méditerranée*, Le Monde, 7 juin 2019 ; https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/06/07/chaque-annee-11-200-tonnes-de-dechets-plastiques-francais-penetrent-la-mediterranee_5473043_3244.html.

Akram KHARIEF, *L’Égypte compte investir 554 millions de dollars pour rénover ses navires américains*, Menadefense, 1 août 2019 ; <https://www.menadefense.net/afnord/egypte-compte-investir-554-millions-de-dollars-pour-renover-ses-navires-americains/>.

Akram KHARIEF, *Des drones américains pour la marine égyptienne*, Menadefense, 1 octobre 2019 ; <https://www.menadefense.net/afnord/des-drones-americains-pour-la-marine-egyptienne/>.

Laurent LAGNEAU, *Les exportations allemandes de matériels militaires ont bondi de 75% au cours des neufs premiers mois de 2019*, OPEX 360, 9 octobre 2019 ; <http://www.opex360.com/2019/10/09/les-exportations-allemandes-de-materiels-militaires-ont-bondi-de-75-au-cours-des-neufs-premiers-mois-de-2019/>.

RÉDACTION, *La frégate La Fayette s’entraîne avec la marine chypriote*, Cols Bleus, 18 octobre 2019 ; <https://www.colsbleus.fr/articles/11717>.

Marie JÉGO, *Un accord turco-libyen de délimitation maritime provoque la colère de la Grèce*, Le Monde, 10 décembre 2019 ; https://www.lemonde.fr/international/article/2019/12/10/un-accord-turco-libyen-de-delimitation-maritime-provoque-la-colere-de-la-grece_6022314_3210.html.

2020 :

Nicolas BAROTTE, *La France se retire d’une mission de l’OTAN pour dénoncer le double-jeu de la Turquie*, Le Figaro, 1^{er} juillet 2020 ; <https://www.lefigaro.fr/international/la-france-se-retire-d-une-mission-de-l-otan-pour-denoncer-le-double-jeu-de-la-turquie-20200701>.

RÉDACTION, *Israël: le Hezbollah planifie des attaques maritimes (Ex-commandant des forces navales)*, i24NEWS, 26 juillet 2020 ; <https://www.i24news.tv/fr/actu/israel/diplomatie-defense/1595759725-israel-le-hezbollah-planifie-des-attaques-maritimes-selon-le-commandant-des-forces-navales>.

Marina RAFENBERG, Marie JÉGO, *Regain de tensions entre la Grèce et la Turquie en Méditerranée orientale*, Le Monde, 12 août 2020 ; https://www.lemonde.fr/international/article/2020/08/12/regain-de-tensions-entre-la-grece-et-la-turquie-en-mediterranee-orientale_6048786_3210.html.

Richard WERLY, *Rafale et frégates, prix du soutien français à Athènes*, Le Temps, 13 septembre 2020 ; <https://www.letemps.ch/monde/rafale-fregates-prix-soutien-francais-athenes>.

Nabil WAKIM, Hélène SALLON, Louis IMBERT et Marie JÉGO, *Comment le gaz rebat les cartes en Méditerranée orientale*, Le Monde, 25 septembre 2020 ; https://www.lemonde.fr/international/article/2020/09/25/comment-le-gaz-rebat-les-cartes-en-mediterranee-orientale_6053584_3210.html.

Caroline BRITZ, *Le conflit gréco-turc : pas de frontières, Chypre et beaucoup de gaz*, Mer et Marine, 28 septembre 2020 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/le-conflit-greco-turc-pas-de-frontieres-chypre-et-beaucoup-de-gaz>.

Benjamin BARTHE, *Entre Israël et le Liban, des négociations en eaux troubles*, Le Monde, 14 octobre 2020 ; https://www.lemonde.fr/international/article/2020/10/14/entre-israel-et-le-liban-des-negociations-en-eaux-troubles_6055929_3210.html.

Vincent GROIZELEAU, *Euronaval : la déclaration de Florence Parly, ministre des Armées*, Mer et Marine, 19 octobre 2020 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/euronaval-la-declaration-de-florence-parly-ministre-des-armees>.

Matthieu CAILLAUD, *Qu'est-ce que la « patrie bleue » ? Une conversation avec l'idéologue de la doctrine géopolitique turque*, Le Grand Continent, 26 octobre 2020 ; <https://legrandcontinent.eu/fr/2020/10/26/cem-gurdeniz-geopolitique-maritime-turque/>.

Armin AREFI, *Cem Gürdeniz, le cerveau d'Erdogan en Méditerranée*, Le Point, 11 novembre 2020 ; https://www.lepoint.fr/monde/cem-gurdeniz-le-cerveau-d-erdogan-en-mediterranee-11-11-2020-2400572_24.php.

RÉDACTION, *Asma S'hiri Laabidi, nommée secrétaire générale de la Mer*, Leaders, 4 décembre 2020 ; <https://www.leaders.com.tn/article/31036-asma-s-hiri-laabidi-nommee-secretaire-generale-de-la-mer>.

2021 :

Laurent LAGNEAU, *L'italien Fincantieri a livré une frégate multimissions à l'Égypte*, OPEX 360, 1 janvier 2021 ; <http://www.opex360.com/2021/01/01/litalien-fincantieri-a-livre-une-fregate-multimissions-a-legypte/>.

Xavier VAVASSEUR, *Royal Moroccan Navy Orders OPV From Spain's Navantia*, Naval News, 10 janvier 2021 ; <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/01/royal-moroccan-navy-orders-opv-from-spains-navantia/>.

Tayfun OZBERK, *Analysis of the future of the Turkish navy*, Naval News, 15 février 2021 ; <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/02/analysis-the-future-of-the-turkish-navy/>.

Catherine DUPEYRON, *Israël : une marée noire sur le littoral méditerranéen*, Les Échos, 24 février 2021 ; <https://www.lesechos.fr/monde/afrique-moyen-orient/israel-une-maree-noire-sur-le-littoral-mediterraneeen-1293080>.

Mohamed BADRANE, *Des sous-marins français pour la Marine royale ?*, Aujourd'hui, 11 mars 2021 ; <https://aujourd'hui.ma/actualite/des-sous-marins-francais-pour-la-marine-royale>.

AFP, *Dix anciens amiraux arrêtés pour avoir critiqué un projet du président*, L'Orient Le Jour, 5 avril 2021 ; <https://www.lorientlejour.com/article/1257539/mandats-darret-contre-dix-anciens-amiraux-pour-avoir-critique-un-projet-du-president.html>.

Xavier VAVASSEUR, *In Details : Naval Group's Frigate Proposal to Greece*, Naval News, 21 avril 2021 ; <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/04/in-details-naval-groups-frigate-proposal-to-greece/>.

Vincent GROIZELEAU, *TKMS livre une nouvelle corvette israélienne*, Mer et Marine, 5 mai 2021 ; <https://www.meretmarine.com/fr/content/tkms-livre-la-seconde-corvette-israelienne-du-type-saar-6>.

REPORTAGES VIDÉOS :

Michaël UNGER, *Méditerranée orientale : l'épreuve de force*, Arte REPORTAGE, 16 octobre 2020, 23 minutes.

ARTICLES DE DOCTRINE :

Juan Carlos MATEOS et Juan Luis SUAREZ DE VIVERO, « Maritime Europe and EU Enlargement. A Geopolitical Perspective », *Marine Policy*, vol. 30, n° 2, mars 2006.

Michel MOREL (dir.), *Surveillance et contrôle des activités des navires en mer : Scanmaris*, Workshop Interdisciplinaire sur la Sécurité Globale, janvier 2008 ; https://hal-ensmp.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/751278/filename/WISG2008_scanmaris.pdf.

Pierre RAZOUX, *Une armée israélienne en pleine mutation*, Institut français des relations internationales, *Revue Politique étrangère*, 2013 ; <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2013-1-page-23.htm>.

Cyrille P. COUTANSAIS, *La résistible ascension des marines émergentes*, Revue internationale et stratégique, 2014 ; <https://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2014-3-page-83.htm>.

Cargo Marine, *Israël et la mer : une ambition nouvelle*, Centre d'Études Stratégiques de la Marine (CESM), 2015.

Fernando DEL POZO, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE, Patrick HEBRAD, *Les diplomaties navales en Méditerranée*, Institut français des relations internationales, Revue Politique étrangère, 2016 ; <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2016-4-page-47.htm>.

Bertrand BOYARD, *Le soutien des armées aux exportations de défense*, Revue Défense Nationale, 2016 ; <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-10-page-71.htm>.

Thomas PAILLOUX, *Stratégie maritime – Lutter contre la pêche illégale : l'enjeu de la défense bleue*, Revue Défense Nationale, 2016 ; <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-8-page-121.htm>.

Shaul CHOREV, *Transformation stratégique en Méditerranée orientale : une perspective israélienne*, Comité d'études de Défense Nationale, Revue Défense Nationale, 2017 ; <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2019-7-page-164.htm>.

Sabil ZEROUAL, *Quelle doctrine et quel emploi pour les Forces Navales Algériennes ?*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), 2018 ; <https://nemrod-ecds.com/?p=1322>.

Sabil ZEROUAL, *Les forces navales marocaines*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), 2018 ; <https://nemrod-ecds.com/?p=127>.

Nathalie RUFFIÉ, Philippe GROS, Vincent TOURET, *Stratégies de sécurité en Méditerranée*, Fondation pour la recherche stratégique, octobre 2018 ; <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-des-conflits-futurs/publications/2018/4.pdf>.

Vincent CALLIES, *Enjeux et perspectives du théâtre méditerranéen*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 28 octobre 2018, Article inspiré de la conférence éponyme prononcée par le préfet maritime de la mer Méditerranée le 20 octobre 2018 ; <https://fmes-france.org/enjeux-et-perspectives-du-theatre-mediterraneen-conference-du-prefet-maritime-de-la-mer-mediterranee-charles-henri-du-che/>.

Marianne PÉRON-DOISE, *La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée*, Revue Défense Nationale, 2019 ; <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2019-7-page-120.htm>.

Mustapha BENCHENANE, *Les États-Unis et la Méditerranée*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 9 janvier 2019 ; <https://fmes-france.org/les-etats-unis-et-la-mediterranee/>.

Arnaud PEYRONNET, *Perspectives navales : Les capacités de projection de puissance de la marine russe, mythe ou réalité ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 16 mars 2020 ; <https://fmes-france.org/perspectives-navales-les-capacites-de-projection-de-puissance-de-la-marine-russe-mythe-ou-realite-par-arnaud-peyronnet/>.

Margaux SCIANDRA, *En Turquie, le chef d'état-major de la Marine démissionne sur fond de tensions*, Nemrod – Enjeux Contemporains de Défense et de Sécurité (ECDS), Avril 2020 ; <https://nemrod-ecds.com/?p=4933>.

Arnaud PEYRONNET, *Les stratégies de déni d'accès en Méditerranée, problème ou solution ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 28 avril 2020 ; <https://fmes-france.org/les-strategies-de-deni-dacces-en-mediterranee-probleme-ou-solution-par-arnaud-peyronnet/>.

Isabelle FACON, Philippe GROS, Vincent TOURRET, *L'empreinte militaire russe en Méditerranée orientale à l'horizon 2035*, Fondation pour la recherche stratégique, 30 juillet 2020 ; <https://www.frstrategie.org/programmes/observatoire-des-conflits-futurs/empreinte-militaire-russe-mediterranee-orientale-horizon-2035-2020>.

Arnaud PEYRONNET, *Ambitions turques en Méditerranée : vers une accélération des frictions navales avec l'Europe ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 27 juin 2020 ; <https://fmes-france.org/ambitions-turques-en-mediterranee-vers-une-acceleration-des-frictions-navales-avec-leurope-par-arnaud-peyronnet/>.

VAE (2s) Pascal AUSSEUR, *Méditerranée : L'europe au défi*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 21 octobre 2020 ; <https://fmes-france.org/mediterranee-leurope-au-defi/>.

Arnaud PEYRONNET, *Vers une crise maritime gréco-turque pérenne en Méditerranée ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 18 novembre 2020 ; <https://fmes-france.org/vers-une-crise-maritime-greco-turque-perenne-en-mediterranee-par-arnaud-peyronnet/>.

Jérôme PELLISTRANDI, *Quelle stratégie navale pour l'Espagne ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 10 décembre 2020 ; <https://fmes-france.org/quelle-strategie-navale-pour-lespagne/>.

Tancrède JOSSERAN , « *La Turquie et la Méditerranée : une relation houleuse* », Institut de Stratégie Comparée ISC, Stratégique n° 124, 14 décembre 2020, p. 74-76.

Aurélien DENIZEAU, « *Mavi Vatan, la "Patrie bleue" : Origines, influence et limites d'une doctrine ambitieuse pour la Turquie* », Études de l'Ifri, Ifri, avril 2021 ; https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/denizeau_pens_mavi_vatan_2021.pdf.

CONFÉRENCES ET COLLOQUES :

Colloque en ligne, *L'OTAN face aux défis et opportunités du bassin méditerranéen*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 27 novembre 2020 ;

<https://www.youtube.com/watch?v=Yuh03howZgY&t>.

Conférence en ligne, Pierre RAZOUX, *Les États-Unis peuvent-ils se désengager de Méditerranée ?*, Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques (FMES), 21 février 2021 ;

<https://www.youtube.com/watch?v=OzRad1SmVE0>.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES ABRÉVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION GÉNÉRALE	7
Section 1 : Présentation géographique	8
Section 2 : Présentation historique	10
§1. <i>L'Antiquité</i>	10
§2. <i>Le Moyen-Âge</i>	11
§3. <i>Les Temps modernes</i>	12
§4. <i>L'époque contemporaine</i>	13
Section 3 : Présentation des principaux enjeux	14
§1. <i>Un carrefour commercial</i>	15
§2. <i>Un réservoir énergétique</i>	15
§3. <i>Une mer nourricière</i>	16
§4. <i>Un foyer touristique</i>	17
§5. <i>Une voie de télécommunication</i>	18
§6. <i>Une route migratoire</i>	19
§7. <i>Un défi environnemental</i>	20
§8. <i>Un espace de tensions</i>	20

TITRE I – LE TERRAIN DE JEU DES PUISSANCES INTERNATIONALES ET RIVERAINES	23
Chapitre 1 : Les forces navales dans la fonction garde-côtes	25
Section 1 : Les principales missions de la fonction garde-côtes	26
<i>§1. La protection environnementale</i>	26
A/ La surveillance des pêches	26
B/ La lutte contre les pollutions	28
<i>§2. La lutte contre les trafics illicites</i>	30
A/ Le trafic de stupéfiants	30
B/ Le trafic d'armes	31
Section 2 : Le cas particulier de la gestion migratoire	33
<i>§1. Les opérations nationales : l'exemple italien</i>	33
<i>§2. Les opérations internationales</i>	34
A/ Le renfort atlantique	35
B/ Le renfort européen	35
Chapitre 2 : Les forces navales dans les opérations de haute intensité	38
Section 1 : Les démonstrations de force des nations riveraines	38
<i>§1. L'intervention armée : l'exemple de l'opération Harmattan</i>	39
<i>§2. La sûreté maritime : l'exemple de l'opération Sea Guardian</i>	41
Section 2 : Les stratégies d'influence des puissances extérieures	42
<i>§1. La dualité de la domination navale américaine</i>	42
A/ Un couloir stratégique	43
B/ Un basculement asiatique	44
<i>§2. Les ambitions navales des puissances émergentes</i>	46
A/ La stratégie prospective chinoise	46
B/ L'enracinement du déni d'accès russe	49

TITRE II – L'ÉMERGENCE DES FLOTTES DES PAYS DU SUD ET DE L'EST MÉDITERRANÉEN	53
Chapitre 1 : Une volonté de s'équiper	55
Section 1 : Les pays du Sud méditerranéen	57
<i>§1. La rivalité Maroc-Algérie</i>	57
A/ La course à l'armement naval	58
B/ Un développement multifactoriel	61
<i>§2. L'essor égyptien</i>	63
A/ L'évolution de l'environnement sécuritaire régional	64
B/ Le renforcement des moyens navals égyptiens	65
Section 2 : Les pays de l'Est méditerranéen	68
<i>§1. Le rattrapage israélien</i>	68
A/ Un désintérêt historique pour le milieu marin	68
B/ Une nouvelle donne stratégique	71
<i>§2. L'ambition turque</i>	73
A/ La doctrine <i>Mavi Vatan</i>	73
B/ La modernisation des équipements	77
Chapitre 2 : Un enjeu de rivalité pour les exportations de défense	81
Section 1 : L'état du marché des industries navales de défense en Méditerranée	82
<i>§1. La grande diversité des acteurs industriels</i>	82
A/ Les acteurs traditionnels	82
B/ Les nouveaux acteurs	84
<i>§2. L'adaptation au marché méditerranéen</i>	85
A/ Une demande largement diversifiée	85
B/ La recherche d'une offre diversifiée	87

	123
Section 2 : Le soutien des marines nationales à l'exportation en Méditerranée	88
<i>§1. La démonstration</i>	89
A/ Les missions auprès des industriels	89
B/ L'emploi opérationnel	91
<i>§2. La formation</i>	92
CONCLUSION GÉNÉRALE	94
TABLE DES ANNEXES	96
BIBLIOGRAPHIE	106
TABLE DES MATIÈRES	120