



Les puissances navales française et britannique

Héritages, modernisation et synergies

Photo ci-dessus : L'unique porte-avions de la Marine nationale française, le *Charles de Gaulle*, en activité depuis 2001. Il est actuellement le seul porte-avions européen en activité. (© US Navy)

Par **Jean-Sylvestre Mongrenier**, chercheur à l'Institut français de géopolitique (Université de Paris VIII), chercheur associé à l'Institut Thomas More.

Le monde est en effervescence et la redéfinition en cours des rapports de puissance a une dimension navale. Si le retour de la flotte russe appelle l'attention, du fait de provocations aux frontières maritimes de l'Europe, les pays dits « émergents », la Chine en tout premier lieu, se dotent aussi de nouvelles capacités navales. Certes, l'US Navy est toujours hors de portée de ceux que l'on nomme pudiquement des « compétiteurs stratégiques », mais l'heure a sonné du « partage du fardeau » avec les alliés européens. Au vrai, lesdits alliés se réduisent pour l'essentiel à la France et au Royaume-Uni, ces deux pays demeurant des puissances navales de premier plan. À l'évidence, leurs flottes ont souffert de la réduction continue des dépenses militaires qui a suivi la fin de la guerre froide, un phénomène aggravé par la crise économique de 2008. D'autre part, la prédominance du modèle expéditionnaire a eu ses effets. Las ! De part et d'autre de la Manche, les gouvernements modernisent leurs flottes et renforcent leur coopération, dans un cadre strictement bilatéral et sans renoncer à leur autonomie politique et stratégique.

L'héritage de la thalassocratie britannique

Le prestige de la Royal Navy et l'héritage de la thalassocratie britannique imposent que l'on commence par le Royaume-Uni. À bien des égards, ce puissant passé est toujours présent, à travers sa marque sur le style diplomatique, la culture stratégique et les représentations géopolitiques dominantes. Influencé par le parlementarisme et par la tradition empirique, le style diplomatique britannique est aussi celui d'une puissance maritime qui bénéficie d'une marge de sécurité et préfère les assurances implicites aux garanties formelles : le détenteur du « *Sea Power* » peut attendre les développements d'une situation géopolitique pour se déterminer et improviser la réponse adéquate. Ces caractéristiques se retrouvent dans la culture stratégique, l'expression désignant « l'ensemble des pratiques traditionnelles et des habitudes de pensée qui, dans un État, gouvernent l'organisation et l'emploi de ses forces militaires au service de ses objectifs politiques » (1). La puissance maritime affecte une certaine distance à l'égard des affaires continentales et privilégie le détachement géostratégique. L'enjeu est de maintenir l'équilibre des forces sur le continent et de conserver la plus grande liberté d'action sur les mers. Par sa souplesse et son rayon d'action, la flotte constitue donc le moyen de puissance par

excellence. Encore aujourd'hui, la Royal Navy affiche la valeur ajoutée qu'elle apporte à la politique étrangère britannique : « *Engagement without embroilment* ». On objectera que l'attachement à l'OTAN, alliance permanente instituée en temps de paix, contredit cette culture stratégique. Vue de Londres, l'OTAN est à la fois le prolongement du « *special relationship* » avec les États-Unis et le moyen de peser dans les équilibres continentaux, tout en refusant de s'engager plus avant dans le processus d'intégration européenne. Sur ce point, l'attitude à l'égard de l'Union européenne et le fort soutien d'une partie de l'opinion publique au « *Brexit* » témoignent d'une permanence certaine des représentations géopolitiques forgées au cours de l'histoire nationale. Certes, bien des choses ont changé depuis que les deux guerres mondiales, comparées par l'historien britannique Arnold Toynbee à une nouvelle guerre de Trente Ans, ont redéfini la hiérarchie des puissances. L'influent publiciste américain Walter Lippmann résumait la situation comme suit : « Il s'est produit l'un des événements les plus importants de l'histoire de l'humanité. La puissance qui contrôle la civilisation occidentale a traversé l'Atlantique » (2). Pendant la guerre froide, la Royal Navy est insérée dans la « grande stratégie » américano-otanienne. Elle n'a plus pour finalité de dominer les mers (« *Rule the Waves* »), mais de contribuer à l'endigement de l'URSS. Concrètement, il s'agit de surveiller les détroits danois, points de passage géostratégiques entre la Baltique et la mer du Nord, et de « chasser » les sous-marins soviétiques. Pourtant, la guerre des Falklands (1982) témoigne encore de la capacité à mener des opérations aéronavales à longue distance. La confrontation Est-Ouest à peine achevée, la guerre du Golfe (1991) ouvre un cycle d'interventions extérieures. Londres envoie un corps expéditionnaire de 36 000 hommes sur le théâtre des opérations, au fond du golfe Arabo-Persique, et le modèle militaire britannique s'impose en Europe. Pourtant, le long engagement des troupes britanniques dans des conflits asymétriques, en Afghanistan et en Irak, conduit à négliger la composante navale de la guerre, et il épuise le système militaire, humainement, matériellement et financièrement. Cela conduit le gouvernement à entamer une révision d'ensemble de la politique de défense, deux publications officielles, les rapports Grays et Haddon-Cave, mettant en évidence les imperfections du système d'acquisition des matériels ainsi que le décalage entre les objectifs politico-militaires et les moyens budgétaires. L'exercice se déroule alors que le krach boursier de l'automne 2008 et ses conséquences économiques ont gravement détérioré les finances publiques. La SDSR 2010 (*Strategic Defence and Security*

Review) prévoit, pour la période 2010-2015, une baisse des dépenses militaires de 8 % et une réduction des effectifs de 50 000 personnes ; d'autres coupes budgétaires interviendront en 2012 et 2013. Cela entraîne des coupes sombres, notamment pour la Royal Navy. Le renouvellement de la dissuasion nucléaire, précédemment réduite à sa composante océanique, est reporté à des temps meilleurs. L'unique porte-avions britannique, l'*Ark Royal*, est mis hors service, ainsi que les chasseurs *Harrier*, et si la construction de deux porte-avions est annoncée, le gouvernement accepte une vacance capacitaire de dix ans (3). La décision est lourde, sur les plans stratégique et opérationnel bien entendu, mais aussi sur le plan symbolique.

La France, « puissance amphibie »

Dans ce contexte général de recul des dépenses militaires, les autorités françaises ont le sentiment d'être désormais à l'avant-pointe de la défense en Europe. Longtemps rival de la France, jusqu'à ce que la bataille de Waterloo le place au premier rang mondial, le Royaume-Uni voit ses capacités entamées, même s'il conserve le principal budget militaire en Europe. Les Britanniques ayant renoncé à leurs avions patrouilleurs, ils doivent faire appel aux Français lorsqu'un sous-marin russe se hasarde jusque dans leurs eaux territoriales. Le fait n'est certes pas anormal entre nations alliées, membres de l'OTAN, à l'heure où l'on prône la *Smart Defense*, mais il sonne comme une douce revanche sur le cours de l'Histoire. Si l'on considère son style diplomatique et sa culture stratégique, la France fait figure de puissance continentale, antithèse à certains égards de la thalassocratie britannique. Au cours de son histoire, pour des raisons géographiques et géopolitiques, elle n'a pas bénéficié de la même marge de sécurité que le Royaume-Uni, d'où la quête de garanties explicites et formalisées. Souvenons-nous que la diplomatie française, jugeant l'article 5 du traité de l'Atlantique Nord insuffisamment robuste, était la plus prompte à demander la mise en œuvre de l'article 9, celui sur lequel repose l'organisation intégrée (l'OTAN). C'est aussi l'incertitude suscitée par la modification de la stratégie nucléaire américaine, avec le passage à la riposte graduée et ses conséquences sur la crédibilité de la dissuasion élargie, qui explique en partie l'attitude française à l'égard de l'OTAN dans les années 1960. Pourtant, ce style « continental » et l'enroulement sur l'axe carolingien, à travers l'alliance franco-allemande, ne doivent pas occulter la forte dimension maritime de l'histoire, de la géographie et de la géopolitique françaises. Plus longtemps que ses homologues à l'intérieur du cercle des pays anciennement industrialisés, la France est restée paysanne et agraire, à l'abri du tarif Méline. Elle fait pourtant partie des quelques nations qui, dans le sillage des royaumes ibériques, se sont lancées sur l'océan mondial afin de participer aux « grandes découvertes », de commercer et de constituer outre-mer de premiers empires. Plusieurs de ses souverains, aiguillonnés par leurs ministres, ont eu des ambitions navales et maritimes. Ce fut l'un des mérites de Louis XVI qui, au matin de son dernier jour, se souciait encore du sort de La Pérouse. Certes, les préoccupations continentales l'ont toujours emporté, mais pas au point de renoncer à l'ouverture sur le monde. Au XIX^e siècle, la formation d'un second empire ultra-marin est allée de pair avec le renforcement de la puissance navale, ce qui a

conféré une plus grande dimension maritime à la France. Si les vastes possessions extérieures ont depuis accédé à l'indépendance, les « confettis de l'Empire » demeurent. Ils assurent à la France la deuxième ZEE (zone économique exclusive) au monde, après celle des États-Unis et devant l'Australie. L'ensemble recouvre près de onze millions de kilomètres carrés, ce qui représente un potentiel de puissance et, surtout peut-être, d'importantes charges et responsabilités. Bref, la France est la plus maritime des pays continentaux, comparable à une « puissance amphibie ». Encore faut-il donner corps et substance à ce concept, ce qui suppose une vision et des moyens à la hauteur des ambitions. Les coupes sombres qui ont affecté la Royal Navy, comme la totalité de l'appareil militaire britannique, ont pu susciter une certaine autosatisfaction. D'une loi de programmation militaire à une autre, les dépenses militaires françaises ont été atteintes, mais sans équivaler avec ce que les Britanniques ont enduré ces dernières années. Surtout, les capacités militaires françaises couvrent encore l'ensemble des domaines opérationnels. Ainsi la France conserve-t-elle un porte-avions et des avions de patrouille maritime, entre autres exemples. Ceci expliquant cela, Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, a pu affirmer que la France serait la principale puissance militaire européenne à l'horizon 2020. Faut-il donc pavoiser ? Si l'on prend du champ, il s'avère que la part des dépenses militaires françaises dans le PIB est passée de 3,6 % en 1991 à 1,7 % en 2015. Sans discontinuer depuis la fin de la guerre froide, ce mouvement général réduit les capacités, en rupture avec l'analyse stratégique des deux derniers livres blancs, et le contrat opérationnel a dû être révisé à la baisse (4). Sur le plan maritime, la possession d'un seul porte-avions prive la France, à échéances régulières et pour cause de maintenance, de cet outil de diplomatie navale et de projection de puissance. Enfin, une partie des forces est mobilisée par l'« action de l'État en mer » (la police des mers), sans véritablement avoir les moyens de sécuriser le vaste domaine maritime.

La grande convergence franco-britannique

Il reste que la redistribution des cartes de la puissance s'accélère, notamment sur les plans naval et maritime. De part et d'autre de la Manche, les analyses stratégiques convergent et l'on s'accorde sur le fait que la montée des conflits dans l'univers

Royaume-Uni

Effectif de la marine : 32 500 personnes

Sous-marins : 10

> Stratégiques : 4

> Tactiques : 6

Destroyers : 6

Frégates : 13

Navires amphibies principaux : 3



Source : *Military Balance 2016* (IISS). NB : seuls les bâtiments actifs sont comptabilisés.

France

Effectif de la marine : 36 050 personnes

Porte-avions : 1

Sous-marins : 10

> Stratégiques : 4

> Tactiques : 6

Destroyers : 11

Frégates : 11

Navires amphibies principaux : 3



Source : *Military Balance 2016* (IISS). NB : seuls les bâtiments actifs sont comptabilisés.



Photo ci-dessus : En août 2013, le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme*, de la Marine nationale, ravitaille le porte-aéronefs britannique *HMS Illustrious*, retiré du service en 2014. (© PO Ray Jones/Crown Copyright)

océano-spatial qui est le nôtre – tant aux frontières de l'Europe, ce monde d'isthmes pénétré par la mer, que dans l'océan Indien (stratégie chinoise dite du « collier de perles ») et les « méditerranées asiatiques » (mers de Chine méridionale et orientale) –, constitue un appel à réaffirmer la puissance navale de la France et du Royaume-Uni. L'exigence est d'autant plus pressante que les États-Unis, s'ils font toujours de l'Europe et de l'OTAN la pierre angulaire de leur stratégie de sécurité nationale, redistribuent une partie de leurs forces navales dans l'océan Pacifique, afin de faire face aux ambitions de la Chine populaire. D'ici 2020, la moitié de ces forces devrait être déployée dans le « grand océan ». Par voie de conséquence, il appartient aux Français et aux Britanniques de porter une plus grande part du « fardeau » dans les mers qui bordent l'Europe, mais aussi dans le golfe de Guinée et dans le golfe Arabo-Persique.



Photo ci-dessus : Le sous-marin nucléaire d'attaque français *Saphir*, de classe Rubis. Les six sous-marins de cette classe seront peu à peu remplacés par la classe Suffren, à partir de 2018. (© Jean-Michel Roche/Netmarine.net)

Schématiquement, l'environnement géostratégique se durcit. Depuis l'Arctique et la Baltique jusque dans le bassin pontico-méditerranéen (Méditerranée orientale et mer Noire), les forces occidentales sont confrontées à des stratégies dites A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*) visant à leur interdire l'accès à ces espaces maritimes. Aussi la projection de puissance, c'est-à-dire le moyen de frapper à distance, devrait-elle être revalorisée, par rapport à la projection de forces et au transport de troupes. En réponse à la montée des enjeux maritimes, la SDSR 2015 menée au Royaume-Uni prévoit le renforcement des capacités navales. Outre le remplacement des sous-marins qui assurent la dissuasion nucléaire, un premier porte-avions, le *HMS Queen Elizabeth*, sera opérationnel en 2020. Il embarquera 24 F-35B. La mise en service d'un second porte-avions, le *HMS Prince of Wales*, a été confirmée, ce qui restaurera pleinement la capacité aéronavale des Britanniques. De nouveaux types de frégates et de destroyers (les T-45), équipés de moyens antimissiles, et sept sous-marins de classe Astute permettront de couvrir les divers types d'opérations, depuis la sécurité maritime jusqu'à la guerre ouverte contre une puissance tierce. Du côté français, la modernisation des capacités se poursuit dans le cadre du plan stratégique « Horizon marine 2025 ». L'arrivée des Rafale Marine sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, l'acquisition des FREMM (frégates multimissions) et de nouveaux SNA (sous-marins nucléaires d'attaque de type Barracuda), équipés de missiles de croisière navals (MdCn) renforceront la projection de puissance de la Marine nationale. La mobilité des plates-formes navales et l'allonge du MdCn mettront à portée de cette arme 80 % des objectifs de l'ensemble des continents. La flotte de guerre de la France va renforcer ses trois piliers : la dissuasion nucléaire, la projection de puissance et la projection de forces (voir les trois bâtiments de projection et de commandement). Dans ce dispositif d'ensemble, on regrettera l'absence d'un second porte-avions français, cette question méritant d'être ouverte à nouveau. À moins que l'étroite coopération franco-britannique ne soit en mesure d'assurer la permanence d'un porte-avions européen en activité ? Si l'on a évoqué plus haut les effets de concurrence entre Français et Britanniques dans le domaine naval et maritime, un phénomène qui ne doit pas faire oublier que les deux pays, depuis la guerre de Crimée, sont des alliés de longue durée, le chef d'état-major de la Marine nationale, l'amiral Bernard Roger, se félicite du renforcement des capacités navales britanniques. De fait, la plupart des marines européennes ont bien des difficultés à préserver leurs capacités, leurs compétences et leur niveau d'activité. Il n'y a guère que les Français et les Britanniques à vouloir maintenir des flottes opérationnelles et de haute mer, à vocation mondiale. L'échec du projet de porte-avions commun lancé dans la foulée du sommet du Touquet, le 4 février 2003, ne doit pas masquer la grande proximité des deux pays. Les traités de Lancaster House, signés le 2 novembre 2010, ont ouvert la voie à un bilatéralisme resserré, concrétisé l'année suivante sur le théâtre libyen. C'est dans leur prolongement que les deux marines travaillent sur le projet de force expéditionnaire commune (*Combined Joint Expeditionary Force*) et visent la permanence d'un groupe aéronaval à l'horizon 2020 (*Carrier Strike Group-2020*). À l'avenir, ces synergies devraient être renforcées, tout comme l'interopérabilité avec l'US-Navy.

“ L'innovation la plus révolutionnaire de l'Occident fut la substitution de l'océan à la steppe comme principal moyen de communication mondiale. ”

— ARNOLD TOYNBEE

Pour conclure

Le Royaume-Uni et la France sont des pays qui ont hérité d'une ancienne tradition navale et maritime. Longtemps rivaux, leur alliance durable n'a pas éliminé toute concurrence, sur ce plan comme dans d'autres domaines. Désormais, les visions stratégiques sont similaires et les intérêts sont perçus de manière globale. Les contraintes financières d'une part, la pleine participation de la France à l'OTAN de l'autre, ont rendu possible un étroit partenariat stratégique, au cœur du système occidental. Ce partenariat s'inscrit dans une logique intergouvernementale, chacun entendant conserver son autonomie politique et stratégique. Pourtant, les enjeux dépassent les seuls intérêts bilatéraux. L'ouverture au « Grand Large » est consubstantielle à l'histoire de l'Occident et il revient aux puissances atlantiques de porter cet héritage tant spirituel que géopolitique. Une Europe recroquevillée sur son aire géographique, qui s'illusionnerait sur les vertus protectrices de ses « anciens parapets », serait infidèle à elle-même.

Jean-Sylvestre Mongrenier

Notes

- (1) Voir Bruno Colson, *Europe : repenser les alliances*, Paris, Economica, 1999, p. 86.
- (2) Cité par Philip Golub, *Une autre histoire de la puissance américaine*, Paris, Le Seuil, 2011, p. 116-117.
- (3) Le gouvernement Cameron a d'abord voulu renoncer au F-35B, à décollage vertical, au profit du F-35C qui fonctionne à catapulte, pour revenir ensuite au choix initial. Après avoir annoncé que le second porte-avions serait remis ou vendu, il a aussi confirmé le déploiement des deux porte-avions.
- (4) Les livres blancs de 2008 et 2013 insistent à l'envi sur la dangereuse complexité du monde et la montée des menaces, y compris celle d'une nouvelle grande guerre entre États, pour ensuite déboucher sur des baisses de budgets et d'effectifs. La contradiction est telle que l'actuel gouvernement, en avril 2015, est revenu sur les baisses d'effectifs prévues dans la LPM 2014-2019.



Photo ci-dessus : Le *HMS Queen Elizabeth*, l'un des deux nouveaux porte-avions de la Marine britannique, dont l'entrée en service a été reportée pour cause de coupures budgétaires. (© HMS Gannet/MOD)