

Contrôle des mers

Avril 2022

Table des matières

Préambule.....	3
1. La géoéconomie comme clé de la puissance.....	4
1.1. L'étreinte géoéconomique croissante de la mer par la Chine.....	4
1.2. Russie : l'Arctique comme horizon.....	6
1.3. Les ambitions de puissance de l'Inde.....	8
2. Les océans : théâtre d'une course aux armements.....	9
2.1. Renouveau de la puissance navale de la Chine.....	9
2.2. La nouvelle doctrine navale indienne.....	10
2.3. La militarisation de l'Arctique.....	11
2.4. Le renouvellement de la stratégie navale des Etats-Unis.....	12
Références.....	14

Préambule

Les océans sont un lieu de passage, de création de richesses, mais, également, le théâtre de confrontations, de tensions et de compétition pour la domination mondiale. De ce fait, le contrôle des mers a toujours été un instrument et un enjeu géopolitique majeur, qui permet aux puissances navales de se renforcer et de s'enrichir. Maîtresse des océans du 16ème au 20ème siècle, la Royal Navy britannique a cédé la place, à l'orée de la Guerre froide, à l'US Navy, instrument de la puissance américaine qui a permis aux Etats-Unis mondiale d'endiguer leur adversaire soviétique et de se doter d'une capacité de projection sur toutes les mers.

Trente ans après la fin de la Guerre froide, la puissance étatsunienne est désormais remise en question par de nombreux acteurs qui en anticipent le déclin relatif. Parmi ceux-là, deux puissances eurasiennes, la Russie et la Chine, adversaires des Etats-Unis, situées au cœur du *heartland* voient dans la suprématie sur les océans le moyen de s'ériger en grandes puissances et de favoriser l'émergence d'un monde véritablement multipolaire.

L'Inde, pour sa part, assiste à la montée en puissance de son adversaire historique, la Chine, tandis que son allié américain ne semble plus en mesure d'assurer le rôle de stabilisateur des relations internationales. Pour New Delhi, il devient impératif se positionner comme acteur géostratégique, pour ne pas subir un endiguement de la part de son rival chinois.

Conscientes que la géoéconomie, notamment en son versant maritime, est le véritable moteur des mutations géopolitiques en cours, ces trois nations ont entrepris de se constituer en puissances navales, resserrant leur étreinte sur les principaux goulots géostratégiques mondiaux, afin d'assurer leur survie et d'acquérir un rôle prépondérant dans la conduite des affaires du monde. En a résulté une course au renforcement des capacités navales et un accroissement des tensions.

Le contrôle des océans est, en effet, vital, tant pour la Chine et l'Inde, dont les économies florissantes dépendent des approvisionnements par voie maritime, que pour la Russie, grand pourvoyeur de commodités, soumis à de lourdes sanctions et dont la survie dépend de la bonne circulation de ses exportations vers les principaux marchés, notamment la Chine.

Il s'agit donc pour chacun de ces acteurs de sécuriser les voies de communication maritimes, tout en déployant une capacité de projection en mesure de protéger leurs actifs ou leurs investissements à l'étranger. Cela passe par un renforcement des capacités navales, qui se traduit par une militarisation de l'espace maritime, qui dans certaines régions, notamment l'Arctique, est susceptible d'avoir de graves conséquences politiques, économiques et environnementales.

1. La géoéconomie comme clé de la puissance

1.1. L'étreinte géoéconomique croissante de la mer par la Chine

La géoéconomie est un levier majeur dans la stratégie de la Chine pour l'accès au statut de grande puissance. De fait, les investissements économiques sont un instrument de soft power que Pékin utilise pour faire avancer ses intérêts nationaux.

Entre 2006 et 2010, l'économie maritime de la Chine a connu une croissance annuelle moyenne de 13,5 %. La contribution de cette économie au PIB de la Chine a ainsi plus que doublé en cinq ans, atteignant 720 milliards de dollars en 2011. Le lancement, en 2013, des routes maritimes de la soie a non seulement permis de consolider cet élan, l'économie maritime chinoise ayant généré plus de 1,41 trillion de dollars en 2021, mais, également, de contourner les obstacles ayant ralenti le déploiement des routes terrestres de la soie (difficultés de mise en œuvre des projets d'infrastructures dans les pays en développement, problèmes de main d'œuvre et de logistique, problématiques sécuritaires et, notamment des attaques contre les installations chinoises).

L'expansion maritime de l'économie chinoise s'est, en outre, avérée fondamentale pour faire avancer ses intérêts nationaux de et, en particulier, asseoir sa domination sur les chaînes logistiques au niveau mondial, sécuriser son approvisionnement en énergie et matières premières et, enfin, se doter de leviers contre ses adversaires en Mer de Chine méridionale¹.

L'objectif stratégique poursuivi par la Chine derrière le lancement, en 2013, des Routes maritimes de la soie, est plus large que celui, affiché, de renforcer les échanges et les liens entre les peuples. Ainsi, la décision, prise en 2015, de donner la priorité au sud-est asiatique et, en particulier l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN), a visé un double objectif. Le premier, purement économique, est de capter une partie des investissements en infrastructures nécessaires au maintien de la croissance économique de cette région, estimés à 2,76 trillions de dollars à l'horizon 2030. Le second, de nature stratégique, est de contrôler, via ses compagnies maritimes publiques, la chaîne logistique en Mer de Chine méridionale, un espace où transite annuellement 21% du négoce mondial, dont 64% du commerce de la Chine, ce qui en fait un point d'étranglement vital pour ce pays, mais, également, pour ses concurrents d'Asie du Sud-est, un levier géopolitique majeur aux yeux de Pékin.

Pour y parvenir, en plus de renforcer son étreinte sur les lignes maritimes traditionnelles, la Chine investit massivement dans les routes maritimes polaires, ce qui lui permet de se positionner dans un espace qui représente l'avenir du transport maritime. La Chine a, pour cela, forgé une alliance géo-économique avec la Russie et dévoilé, en 2017, son projet de route polaire de la soie. Il s'agit d'un projet géostratégique porteur d'importants enjeux. En effet, entre 5 et 15 % du commerce maritime de la Chine pourrait, dans l'avenir, transiter par le Grand Nord. Les nouvelles routes maritimes de l'Arctique, plus courtes et plus rapides, pourraient permettre d'économiser entre 53 et 127 milliards de dollars en coûts logistiques chaque année, selon la durée pendant laquelle certains passages sont libres de glace.

Bien que ce ne soit pas économiquement avantageux pour l'instant, la Chine continue à s'impliquer davantage dans l'Arctique, tissant des partenariats avec la Russie et d'autres États de l'Arctique comme l'Islande et le Groenland. Bien que les compagnies maritimes chinoises soient tenues de réaliser des bénéfices, en tant qu'entreprises d'État, elles doivent également suivre la politique nationale et, dans le cas de l'Arctique, les besoins géostratégiques l'emportent sur les intérêts commerciaux.

Parallèlement, la Chine a fait de la pêche et de l'aquaculture un secteur stratégique. Les produits de la mer constituent un aliment de base essentiel pour les pays asiatiques. Selon les estimations de la FAO, en 2030, l'Asie concentrera 72% de la consommation mondiale de produits de la pêche (FAO, 2021)². Le contrôle des zones de pêche et de la production aquacole représente donc un enjeu de sécurité alimentaire pour les pays de la région et, aux yeux de la Chine, un levier lui conférant un ascendant sur ses pays voisins.

De ce fait, Pékin a focalisé ses efforts sur, d'une part, l'aquaculture, la Chine étant aujourd'hui à l'origine de 56% de la production mondiale et, d'autre part, sur le développement d'une imposante flotte de pêche, désormais la plus importante au monde, estimée à 800.000 unités, dont une flotte hauturière de 17.000 navires, grâce auxquels la Chine est responsable de près de la moitié des captures dans le monde.

En Mer de Chine méridionale, espace stratégique central, la pêche est la source d'importantes tensions entre les États riverains et la Chine qui y déploie 695.000 vaisseaux, employant 1,17 millions de personnes, soit 40% de l'ensemble de la flotte de pêche en Mer de Chine Méridionale.

La présence massive de pêcheurs chinois a contribué à aggraver les tensions entre la Chine et ses voisins au sujet des revendications territoriales et des droits de pêche contestés et non résolus en mer de Chine méridionale. Après une série d'incidents opposant pêcheurs chinois et marines des autres Etats riverains, a été instituée, à partir de 2015, la milice maritime des forces armées populaires. Basée dans la ville de Sanshá dans les îles Paracel, cette milice est composée d'unités professionnelles, militarisées et bien rémunérées. Elle réunit des militaires et des professionnels de la pêche et de la navigation, qui construisent des navires spécifiques et opèrent à bord de chalutiers adaptés à la pêche, disposant de coques renforcées, de canons à eau et d'autres équipements militaires camouflés.

La milice mène essentiellement des opérations en zone grise, notamment dans le cadre des revendications territoriales. Elle opère à un niveau conçu pour imposer la présence chinoise sur l'ensemble de la Mer de Chine méridionale, tout en évitant une confrontation directe avec les forces militaires des Etats voisins³.

1.2. Russie : l'Arctique comme horizon

L'Arctique, longtemps considéré par les stratèges de l'endiguement de l'URSS comme le quatrième mur de la Russie, s'ouvre lentement. En témoignent les investissements massifs consentis par la Russie dans l'exploration des ressources naturelles et la recherche scientifique. L'Arctique est désormais perçu par la Russie comme un horizon géoéconomique et un levier pour consolider son statut de grande puissance.

Les intérêts géoéconomiques de la Russie en Arctique sont de deux ordres : l'extraction et la protection des ressources naturelles de la région, telles que le pétrole, le gaz et la pêche, d'une part et, d'autre part, l'exploitation des routes maritimes émergentes et le renforcement des ports arctiques russes qui soutiennent l'économie et le développement du pays, ce qui inclut le développement et l'entretien d'une importante flotte de brise-glace.

Dans les faits, 20 % du PIB de la Fédération de Russie provient de la région arctique, dont un quart de ses revenus d'exportation. Cet espace concentre environ 95% de la production de gaz et 70% de pétrole, grâce à près de 200 gisements de pétrole et de gaz en exploitation et d'autres récemment découverts sur le plateau continental. L'Arctique produit également 99% des diamants de la Russie, 96% de son platine et 90% de son nickel et de son cobalt, ainsi que des terres rares⁴.

Pour exploiter ces ressources, la Russie s'est associée à la Chine dont les banques financent les efforts de prospection. Cet engagement de la Chine permet à la Russie de poursuivre ses projets d'extraction. Les mers de Kara, de Pechora et de Barents recèlent certains des plus grands gisements de pétrole et de gaz de la zone arctique de la Russie. Le réchauffement des températures faciliterait l'extraction et le transport de ces produits, ce qui rejoint les intérêts de la Chine, toujours en quête de sécurisation de ses approvisionnements en énergie.

La Russie s'est également associée à de nombreuses entreprises internationales pour développer le forage et les exportations. Grâce à cela, le premier pipeline, au départ de Yamal, dans la mer de Kara, est entré en service en 2012 et le second, début 2017. Cette péninsule compte 32 champs pétroliers et recèlerait des réserves de gaz estimées à 16 700 milliards de mètres cubes de gaz naturel et 300 millions de tonnes de pétrole. Par ailleurs, la Russie a commencé à construire une usine de gaz naturel liquéfié (GNL) ainsi qu'un port d'accompagnement, à Sabetta, sur la côte orientale de la péninsule de Yamal. L'usine de GNL devrait coûter 27 milliards de dollars et est une joint-venture entre des sociétés russes, chinoises et européennes. La convergence des intérêts russes avec celles de grandes entreprises internationales, notamment françaises et coréennes, dote la Russie d'une capacité d'influence dans ces pays.

Outre l'exploration pétrolière et gazière, la Russie renforce son contrôle sur le fret maritime qui transite par la région arctique. Du fait du réchauffement climatique, les températures de surface ont augmenté deux fois plus rapidement ces dernières années en Arctique que dans les autres régions du monde, entraînant une perte importante de glace en été, ainsi qu'une fragilisation de la calotte glacière en hiver. Selon le National Snow and Ice Data Center (Etats-Unis), la glace d'été a reculé d'environ 13,3% par décennie au cours des 30 dernières années⁵. A ce rythme, les routes maritimes du nord pourraient être libres de glace pendant plusieurs mois d'été au cours des prochaines décennies, ce qui constituerait une aubaine géo-économique pour la Russie et une voie de contournement des sanctions internationales permettant le renforcement de son alliance avec la Chine.

La route maritime du Nord et les autres routes maritimes de l'Arctique en sont encore à leurs balbutiements et ne sont pas compétitives en comparaison avec les routes maritimes traversant l'Indo-Pacifique. Ainsi, par exemple, si 18 800 navires transportant environ 1,21 milliards de tonnes de marchandises ont transité par le canal de Suez en 2019, seuls 174 navires transportant 31,5 millions de tonnes de marchandises ont traversé la route maritime du Nord au cours de la même année⁶. L'évolution est néanmoins considérable puisqu'en 2016, seuls 19 navires, transportant 214513⁷ tonnes de marchandises avaient emprunté la route septentrionale.

1.3. Les ambitions de puissance de l'Inde

Le développement de la stratégie géoéconomique maritime de l'Inde ne peut être analysé indépendamment de la rivalité entre ce pays et la Chine. De fait, à partir de 2014, l'Inde a renforcé ses investissements dans le domaine maritime, à la fois pour consolider son statut de grande puissance et en réaction à la présence croissante de la Chine dans l'océan Indien.

L'économie indienne suit une trajectoire ascendante depuis les années 1990, passant de douzième économie en termes de PIB en 1991 à la 6ème en 2020, devant la France, l'Italie, le Canada et la Russie (Banque Mondiale). Son PIB devrait dépasser celui des Etats-Unis en 2050⁸ (PwC, 2017). Cette croissance économique renforce la dépendance de l'Inde vis-à-vis du commerce maritime mondial, la plaçant en concurrence avec la Chine.

Pour faire face aux "Nouvelles routes de la soie", l'Inde s'est lancée dans de nombreuses initiatives culturelles et géo-économiques ayant une dimension maritime. Ces initiatives s'inscrivent dans la stratégie indienne visant à promouvoir son économie bleue, via la refonte et le développement des secteurs maritime et portuaire non compétitifs. La stratégie indienne repose sur trois projets majeurs : le Corridor international de transport Nord-Sud (NSTC), le Corridor de croissance Asie-Afrique (AAGC), et le Security and Growth for concept All in the Region (SAGAR)⁹.

Le NSTC est né en 2002 de la signature par l'Inde, l'Iran et la Russie d'un accord global portant sur le transport maritime, ferroviaire et routier. Cet accord a, par la suite, été élargi à d'anciennes républiques soviétiques telles que l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et l'Ukraine, entre autres. Du point de vue stratégique, l'importance du NSTC pour l'Inde réside dans les liaisons maritimes entre elle et l'Iran et le développement du projet de port de Chabahar près du détroit d'Ormuz.

En effet, l'Inde cherche un meilleur accès aux ressources naturelles de l'Iran, qui fournit actuellement environ 10 % du pétrole indien et 30 % de son gaz naturel. Pour l'Iran, les investissements indiens dans le port de Chabahar sont une alternative à sa dépendance des Emirats Arabes Unis voisins. Cela découle du fait que le port de Bandar Abbas, qui gère actuellement environ 85% des expéditions iraniennes, ne peut accueillir que des navires de moins de 100 000 tonnes. Le renforcement des capacités de Chabahar est un investissement géoéconomique essentiel pour réduire la dépendance et pour survivre face à la concurrence du port de Gwadar, au Pakistan, point d'arrivée du Corridor économique Chine-Pakistan relevant des nouvelles routes de la soie. La proposition de l'Inde porte sur plus de 500 millions de dollars pour développer le port de Chabahar, en contrepartie du contrôle de deux jetées portuaires pour une durée de 10 ans.

Le Corridor international de transport Nord-Sud (NSTC) a été complété, en 2015, par l'initiative Security and Growth for concept All in the Region (SAGAR), qui signifie "océan" en hindi et qui a été présentée par l'Inde comme un moyen de renforcer les liens et d'améliorer la coopération en matière d'économie bleue pour toutes les nations qui dépendent fortement de l'océan Indien. SAGAR vise également protéger lignes maritimes, de plus en plus essentielles à la croissance économique future de l'Inde et à sa projection de puissance.

Néanmoins, nombre de ces programmes, à l'instar du Corridor de croissance Asie-Afrique (AAGC), demeure au stade de projet, faute de financement et d'implication des acteurs. La projection de la puissance maritime de l'Inde repose essentiellement sur son versant militaire, le pays ayant investi massivement dans la modernisation et le renforcement de ses capacités navales, pour faire face au développement rapide la marine chinoise.

2. Les océans : théâtre d'une course aux armements

2.1. Renouveau de la puissance navale de la Chine

Le renouvellement de la puissance navale de la Chine a été entamé en 1996, suite à la crise des missiles dans le détroit de Formose qui a montré l'incapacité de la marine chinoise à répondre au déploiement de deux porte-avions américains. Un quart de siècle plus tard, la marine chinoise est devenue la deuxième Marine au monde en capacités, même en haute mer, et peut-être la première en nombre de plateformes, dont beaucoup sont équipées des technologies les plus avancées.

La Chine est ainsi en passe de construire son troisième porte-avions, le second entièrement construit en Chine. La stratégie maritime globale de la Chine a permis de développer une expertise dans la construction navale, dotant ce pays d'une capacité de production de porte-avions et de sous-marins. Parallèlement, la Chine a développé des missiles hypersoniques qui viennent renforcer sa capacité de projection mondiale ainsi que sa capacité à entraver le transit dans les principaux points d'étranglement géoéconomiques ou à bloquer l'accès à la Mer de Chine méridionale en cas de conflit armé dans la région.

Par ailleurs, dans le cadre de sa stratégie visant le contrôle de la Mer de Chine méridionale, Pékin a transformé sept récifs dans les Spratleys en îles artificielles accueillant des bases militaires. Ces bases, conçues pour abriter des forces de dissuasion et permettre une projection rapide de la Marine chinoise ou de la Milice ont permis d'asseoir la domination chinoise sur une part importante de cet espace.

2.2. La nouvelle doctrine navale indienne

Du point de vue géographique, la péninsule indienne délimite la mer d'Arabie et le golfe du Bengale, ce qui lui confère une position de choix au carrefour de certaines des routes maritimes les plus importantes, notamment la voie maritime de la Route de la Soie et à proximité immédiate des points d'étranglement de Malacca à l'est, d'Ormuz et de Bab el-Mandeb à l'ouest. L'Inde est en outre, stratégiquement située à quelques encablures du canal du Mozambique.

Malgré cette position privilégiée, l'Inde ne s'est pas constituée en puissance maritime et ce, du fait que tous les conflits impliquant ce pays portent sur des territoires continentaux, notamment avec le Pakistan et la Chine. Du point de vue historique, l'Inde dispose, depuis 1961, d'un porte-avions (INS Vikrant) équipé d'avions de combat Sea Hawk, ce qui révèle une intention initiale de projection navale, bien que contrainte par la faiblesse des ressources financières de l'époque et le déclenchement, une décennie plus tard, de la guerre indo-pakistanaise¹⁰.

Aujourd'hui, l'attention accordée par l'Inde au développement de sa marine découle de la nécessité de protéger sa zone économique exclusive, ce qui l'amène à projeter sa puissance dans les îles Laquedives et, en particulier, à Andaman et Nicobar, afin de parer aux ambitions chinoises dans ces espaces. La rivalité navale sino-indienne n'est pas uniquement le versant maritime de la concurrence que se livrent ces deux pays sur terre. Elle correspond, pour l'Inde, à la nécessité de contrer l'alliance sino-pakistanaise et vise, en outre, à contrebalancer la présence militaire chinoise dans l'océan indien et notamment à Djibouti¹¹.

Pour ce faire, l'Inde a entamé la modernisation de sa force navale. Elle a, notamment, développé un programme de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, dont le premier a été mis en service en 2016 (INS Arihant, équipé de 12 lanceurs missiles mer-sol balistiques stratégiques (SLBM) K-15, d'une portée de 750 km, mais pouvant accueillir les nouveaux SLBM K-4, d'une autonomie de 3 500 km). Une deuxième unité du même type (INS Arighat) est entrée en service en 2021. L'Inde a également renforcé sa flotte de combat, d'avions de transport, ainsi que le nombre et la qualité de son armement offensif - porté par les missiles de croisière Brahmos - de ses destroyers et frégates¹².

Ce renforcement significatif de la puissance navale indienne illustre une mutation idéologique. Désormais, l'Inde se considère comme une puissance de dimension mondiale, qui a besoin de protéger ses ressources là où elles sont les plus vulnérables et qui, de ce fait, passe des accords avec plusieurs États pour privilégier sa présence militaire à l'étranger, renforçant ainsi ses capacités de projection.

Ont ainsi été conclus des accords avec les États voisins, allant de manœuvres conjointes à l'utilisation d'installations navales en sol étranger. À cela s'ajoutent les accords CORPAT (Coordinated Patrol) signés avec l'Indonésie en 2002 et la Thaïlande en 2005, portant sur la surveillance maritime, ainsi que l'important investissement indien dans le port de Sabang (Indonésie), situé à proximité immédiate du détroit de Malacca et qui comprend des installations militaires. L'Inde s'est aussi entendue en 2010 avec le Vietnam pour une utilisation militaire du port de Nha Trang. Au niveau du canal du Mozambique, l'Inde a passé des accords avec le gouvernement de Maputo et œuvre au renforcement de la coopération militaire avec Madagascar et les Seychelles. Enfin, dans le golfe persique, New Delhi a conclu des accords avec le Qatar et Oman portant sur l'exploitation de la base aéronavale de Duqm¹³.

2.3. La militarisation de l'Arctique

Dans un contexte de compétition entre les grandes puissances, la Russie a entrepris la modernisation et le renforcement de la flotte du Nord et ce, conformément à la doctrine navale de la Fédération de Russie, officialisée en 2015 et évoquant des menaces potentielles pour la sécurité nationale russe en Arctique. La flotte du Nord est l'une des plus puissantes de la marine russe. Instituée en 1933, elle est basée dans la péninsule de Kola dans l'ouest de l'Arctique, s'avancant vers le sud entre la mer de Barents et la mer Blanche. L'emplacement de la flotte du Nord lui permet de se déployer dans l'Atlantique ou dans les mers européennes. La péninsule de Kola est également idéale car la calotte glaciaire polaire, mouvante et bruyante, permet aux sous-marins russes de quitter leurs ports d'attache furtivement. De ce fait, 81,5 % des armes nucléaires stratégiques russes basées en mer y sont stationnées.

Après une décennie d'abandon, suite à l'effondrement de l'URSS, la flotte du Nord s'est reconstituée à partir du milieu des années 2000. En 2018, elle entretenait et exploitait 41 et 38 navires de combat de surface. Cela comprend 8 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, le seul porte-avions russe, l'amiral Kuznetsov, 6 destroyers, un croiseur nucléaire et de nombreux autres navires de guerre. A cela s'ajoute le déploiement de nombreuses bases militaires faisant de la Russie le pays disposant aujourd'hui de la plus imposante présence militaire en Arctique.

Bien que la Russie maintienne toujours que son armée est destinée à sécuriser et à protéger la route maritime arctique et ses autres intérêts géoéconomiques, de nombreux États voisins sont préoccupés par la militarisation croissante de cet espace. La course aux armements qui se déroule dans cette région sensible s'intensifiera certainement à mesure que la calotte glaciaire polaire fondra. Cela aggravera également le dilemme croissant de la sécurité dans l'Arctique.

2.4. Le renouvellement de la stratégie navale des Etats-Unis

La montée en puissance de la Chine et de la Russie a réduit la suprématie américaine dans le domaine maritime, contraignant Washington à un contrôle relatif de l'espace maritime mondial. Pour ce faire, la Russie et la Chine ont usé de techniques différentes, ayant en commun l'objectif d'éroder l'hégémonie américaine en mer en modifiant les théâtres d'opérations, les rendant moins linéaires et plus diffus, mêlant de nombreux domaines militaires et brouillant la distinction entre le militaire et le civil (*exemple de la Milice*). Ces deux pays agissent ainsi dans des espaces physiques et électroniques, dissymétriques et se prêtant peu à l'application des lois internationales régissant l'usage de la force.

Dans un tel contexte, les États-Unis ne peuvent prétendre à la domination d'espaces spécifiques que le temps nécessaire au lancement d'opérations aéronavales ou amphibies. Face à cela, à partir de 2015, le Pentagone a entamé l'élaboration d'une nouvelle stratégie navale, basée sur le concept de Distributed lethality¹, ou létalité décentralisée.

Ce nouveau concept marque un profond changement de paradigme : contrairement à l'action traditionnelle de l'US Navy, basée sur de puissants groupes navals (les flottes) à vocation antiaérienne et anti-sous-marine, le modèle proposé se base sur la dispersion géographique des moyens navals en des groupes de surface indépendants lourdement armés qui pourraient infliger des dégâts importants, mais isolément. Cela offre un double avantage : d'une part, cela complique la détection et la filature des navires de guerre et, d'autre part, le concept de létalité distribuée permet à l'US Navy de se mettre au niveau de ses adversaires dans un nouveau théâtre d'opérations : le spectre électromagnétique.

Les opérations militaires électromagnétiques recouvrent l'ensemble des actions visant à perturber les communications électroniques de l'adversaire, afin de compliquer la conduite de ses opérations. L'accès au spectre est le problème qui affecte le plus les opérations militaires aujourd'hui. Les protagonistes disposent, en effet, d'outils divers pour interférer avec presque toutes les technologies rendant complexes, voire impossibles, des tâches simples telles que la réception GPS, ce qui engendre des dommages conséquents pour les opérations².

¹ <https://media.defense.gov/2020/May/18/2002302052/-1/-1/1/SURFACEFORCESTRATEGY-RETURNTOSEACONTROL.PDF>

² Herráiz Gracia, Fernando, "Letalidad distribuida", *Revista General de Marina*, Décembre 2019, pp. 979-987 2022.

La nouvelle approche américaine se fonde sur l'importance croissante de la technologie dans les conflits actuels. La létalité décentralisée est donc sa réponse aux nouveaux conflits ou menaces, tels que les scénarios dits de zone grise ou les scénarios Anti-Access / Area Denial (A2 / AD).

Dans le passé, les attaques électroniques en milieu naval étaient limitées à la perturbation des radars. De nos jours, leur gamme s'est considérablement élargie, donnant lieu à l'émergence de nouvelles disciplines comme la guerre navale de l'information (NAVWAR) et à l'apparition de nouveaux types d'armes comme les lasers à haute énergie, les micro-ondes de forte puissance, les faisceaux de particules ou les armes à impulsions électromagnétiques, inoffensives pour l'homme mais en mesure de désactiver tout équipement informatique.

Ces armes sont une véritable source de préoccupation qui s'étend, au-delà des océans, dans un monde hyperconnecté. Désormais, la clé de voûte de la puissance réside dans la maîtrise de l'internet des objets, lui-même dépendant du spectre électromagnétique. Autrement dit, la puissance qui parvient à exploiter les vulnérabilités du spectre ou en empêche l'accès infligera des dommages importants à l'adversaire.

Références

- ¹ Tønnesson, Stein, "Four aspects of the crisis in the South China Sea", in, Leszek Buszynski et Do Thanh Hai (dir.), *The South China Sea: From a Regional Maritime Dispute to Geo-Strategic Competition*, Routledge, 2019, pp. 9-23.
- ² FAO, 2021 : Rapport de la situation Mondiale des Pêches et de l'Aquaculture 2021
- ³ Grossman, Derel, "Military build-up in the South China Sea", in, Leszek Buszynski et Do Thanh Hai (dir.), *The South China Sea: From a Regional Maritime Dispute to Geo-Strategic Competition*, Routledge, 2019, pp. 182-200.
- ⁴ <https://tass.com/economy/1051080>
- ⁵ <http://nsidc.org/arcticseaicenews/>
- ⁶ <https://arctic-lio.com/2019-voyages-by-type-shipowner-and-ice-class/>
- ⁷ Gosnell Rachael, "The Complexities of Arctic Maritime Traffic" *Arctic Institute*, Janvier, 2018.
- ⁸ <https://www.pwc.com/gx/en/research-insights/economy/the-world-in-2050.html>
- ⁹ Upadhyaya, Shishir, *India's Maritime Strategy: Balancing Regional Ambitions and China*, Routledge, 2019, pp. 49-80.
- ¹⁰ Beitelmaier-Berini, Bernhard, *India's Grand Strategy and Foreign Policy: Strategic Pluralism and Subcultures*, Routledge, 2021, pp. 125-139.
- ¹¹ Echeverría Jesús, Carlos, "La estrategia naval de la india frente a crecientes desafíos", *Revista General de Marina*, Juillet 2022, pp. 87-94.
- ¹² Baqués Quesada, Josep et Arrieta Ruiz, Andrea, "La vis expansiva de la geopolítica de la India", *Revista General de Marina*, Mai 2021, pp. 685-695.
- ¹³ Panda, Jagannath P., "India's Indo-Pacific prism: Finding strategic autonomy in the face of Chinese adventurism", in, Cannon Brendon J. et Hakata, Kei (dir.), *Indo-Pacific Strategies Navigating Geopolitics at the Dawn of a New Age*, Routledge, 2021, pp. 62-80.