



HAL
open science

Les capacités navales des Européens (I). Le rang des marines européennes, les Européens dans les classements par grandes catégories de bâtiments

Jean-François Guilhaudis, Louis Balmond

► To cite this version:

Jean-François Guilhaudis, Louis Balmond. Les capacités navales des Européens (I). Le rang des marines européennes, les Européens dans les classements par grandes catégories de bâtiments. Paix et sécurité européenne et internationale, 2019, 12, 10.61953/psei.1115 . halshs-03157631

HAL Id: halshs-03157631

<https://shs.hal.science/halshs-03157631>

Submitted on 17 May 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les capacités navales des Européens (I).

Le rang des marines européennes, les Européens dans les classements par grandes catégories de bâtiments*.

Jean-François Guilhaudis et Louis Balmond

Professeur honoraire à l'Université de Grenoble-Alpes et professeur à l'Université de Toulon

Cette première étude sur les marines européennes traite de leur rang et de leurs capacités dans les principales catégories de navires de combat. Elle montre que, additionnées, les marines européennes, qui sont parmi les meilleures font largement le poids en comparaison de celles de la Russie et de la Chine et ne sont (nettement dépassées) que par l'US Navy. Il reste à voir si des marines font « une marine » ?

This first study on European navies deals with their rank and capabilities in the main categories of combat ships. It shows that, when added together, the European navies, which are among the best ones, are largely in comparison with those of China and Russia and are (clearly exceeded) only by the US Navy. It remains to see if marines are "one navy"?

I. Introduction

Face à la maritimisation du monde, à la redistribution rapide de la puissance maritime et à la course aux armements navals, ce que l'on lit des marines européennes ne porte pas à l'optimisme.

Vincent Groizeleau souligne que l'Europe est « très loin de disposer de la puissance navale correspondant à son poids économique et politique »¹. Joseph Henrotin note : « Les pays de l'Union européenne restent marqués par la dispersion des investissements, la fragmentation des programmes et une modernisation relativement lente » et « les évolutions programmatiques européennes ne laissent que très

¹Cette étude a été présentée et discutée à Toulon dans le cadre d'un Séminaire de spécialistes. Les auteurs ont tenu compte des observations des participants, notamment de celles qu'ont émises le Vice-amiral d'Escadre (2S) Raffaelli et le Nicolai.

L'Europe peine à maintenir sa puissance navale, *Etudes Marines*, n° 10, juin 2016. Ce numéro de la revue publiée par le Centre d'études stratégiques de la marine (CESM) est intitulé « Marines d'ailleurs ».

marginalement la place à des montées en puissance. Au mieux, les bâtiments sont remplacés nombre par nombre, parfois par des unités plus performantes »². Dans « L'OTAN et la stratégie maritime. Retour vers le futur », il observe que les marines de l'OTAN ont peu investi dans la lutte antinavire supersonique/ hypersonique, que la base industrielle et technologique est maintenue « au risque de la dispersion » (6 programmes de frégates) et que les chiffres des Européens sont flatteurs, car en raison des problèmes de recrutement, certains pays comme le Royaume-Uni et la Norvège, ne peuvent armer tous leurs bateaux³. P. Royer évoque les marines européennes sous le titre « Europe : la mutualisation du déclin ? ». Pour lui « la plupart (des Etats Européens) ont renoncé à la projection de puissance, donc à la puissance tout court »⁴. F. Thual souligne dans sa préface à l'ouvrage de C.P. Coutansais, « Géopolitique des océans », qu'il y a une nouvelle course aux armements entre les puissances navales « à l'exception notable de l'Europe » et l'auteur lui-même estime effectivement que « l'europanisation de la défense devient urgente »⁵. Enfin Jeremy Stöhs, analyste de défense au Center for Maritime Strategy de l'Institute For Security Policy de l'Université de Kiel, a publié « The Decline of European Naval Forces » en 2018⁶.

Tout semble dit. La marine chinoise progresse à pas de géants - Pékin met en service tous les 4 ans l'équivalent (en tonnage) de la flotte française et a dépassé nettement en tonnage, pour la période 2015-2017, les Etats-Unis (37420 tonnes contre 181300). La Russie redresse la tête et elle va même jusqu'à simuler, avec « Zapad 2017 », un débarquement sur le Svalbard. Les Européens, eux, se montrent incapables de suivre. L'Europe, qui a dominé les mers et qui disposait encore d'une réelle puissance navale, est en train de perdre du terrain. Elle ne parvient pas à s'adapter, et donne ainsi une nouvelle preuve, si besoin était, de son incapacité à construire l'Europe de la défense, et de sa sortie de l'histoire. Cette évolution ne manquera pas de faire sentir ses effets si, la relation transatlantique continuant de se dégrader, la protection américaine se réduit ou vient à manquer. Non seulement l'Europe sera absente des affaires du monde, mais elle ne parviendra même plus à assurer sa défense face à l'agressivité russe, voire à d'autres menaces, sur son front sud.

Ce discours alarmiste est probablement bien intentionné. On cherche manifestement à réveiller les Européens, au moment où la garantie des Etats-Unis et de l'OTAN devient incertaine et où l'« l'Europe de la défense » revient à « la Une » et suscite un nouvel élan. Mais traduit-il bien la réalité ? N'est-il pas simplificateur, sommaire, incomplet ? La situation des marines européennes, aussi étrange que cela puisse paraître, est peu et mal connue. De plus, quand il s'agit d'Europe, on discute à la fois des situations individuelles des pays concernés et d'une dimension collective, toujours très imprécise, la plupart du temps dans des comparaisons très approximatives, avec les Etats-Unis, la Russie ou la Chine.

Il y a un important travail à faire, pour tenter de saisir cette situation dans sa réalité et donner une évaluation convenable des capacités navales des Européens, permettant de bien repérer les insuffisances, les points devant faire l'objet d'efforts prioritaires, notamment dans une perspective d'Europe de la défense, c'est à dire de la prise en charge par les Européens seuls de leur sécurité et de leur défense. Il est important de mesurer l'ambition et la difficulté du projet. Il faut être conscient, par exemple, que

² Dans son article Puissance navale, deux ans de mutations dans l'équilibre des forces », *DSI Hors-série* n° 62 (Opérations navales. Mutations dans l'équilibre des puissances), octobre- novembre 2018, pp 8-13.

³ *DSI HS*, n° 57, déc. 2017- janv. 2018, p 90, les frégates visées sont les FREMM, FTI, F 110, T 26 et 31 et les nouvelles frégates des Pays Bas.

⁴ *Géopolitique des mers et des océans*, 2é édit. PUF, 2014, p 118.

⁵ Publié chez Ellipses, 2012, p 159.

⁶ Naval Institute Press, Annapolis, 2018, commenté par J. Henrotin, avec interview de l'auteur in *DSI* n° 138, nov.- déc. 2018, pp 76- 81.

les comparaisons que l'ont fait avec les Etats-Unis, la Chine et même la Russie, si elles sont inévitables, restent aussi affectées d'un élément qui en réduit fortement la portée : les contextes, les contraintes et les missions sont différents. La première question est celle de la pertinence des missions, au plan national et européen. Ensuite se pose celle de savoir si les marines européennes ont des capacités adaptées à leurs missions, et aux capacités de leurs adversaires potentiels, là où elles peuvent leur être opposées. L'appréciation des capacités est très difficile. Le nombre, la taille, le type, l'âge des navires, leur armement..., que l'on considère ordinairement, comptent bien sûr. Mais la capacité d'un navire, d'une marine, va bien au-delà. Elle dépend du niveau de formation des personnels, de leur entraînement, de leur expérience de la mer et des opérations, de leur niveau d'engagement, qui renvoie, entre autres, à la gestion des ressources humaines, de la qualité des matériels, de leur maintenance et de leur disponibilité réelle, de l'outil industriel qui les a produits et de son autonomie. La capacité réelle d'un navire et d'une marine dépend d'un très grand nombre de paramètres. Un label « sea and combat proven » permettrait d'éliminer bien des illusions⁷. Les grands nombres correspondent souvent à des navires obsolètes ou sans équipages.

Ceci posé, on verra que même sans avoir des données complètes, on peut avoir une idée assez précise de ce que représentent les marines européennes, en utilisant les classements par rang et par grandes catégories de bâtiments. Les deux types de classement délivrent une même conclusion : les marines européennes font le poids ; elles pèsent autant et plus que celles de la Chine et de la Russie. Elles sont aussi parmi les meilleures. Cette évaluation des marines européennes s'obtient, il est vrai, en les additionnant. Reste à savoir, mais ce sera l'objet d'un autre article, si ces marines font « une » marine.

II. Le rang des marines européennes.

On ne classe plus les marines en fonction du tonnage, considéré comme assez peu significatif. Quand on veut donner une image de leur importance et de leurs capacités, on distingue plusieurs rangs : marines de premier rang, de second, de troisième rang etc....

La classification des marines par le rang, tient compte du fait que les comparaisons sont très difficiles entre des marines dont les missions sont très différentes, et se veut souple. La classification que nous utilisons est celle d'*Histoire et Stratégie*⁸. Elle

⁷ Pour être réellement significatif, ce label suggéré par le VAE Raffaelli, devrait cependant être délivré par une instance multilatérale, au plan mondial, ce qui est difficilement imaginable.

⁸ *Histoire et Stratégie*, Hors-série n° 5, 2014, Les principales forces navales dans le monde. La revue renvoie pour les méthodes d'analyse et de classification, à l'ouvrage de J Henrotin, *Les fondements de la stratégie navale au XXI^e siècle*, Economica, 2011. Il s'agit d'un sujet sur lequel avait notamment travaillé H Coutau-Bégarie, *La Puissance navale*, Fayard 1998. E Grove dans *The future of Sea Power*, Routledge, 1990 distingue 9 catégories, ce qui introduit des nuances intéressantes : 1/ marine majeure à capacité de projection mondiale complète (US Navy) ; 2/ marine majeure à capacité de projection

distingue 6 rangs en fonction, précise-t-elle, de « 4 critères quantitatifs : catégories de bâtiments disponibles (porte avions, sous-marins nucléaires et conventionnels, grands bâtiments de combat de surface, bâtiments amphibies, auxiliaires), ainsi que la puissance de l'aviation navale (lorsque celle-ci existe), nombre de bâtiments par type, présence ou non de systèmes de combat et de munitions récentes et polyvalentes (antnavires, ASM, de défense aérienne, de frappe contre la terre). Trois critères qualitatifs sont également retenus : la pratique des opérations en haute-mer, la présence à la mer, les capacités de projection »⁹.

Les marines de premier rang, « disposent en nombre de l'ensemble des catégories de bâtiments..., d'une aviation navale puissante, d'armements et de systèmes dernier cri, et sont aptes aux opérations hauturières, maintenant une présence à la mer permanente et globale ». Les marines de second rang « disposent de l'ensemble des catégories de bâtiments, mais pas nécessairement en nombre important ; elles disposent également de capacités aéronavales significatives, d'armements et de systèmes dernier cri. Déployées en permanence ou presque, elles sont aptes aux opérations hauturières dans la durée et peuvent projeter des forces loin des approches maritimes de leur pays, sans toutefois pouvoir entretenir une présence globale permanente ». Le troisième rang constitue une « catégorie de transition où l'on retrouve aussi bien des marines hauturières en déclin que des marines autrefois essentiellement côtières en phase de montée en puissance ». Au quatrième rang se trouvent des marines qui « disposent de bâtiments légers ou d'un noyau de bâtiments lourds enforcés de navires légers, de capacités sous-marines et aéronavales réduites, de capacités amphibies limitées ; éventuellement aptes aux opérations hauturières, elles ne peuvent prétendre à la projection globale sauf en coalition ». Cette catégorie correspond aussi bien à des marines littorales puissantes (Israël) qu'à des marines hauturières de volume réduit (Danemark) et à des marines en montée vers la puissance hauturière. Le 5ème rang est celui des marines avec « des capacités orientées vers l'action littorale ou des capacités hauturières limitées aux missions de souveraineté, sans capacité de projection, avec un mélange de systèmes anciens et modernes. Il peut s'agir de marines littorales redoutables (Finlande). Au sixième rang, on trouve enfin, « les forces de défense côtière et de surveillance des atterrages ¹⁰», c'est à dire, la majeure partie des marines sud-américaines et du Golfe. *Histoire et Stratégie* n'a pas classé l'Iran, faute de données suffisantes sur sa marine et parce qu'il fait reposer ses capacités navales largement sur des forces irrégulières. Il est intéressant à partir de repérer les marines européennes parmi les autres dans ce vaste classement.

Tableau 1 Classement des marines, européennes et des autres marines.

Rang des Européens et OTAN		Rang des autres alliés		Rang des autres marines et possiblement hostiles (*)
Flottes de 1^{er} rang (1)				

mondiale incomplète (URSS à la fin des années 1980) ; 3/ Marine moyenne à capacité de projection mondiale (Royal Navy et Marine française) ; 4/ Marine moyenne à capacité de projection régionale (Chine, Inde, Japon) ; 5/ Marines à capacité de projection de proximité (Israël, Afrique du Sud) ; 6/ Marine de défense territoriale de haute mer (Norvège, Egypte) ; 7/ Marine de défense des eaux territoriales (Singapour) ; 8/ Marines de police des mers (Mexique) et 9/ Marines sans valeur opérationnelle.

⁹ *Histoire et Stratégie*, Hors-série n° 5, 2014, Classifier la puissance navale, p 6.

¹⁰ Ibid, p 7

Etats Unis	Seule dans cette catégorie encore pour de longues années.			
Flottes de 2e rang (2 Européens sur 6)				
France	Seule à avoir, comme les USA, des bases dans tous les océans	Japon		Chine*
R- Uni				Inde
				Russie*
Flottes de 3e rang (3 Européens/7)				
Allemagne	Vers la moitié haute du rang	Australie	Vers la moitié haute du rang	
Espagne	Maintien par inertie, pas de polit navale	Brésil	Ambition de 2ème rang	
Italie	Maintien par inertie, pas de polit navale	Canada		
		Corée du sud	En montée vers le 2ème rang	
Flottes de 4e rang (4 Européens/11)				
Danemark	Hauturière à volume réduit	Chili		
Grèce		Israël	Littorale puissante	

Norvège		Pakistan		
Pays Bas		Singapour		
Suède		Taiwan		
Turquie	En montée			
Flottes de 5e rang (5 Européens/14)				
Finlande	Marine littorale redoutable	Arabie saoudite		Afrique du Sud
Pologne		Egypte		Algérie
Portugal	Hauturière à missions défensives	Argentine		Indonésie
		EA Unis		Malaisie
				Maroc
				Thaïlande
				Vietnam

Ce tableau, établi à partir du classement des marines de guerre réalisé par *Histoire et Stratégie* n° 5 (2014) traduit toujours *grosso modo*, la réalité. Son classement est naturellement discutable. Considérée selon l'approche d'E Grove, la marine italienne serait par exemple mieux classée que la marine allemande, dans la catégorie 4 et l'Allemagne dans la catégorie 5.

Mais le tableau est très parlant à la fois sur l'importance et le rang des marines européennes, individuellement (France, Royaume Uni notamment) et sur l'ensemble de ces marines additionnées. Si on crée une catégorie « marines européennes de l'OTAN », n'a-t-on pas, une deuxième marine de 1^{er} rang ou une marine seule au second rang ? On voit, en tout cas, que, additionnés, les Européens représentent un morceau très important.

Le tableau est intéressant aussi sur la dimension de la menace possible, pour les Etats-Unis, les Occidentaux et les Européens. On voit qu'elle n'est pas pressante. La marine chinoise est certes en phase ascendante, elle va probablement laisser derrière elle les autres marines de second rang. Mais elle restera longtemps très loin de celle des Etats-Unis, plus loin encore des Etats-Unis et des marines européennes additionnées et, encore plus loin de l'ensemble des marines occidentales. Il faudra aussi encore beaucoup de temps, pour qu'elle soit l'équivalent des Européens additionnés.

Pour le moment on assiste à une évolution, dans la répartition des puissances maritimes, consistant en ce que le monopole occidental commence à s'affaiblir, à une évolution vers un début de multipolarité.

III. Les Européens dans les classements par grandes catégories de bâtiments.

Les tableaux affichant le décompte des navires de combat¹¹, par catégories, permettent de voir les choses de plus près. On va plus loin encore si on ne se limite pas aux chiffres, et introduit d'autres éléments qu'il est absolument nécessaire de ne pas ignorer.

La Revue *DSI* a donné, fin 2014, dans son numéro hors-série 38, une présentation des marines européennes, distinguant les porte-avions et porte-aéronefs, les sous-marins d'attaque, les grands navires amphibies, les grands navires de combat de surface, les grands ravitailleurs, et les corvettes et patrouilleurs. Ce tableau permet une comparaison entre les marines européennes. En le rapprochant d'autres tableaux fournis par la même revue, on peut en outre établir des comparaisons avec les capacités des autres marines.

III.1 Les corvettes et patrouilleurs

Cette catégorie disparate, regroupe des bâtiments d'un tonnage réduit, entre 200/300 et 2500 tonnes, destinés essentiellement au combat littoral et à des tâches relevant de la police en mer. Elle a l'intérêt de montrer que des pays comme la Suède et la Finlande, peu dotés en navires de plus fort tonnage, ont néanmoins une marine adaptée aux besoins qui sont les leurs. Cette remarque vaut aussi, dans une mesure moindre, pour les riverains de la mer noire.

III.2 Les grands navires de combat

Cette catégorie correspond aux croiseurs, destroyers, frégates, des bâtiments plus lourds, hauturiers, mais susceptibles de servir aussi près des côtes. Le tableau fait mieux apparaître les puissances navales plus importantes.

Etats-Unis	101
Canada	12
Russie	32
Chine	82
Taiwan	26
Corée du sud	25
Corée du nord	3
Inde	24
Pakistan	9
Indonésie	8
Vietnam	9
Japon	44
Brésil	9
Chili	8
Algérie	8
Arabie saoudite	7
Egypte	7

¹¹ Voir *DSI Hors-série*, n° 62, 2018, pp 18-19 (Grands bâtiments de combat de surface dans le monde au 1^{er} septembre 2018) ; *DSI HS* n° 55 2017, pp 46-47 (La puissance navale dans le monde au 15 juin 2017) ; *DSI HS* n° 59, 2018, pp 12-13 (les sous-marins dans le monde au 1^{er} avril 2018).

Maroc	6
Turquie	16
France	23
Royaume Uni	19
Allemagne	10
Belgique	2
Bulgarie	3
Danemark	9
Espagne	11
Grèce	13
Italie	18
Monténégro	2
Norvège	5
Pays Bas	6
Pologne	2
Portugal	5
Roumanie	7
Total Européens	135

Tableau 2

Ce tableau, établi à partir des données fournies par *DSI Hors-série n° 62*, devrait être complété par des données sur la taille des navires, leur armement, leurs capacités hauturières, leur âge etc... Les chiffres donnés pour tel ou tel pays peuvent, le cas échéant, être discutés. Mais globalement ce tableau est significatif. Il montre que les Européens additionnés, atteignent un chiffre très significatif et sont loin d'être submergés par la Chine et la Russie. Si on se rapporte aux régions, on voit que les chiffres, pour la Baltique comme pour la Méditerranée, ne leur sont pas, non plus, défavorables.

III.3 Les Porte-avions

Les dix pays possédant actuellement des porte-avions doivent être répartis en plusieurs catégories et être comparés en tenant compte non seulement du nombre de bâtiments, mais aussi du nombre d'appareils embarqués et du mode de propulsion.

Pays	CATOBAR	STOBAR	STOVL	Développements
Etats-Unis	10 Pn 70 aéro. Le dernier en service, G Ford de 100000 t pc, 333 ml EMALS embarque 80 aéro, dt F 35 et drones			Durée de vie programmée à 50 ans. 11 autres unités de type G Ford prévues. 12 en 2035
France	C. De Gaulle (2001) Pn 40 aéro dt Rafale			Changement des cœurs nucléaires en 2007-2008. Tout Rafale en 2016. Refonte à mi vie en 2017, reprise du service en 2019. Retrait prévu vers 2040

	42000 t			mais pourrait être repoussé. I en 2035
Royaume-Uni			Queen Elisabeth 66000 t, 280 ml 40 aéro, dt F 35B	Sera suivi de Prince of Wales. 2 en 2035
Italie			Cavour 26000t 20 aéro	1 en 2035
Espagne			Juan Carlos I 27000 t 30 aéro	1 en 2035
Japon			Hyûga 19000 t 11 aéro	Projet d'utiliser les PH de classe Izumo avec des F-35B
Thaïlande			Chakri Naruebat 11420 ty 29 aéros	
Brésil				Le Brésil a retiré du service le Sao Paulo (ex Foch) mais a l'ambition de le remplacer
Chine		Liaoning (ex-Varyag soviét.) (2012) 59000t 50 aéros		Le Liaoning sert aux essais des chasseurs J-15. La coque du Shandong est à l'eau depuis avril 2017, les essais en mer ont commencé en mai 2018. Pékin prévoit encore 2 PA à pn et EMALS chinoise (CATOBAR). 3 prévus en 2035
Russie		Kuznetsov 1991 59000 t 50 aéros Accidenté en oct 2018		Le Kuznetsov, pa très ancien, pourrait être suivi d'un PA STOBAR de 100000t pn. 1 en 2035 (Project 23000 ^E)
Inde			Vikramaditya 45000 t 30 aéros (Sea Harrier RU)	Entrée en service du Vikrant prévue en 2020. Prévoit un autre PA à pn pour 2030 avec EMALS d'origine US (CATOBAR). 2/3 en 2035

Tableau 3 Les porte-avions en service et en projet.

Début 2019, on peut considérer que l'avenir du Kuznetsov, porte-avion très ancien, est incertain et que la Russie n'a plus, momentanément au moins, de porte-avion.

Vocabulaire

Pn, porte-avions à propulsion nucléaire

CATOBAR, Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery = PA à pont plat pour projeter, à l'aide de catapultes à vapeur, des aéronefs à voilure fixe

EMALS, ElectroMagnetic Aircraft Launch System= PA avec catapultes électromagnétiques.

STOBAR, Short Take-Off But Arrested Recovery, = PA sans catapulte mais avec un tremplin et des brins d'arrêt pour les appontages

V/STOVL, Vertical/Short Take-Off and Vertical Landing = PA sans catapulte ni brins d'arrêt, mais avec tremplin à l'avant pour l'emploi d'aéronefs à décollage et appontage courts et verticaux.

Le nombre et le type d'avion embarqué est important. Un porte-avions pour avions de type V/ STOVL est davantage un instrument de projection de force que de projection de puissance, car le type d'avion embarqué a forcément une masse limitée et un rayon d'action plus faible. Il consomme beaucoup plus de carburant à cause de sa sustentation, en début et en fin de vol. Cette contrainte qui pesait sur le Harrier va jouer aussi, à un degré moindre, pour le F 35B. Elle peut être levée par le ravitaillement en vol. Le système STOBAR limite aussi la masse au décollage.

La propulsion nucléaire améliore nettement la mobilité (pas de ravitaillement tous les 2/3 jours). Elle permet de parcourir jusqu'à 1000 kms par jour et diminue les besoins logistiques (moins de ravitailleurs nécessaires). Les déploiements dépendent alors surtout de la résistance des équipages. Le nucléaire offre aussi une énorme réserve de puissance, ce qui est important étant donné la croissance de la consommation d'énergie. On estime que le nucléaire accroît la capacité opérationnelle (munitions et carburant) d'un tiers par rapport au STOBAR, sans propulsion nucléaire. Nucléaire et CATOBAR sont la formule idéale.

Toutes ces considérations emportent quelques remarques. Parmi les navires figurant sur cette liste, les porte-avions américains et, avec une capacité avion plus limitée, le porte-avions C. de Gaulle sont seuls, à faire partie du « véritable monde » des porte-avions. On voit aussi que, hormis les Etats-Unis, les Européens ont une place non négligeable. On ne peut que regretter que le Royaume-Uni ait finalement choisi pour ses nouveaux porte-avions de revenir au système STOL, car cela réduit sensiblement sa capacité¹². De plus, si les F-35 B pourront se poser sur le C de Gaulle, le choix de Londres interdira en revanche au Rafale, les porte-avions britanniques. Avec cette limite, les Européens peuvent espérer avoir, en permanence un porte-avions et un groupe aéronaval disponible ainsi que, avec les porte-avions italien et espagnol, un potentiel supplémentaire, plus ou moins permanent. Pour le moment cette capacité est, sauf le cas des Etats-Unis, sans équivalent.

III.4 Les Sous-marins.

Vocabulaire

AIP Air Independent Propulsion= propulsion anaérobie

ASM/ = anti sous-marin

SNA/SSN Sous-main nucléaire d'attaque (Submarine Nuclear)

SNLE/SSBN (Submarine Balistic, Nuclear) = sous-marin nucléaire lanceur d'engins

SS/Submarine = sous-marin conventionnel

SSAN (Submarine,Auxiliary Nuclear) = sous-marin auxiliaire à propulsion nucléaire

SSBN/ SNLE

SSGN/Submarine Cruise Missile Nuclear = Sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière

SSK (Submarine Killer) = sous-marin d'attaque conventionnel

SST (Submarine Training) = sous-marin d'entraînement

¹² Sur l'échec du projet de PA franco-britannique, v R Mielcarek, Retour sur un fiasco annoncé, *DSI HS 62*, pp 60-63

UUV (Underwater Unmanned Vehicle) = drone sous-marin

Ici aussi les chiffres doivent être rapportés à quelques notions fondamentales. La principale est, à nouveau, la propulsion. Elle peut être classique ou nucléaire. La propulsion classique recouvre le diesel-électrique ou le mode anaérobie, AIP (Air Independent Propulsion) soit à moteur à cycle fermé (moteur Stirling) soit avec l'emploi d'une pile à combustible. C'est le nucléaire qui assure le plus de puissance, la plus longue autonomie, permettant de se déplacer rapidement en plongée et de s'affranchir des pays riverains. C'est un point essentiel concernant les sous-marins d'attaque. Seuls les SNA peuvent se redéployer facilement d'un théâtre à un autre, se repositionner rapidement, se déplacer en même temps qu'un groupe aéronaval (GAN) ou soutenir un SNLE.

L'Amiral Guillaud le rappelle, le sous-marin nucléaire est le vrai sous-marin, le sous-marin « total »¹³. Pour le moment seuls 6 Etats en possèdent- les 5 Etats dotés, membres permanents du Conseil de sécurité et, dernier venu, l'Inde. Le Brésil a l'intention de rejoindre le club des pays disposant de la propulsion nucléaire. Mais d'autres pourraient le faire aussi, notamment l'Australie.

Les sous-marins nucléaires sont à répartir en 2 catégories : les SNLE et les SNA¹⁴.

III. 4.1. Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE.SSBN),

Ce sont des sous-marins stratégiques, instruments de seconde frappe, les plus importants, tant par la taille que par la fonction, la dissuasion.

La panoplie des SNLE s'établit ainsi

Pays	Situation actuelle	Futur
Etats-Unis	12 Cl. Ohio	Remplacement prévu (12 Columbia) en 2029.
France	4 Cl. Le Triomphant	Programme SNLE 3G, remplacement à partir de 2030, jusqu'à 2070 ¹⁵
Royaume uni	4 Cl. Vanguard	Nouvelle génération prévue. Dreadnought, à partir de 2028/2030
Russie	3 Cl Borei 6 Cl Delta IV, 1 Cl Delta III (rénovés dans les années 2000 et 2010)	5 Borei en construction, 4 Borei 955B seraient en cours de développement depuis 2017 pour

¹³ Amiral E. Guillaud, Propulsion, nucléaire et souveraineté nationale : la question du porte-avions, Recherches et documents, (FRS), n° 7/2018, p 19.

¹⁴ Les Etats-Unis ont aussi 4 Ohio lanceurs de missiles de croisière (SSGN) et la Russie 7 Oscar II de ce type. Sur les SSGN Ohio et sur la flotte sm US, voir DSI 59 218, pp 64-68

¹⁵ Le programme SNLE 3G a été lancé en 2011, il passera en phase de réalisation en 2020, la mise en service du premier SNLE étant prévue en 2030. Ce Programme ne marque pas de rupture avec la série Le Triomphant, mais se place dans sa continuité. Le système Triomphant- M 51- TNO- île Longue, est considéré comme une « réussite remarquable, qui répond au besoin stratégique » VA LM Guillaume, ALFOST, L'évolution de la flotte sous-marine française, DSI HS 59, 2018, p 51. L'auteur estime qu'une force mixte sna/sm conventionnels « poserait de réelles difficultés logistiques ou de ressources humaines, faute d'atteindre une taille critique dans les différents domaines ». Il ne croit pas aux ruptures dans le domaine de la détection ASM et juge que la détection acoustique restera pour de longues années le moyen le plus efficace de détection.

	1 Cl Typhoon	remplacer les Delta
Chine	4 Cl 094 Jin 1 Cl Xia non opérationnel	1 Jin en construction, nouveau type (096), en voie de développement
Inde	1 Arihant	1 Arihant aux essais, 3 prévus

Tableau 4 Les SNLE en service et en projet

Il est important de souligner que l'on est, avec les SNLE/SSBN, à la pointe des armements navals, de la technologie, des savoirs faire et de la maîtrise de l'outil.

Les chiffres indiquent que les Européens ne sont pas en si mauvaise position et cela est confirmé en pratique. La France a fêté en 2018, la 500ème patrouille de ses SNLE. Il y a eu, en permanence, depuis janvier 1972, au moins un SNLE français en mer, pour assurer la dissuasion¹⁶. En comparaison, la Chine n'a commencé ses patrouilles qu'en 2016 et la Russie, après une période très difficile, serait simplement revenue à la permanence, avec une dizaine de patrouilles annuelles¹⁷. Cette remarque donne une idée du chemin qu'il reste à parcourir avant que la Chine rattrape les Etats- Unis. Il semble évidemment très peu probable que Moscou, malgré l'ambition affichée, puisse revenir à la hauteur de Washington¹⁸.

Pour le moment, Londres et Paris, maintiennent au moins 2 SNLE (un français, un britannique) en mer et pourraient, à partir de leurs dotations actuelles, en cas de besoin, faire nettement plus, monter à 4, voire davantage. Le problème pour la France et le Royaume-Uni est plutôt, étant donné leurs programmes et la durée de vie des sous-marins, de parvenir à préserver les savoir-faire et, également, de s'assurer du recrutement des sous marinières¹⁹.

III.4.2. Les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA/SSN)

Plus petits que les SNLE, ils ont également un niveau de performance supérieur aux autres sous-marins²⁰. Ils sont d'une utilité particulière pour la connaissance et l'anticipation, la prévention, la protection et l'intervention. Cela couvre le pistage et la destruction de navires, la dépose de forces spéciales, l'accompagnement des porte-avions - les SNA sont les seuls à pouvoir exercer cette fonction – la protection des SNLE et les frappes contre la terre, avec des missiles de croisière.

¹⁶ Voir *Cols Bleus* n° 3072, octobre 2018, dossier, pp 16-27.

¹⁷ J Henrotin, Mutations de la guerre sous-marine, *DSI HS n° 59*, p 11.

¹⁸ Sans disposer de sous-marins nucléaires, d'autres Etats tentent d'organiser une forme de dissuasion. C'est le cas de la Corée du Nord (Sinpo/Gorae), du Pakistan qui tente d'installer des missiles de croisière à charge nucléaire Babur-3 sur ses Agosta ou encore de la Corée du Sud (KSS-3) (v. art précité de J Henrotin).

¹⁹ V sur ce point, Amiral E Guillaud, Propulsion nucléaire et souveraineté nationale : la question du porte-avions. *FRS Recherches et documents* n° 7/2018, pp 20-22 et P Langlois, L'équation sous-marine européenne, *DSI HS 59*, 2018, pp 48-52. Et, sur le recrutement, R Mielcarek, L'enjeu du recrutement des sous- marinières, *DSI HS n° 59*, 2018, pp 34-38

²⁰ V. en particulier le tableau des temps de déploiement comparés des SNA et sous-marins AIP, dans *DSI HS 59*, 2018, p 43 (entretien avec le VA LM Guillaume) où l'on voit que les différences sont énormes.

Pays	Situation actuelle	Futur
Etats-Unis	33 Los Angeles 3 Seawolf 15 Virginia	33 Virginia en construction commandés ou projetés
France	6 Rubis	Programme Barracuda ; 5/6 Suffren, à partir de 2020 jusqu'en 2060
Royaume uni	3 Astute 3 Trafalgar	4 Astute
Russie	1 Yasen 10 Akula I/II, 2 Sierra II 2 Sierra I 3 Victor III	6 Yasen en construction
Chine	8 Type 093A/B/G Shang 3 Han	093 en construction essais 095 en développement
Inde		Projet de SSN

Tableau 5 SNA en service et en projet.

Ici aussi, il n'y a pas d'absence des Européens. Le programme Barracuda/Suffren correspond à un contrat opérationnel où les SNA se répartissent ainsi : 1 en soutien de la dissuasion, 1 en accompagnement du GAN, 1 en mission de prévention dans une zone de crise, 1 en entraînement ou activités organiques, 1 en entretien de courte durée, 1 en entretien de longue durée. La Royaume-Uni et la France représentent ici aussi, à deux, très largement la capacité russe ou chinoise

III.4.3. Autres sous-marins

S'agissant des sous-marins sans propulsion nucléaire, les Européens – on n'oublie pas que l'Europe est le berceau des sous-marins - sont également très présents. Cela se remarque notamment à l'exportation, avec Naval Group et TMKS. Naval group a bien vendu ses SSK Scorpene, en Inde (5 en construction), en Malaisie (2), au Brésil (4), au Chili (3). Naval Group est surtout parvenu à placer 12 Baraccuda Shortfin en Australie. TMKS est le fabricant des sous-marins de nombre de marines européennes et autres²¹.

La situation européenne a été affectée par les baisses de budgets, mais cela est maintenant terminé. La variété des sous-marins tient aux besoins opérationnels, très différents en fonction des choix (cas de la France et du Royaume-Uni), et des mers où ces sous-marins doivent opérer.

L'Italie conserve une capacité de construction et elle remplace ses 4 Pelosi, entrés en service entre 1988 et 1995, par des Todaro, en 2006, 2008, 2014 (sous-marin de Type 212A, construit sous licence TKMS par Fincantieri). Les Agosta espagnols seront également remplacés vers 2021/22 par des S-80 de Navantia. Le Portugal a 2 Tridente 209PN, depuis 2010, en bon état opérationnel. La situation la plus préoccupante est celle de la Grèce. 7 des 11 sous-marins en service doivent être remplacés rapidement, ce qui n'est pas possible financièrement. Malgré les difficultés, le programme de 4 Type 214, d'abord annulé, a été maintenu. La parité

²¹ Les autres fabricants européens sont Kockums/Saab pour la Suède, qui vient de commander 2 A 26, Navantia pour l'Espagne, et Damen pour les Pays-Bas. Outre les Etats-Unis et la Russie, le Japon est un autre producteur important de sous-marins.

avec la Turquie est rompue. Point intéressant, sauf l'Espagne et la France, tous les Etats méditerranéens ont choisi des sous-marins de TKMS. En mer noire, la Roumanie a annoncé un programme de 3 sous-marins en février 2018, mais n'a pas donné suite ; la Bulgarie n'a pas remplacé ses sous-marins après 2011 et l'Ukraine en est également démunie.

Au Nord, l'Allemagne dispose elle-même de 8 sous-marins de type 212A. Une acquisition commune de 2 sous-marins a été décidée en 2017 avec la Norvège, qui a retenu le 212 pour moderniser sa flotte. L'Allemagne et Pologne²² ont décidé en juin 2016 de mettre en place un commandement commun de leurs sous-marins, susceptible d'être étendu aux Pays bas²³. Il serait logique que Varsovie achète également des sous-marins allemands. L'Allemagne, TKMS, est ainsi devenu, « un acteur structurant des capacités sous-marines européennes »²⁴, sur lesquelles, pour le moment, Naval group ne pèse pas. Cette évolution, liée à une forte implication de l'Etat allemand, est très bienvenue pour un constructeur en difficulté²⁵. Mais d'autres constructeurs résistent : outre Kockums/Saab, Damen pour les Pays Bas qui modernisera les Walrus entrés en service au début des années 1990, probablement en coopération avec Saab, avec un sous-marin dérivé du A 26. Le Danemark qui avait abandonné sa capacité sous-marine songe à y revenir.

III.5. Les capacités de projection de puissance et de forces.

Seules sont et seront mondiales, les puissances dotées de la dissuasion, de porte-avions, de SNA et de la capacité de projection de puissance et de forces. Cette dernière s'inscrit dans le prolongement de la possession des porte-avions et des SNA.

Ici encore les Etats-Unis sont très loin devant, en quelque sorte hors concours, mais à nouveau on retrouve les Européens, le Royaume Uni, la France ensuite et quelques autres encore.

Vocabulaire

AAAC puis EFV Advanced Amphibious Assault Vehicles/ Expeditionary Fighting Vehicles, successeurs des Amtrac

JHSV Joint High Vessel (grand catamaran, DSI HS 16, p 10

LCAC Landing Craft Air Cushion= aéroglisseurs

LHA

LHD grand navire amphibie, à radier et à pont continu

LPD Plate-forme de débarquement

LPH Porte hélicoptères d'assaut

LSD Transport de chalands de débarquements

LST Navire de débarquement de chars

MLP Mobile Landing Platform

VHM Véhicule à haute mobilité (Fr)

Pays	Situation actuelle	Futur
Royaume-Uni	2 LPD Albion 18500tpc (ou 14600t) 2003-5/2033-5 3 LSD Bay 16160	

²² La Pologne doit en principe encore choisir, pour 3 voire 4 unités, entre le 212 de TKMS avec le Tomahawk, le Scorpene et le MDCN et Saab A 26 avec le Tomahawk.

²³ DSI HS 59, 2018, p 51

²⁴ P Langlois, L'équation sous-marine européenne, DSI HS 59, 2018, p 51

²⁵ V. Olivier Blatrix, TKMS, l'héritage des U-Boote, *Marines et forces navales*, n° 187, déc. 2018-janv 2019, pp 37- 51

	tpc (ou 10000t) 2006-7/2026-7	
France	3 LHD Mistral 21500 tpc (ou 16500 t) 2006-12/2036-42	
Italie	3 LHD San Giorgio 7960 tpc (ou 6000t) 1988-94/2018-24 1 LPH Garibaldi 13850tpc(ou 10000t), pas amphibie 1983/2023	1 LHD Trieste sur cale/ service prévu en 2022, en remplacement du San Giorgio
Espagne	2 LPD Galicia 13800tpc (ou 10850t) 1998-2000/2038-40 1 LHD Juan Carlos I 27560tpc (ou 19300t)	
Pays-Bas	2 LPD Rotterdam 12750 tpc (ou 9500t) et 16880tpc (ou 12500t) 1998-2007/2038- 2047	
Grèce	5 LSTH Jason 1 4400tpc (ou 2770 t) 1996-2000/2036-40	
Pologne	5 LST Lublin 1745tpc (ou 1350t) 1988/91/2018-21	

Tableau 6 Capacités européennes de projection en service et en projet (Etabli à partir de Stéphane Gallois et A. Seldon- Duplaix, *Flottes de combat 2018*, Editions maritimes et d'outre-mer, 2018).

On considère de manière générale que le Royaume Uni a la seconde capacité amphibie au monde, après les Etats-Unis et qu'il peut déployer un groupe amphibie²⁶. Dans le cas de la France les moyens sont inférieurs, mais significatifs, avec 3 LHD ou PHA, BPC - les dénominations varient²⁷ -, permettant, surtout s'ils sont couplés avec le GAN²⁸, de réaliser une large gamme de missions (déploiement, évacuations et interventions humanitaires, opérations spéciales, actions...).

S'ajoutent d'autres capacités chez les Etats ayant une vieille tradition maritime (et de troupes de marine), notamment l'Italie et l'Espagne.

²⁶ La *Joint Expeditionary Force* (interarmées)

²⁷ Cela tient au fait que les Mistral sont des bâtiments polyvalents : porte hélicoptères d'assaut, bâtiment de projection de troupes et de matériels (blindés, engins de débarquement amphibie), navire hôpital, centre de commandement permettant de déployer un EM interarmées, européen ou international.

²⁸ V la présentation de l'amphibie français in *Cols Bleus*, n° 3068, mai 2018 pp 16-27 (not. 26-27). Voir également, dans *DSI HS 16* (2011) une présentation, par V Sarini, Amphibie en France avec les marsouins qui met en évidence que la France a renoncé aux vraies opérations amphibies, ce qui n'est pas la tonalité de *Cols bleus* 2018. Voir aussi l'entretien avec le col. de Mesmay sur le débarquement, pp 48 *DSI HS 16*, p 49

Malgré cela, l'idée que l'Europe n'a pas la capacité de se projeter contre une côte défendue a été soutenue par A Sheldon-Duplaix²⁹ et B Bihan³⁰. Ils donnent une liste de points faibles. A. Sheldon- Duplaix signale : l'incapacité de franchir l'obstacle anti-accès, déni d'accès, faute de moyens suffisants pour neutraliser seuls les défenses antinavires et antiaériennes, l'insuffisance de la défense aérienne des forces navales, le nombre trop bas des SNA, la vulnérabilité des bâtiments de projection aux mines et aux missiles. Benoit Bihan est moins sévère mais il partage le diagnostic. Il note que, sauf la France, les Européens n'ont pas, Royaume Uni compris, de batellerie moderne, ce qui interdit les opérations au-delà de l'horizon, que la France n'a pas de capacité suffisante d'aérotransport lourd permettant de créer des bases de feu en arrière et de réserver la batellerie pour les équipements les plus lourds et qu'elle manque de volume de radier, ce qui ne permet pas de déverser assez de volume en une rotation. Mais ses critiques les plus fortes portent sur l'absence d'une doctrine amphibie adaptée aux défis contemporains, y compris au Royaume-Uni et en France et (ce qui est lié) le manque la capacité de planification d'opérations de grande envergure. Ce problème, dit-il justement, dépasse le domaine amphibie. Chez Sheldon-Duplaix, il y a l'idée que les Européens ne se sont jamais passé des Etats-Unis, qu'ils sont des nains en comparaison des Américains, et qu'ils ne peuvent s'en passer.

Ces observations critiques sont discutables. Ne pas être équipé pour tirer des missiles de croisière est une chose et ne pas pouvoir en tirer assez, une autre chose, bien différente, un déficit beaucoup plus facile à combler. Que les Etats-Unis tirent 100 missiles avant d'aller au contact, ne signifie pas que tirer 100 missiles, est une nécessité absolue, y compris pour obtenir des résultats, avec des pertes quasi nulles. Il existe une manière américaine de faire et il est probablement possible d'obtenir un bon résultat, avec moins. Par ailleurs, s'il est une conclusion qui ressort à l'évidence, des décomptes et comparaisons auxquels nous procédons c'est bien - on y reviendra - que les Européens ont, sans doute moyennant quelques ajustements, la possibilité de se passer de l'aide américaine. Par ailleurs, il ne faut pas aborder les opérations amphibies du moment, à partir du modèle du D-day ou d'Iwo Jima. Les opérations amphibies actuelles n'ont plus vocation à « attaquer » une côte vraiment défendue. Leur spectre d'emploi va de l'humanitaire (catastrophes naturelles) à des opérations de moyenne intensité (raids aéroportés/amphibies, opérations de flanc garde, diversions, soutien logistique d'une opération...), en fonction de la nature de l'opposition.

Le dispositif français comprend 2 brigades interarmes à vocation amphibie - la 6^e BLB et la 9^e BIMa - une brigade d'hélicoptères, des fusiliers (1700) et commandos (7 soit 700 personnes) et une flottille amphibie (8 chalands de transport de matériels (CTM, de 90 t à 9 nœuds, qui devraient être remplacés à partir de 2019 par des CTM NG), 4 engins de débarquement amphibie rapide de 30m sur 12, 80 t d'emport 30 nœuds à vide, 18 en charge et à changement de forme catamaran et fond plat, (EDAR) et 3 équipes de reconnaissance de plage (ERP)³¹.

En comparaison, la Russie n'a pas de grands moyens, ce qui ne l'a pas empêchée de faire une démonstration remarquée autour du Svalbard en 2018, mais il s'agit d'une cible non défendue et ayant au surplus, un statut international particulier. On retrouve l'amphibie dans les Amériques (Chili, Mexique, Pérou, Brésil), en Afrique avec

²⁹ L'Europe est-elle capable de se projeter contre une côte défendue ? *DSI HS* n° 55, pp 40- 45

³⁰ Quel avenir pour la guerre amphibie ? *DSI HS* n° 56, 2017, pp 70-71. Voir également, (et meilleur) : De l'Operational Maneuver from the Sea aux opérations d'interface, *Histoire et Stratégie* n° 7, 2011, pp 92-97. On assiste au passage de la phase STOM correspondant à une faible opposition (*DSI HS* 16, pp 59 61) à une situation inverse où domine le déni d'accès, voir quel avenir *DSI HS* 56 2017.

³¹ Sources : JM Tanguy, Fusiliers et Commandos, *Marines et forces navales* n° s 177 et 178, 2018, 2019 ; *Raids Hors-série*, n° 58, déc. 2015-Janv-fev 2016. M Goya donne une présentation des troupes de marine françaises dans *Guerres et Histoire* n° 33, oct. 2016, pp 70- 74

l’Egypte et l’Algérie. En Asie, elle intéresse le Japon, la Corée du sud et, dans une moindre mesure, l’Inde. Pour la Chine il y a eu une montée forte ; elle est en train de se doter d’un BPC, dispose déjà de 5 TCD et d’une quarantaine de bâtiments de débarquement de chars. Il lui reste à acquérir le savoir-faire, à se mettre au niveau des plus anciens, ce qui prendra du temps.

IV. Conclusions

Les chiffres, surtout commentés, sont très clairs. Deux points ressortent nettement.

D’abord le fait que les marines européennes font le poids. Ce sont des marines parmi les meilleures et elles pèsent autant et même nettement plus, que celle de la Russie et de la Chine. Cela suggère que ces marines, dans le contexte actuel, peuvent assurer leur défense et se passer, éventuellement, de l’aide américaine, qui est aussi une tutelle pesante.

Cette conclusion et la suggestion qui l’accompagne se heurtent évidemment à l’argument selon lequel des marines ne peuvent ainsi être additionnées. « Des » marines ne font pas « une » marine. L’argument est de bon sens et il s’appuie sur l’expérience historique. Mais, à y regarder de plus près, on verra dans la suite de cette première étude, que dans notre cas, il n’a qu’une portée limitée. S’il n’existe pas une marine européenne, les marines des Etats européens ont depuis longtemps l’habitude de travailler les unes avec les autres. Elles constituent déjà un ensemble organisé de défense et sécurité, habitué à l’action commune et capable d’exercer les grandes fonctions stratégiques.

Le second point est qu’il y a, dans les marines européennes, deux catégories. La France et le Royaume uni sont les deux seuls pays dont la marine est très nettement hauturière, tournée vers le grand large. Cela est normal, en raison du passé, de leur statut de membres permanents du Conseil de sécurité et d’Etats dotés, et parce qu’ils ont un vaste domaine maritime et des TOM. Mais, même sans TOM, tous les Etats européens sont concernés, étant donné la dépendance de l’Europe du commerce international, par les questions maritimes³². Mais la plupart n’ont que des marines de littoral, et un peu plus dans le cas de l’Italie et de l’Espagne, voire du Danemark ou du Portugal. Cette situation est due à divers facteurs, entre autres l’existence de l’OTAN. Pendant la guerre froide, un partage des tâches avait été établi – les Etats-Unis et le Royaume Uni s’occupaient du large – la France n’était pas alors dans l’OTAN - et les Etats européens de la défense de leur territoire et des eaux proches. Certes, depuis la fin de la guerre froide, les marines ont évolué, se portant davantage vers des logiques expéditionnaires³³, l’habitude du travail en commun n’a pas disparu, mais on voit que beaucoup reste à faire, pour que les Européens disposent de capacités correspondant à leur statut maritime. A cet égard, le diagnostic de Vincent Groizeleau, est tout à fait pertinent. Il reste, à partir d’un existant substantiel, à concevoir et à construire des capacités maritimes européennes adaptées aux besoins.

³² On sait que la France a le second domaine maritime (10 070 754 Km²), peu après celui des Etats Unis (12 168 352). Celui du Royaume uni est de 6 712 847, celui du Danemark de 2 641 138, de la Norvège de 2 643 907. L’UE, sans le Royaume uni atteint 20 075 465 Km². Ces chiffres donnent une idée de l’importance de la mer pour les Européens. Leur domaine, sans le Royaume-Uni, est presque le double de celui des Etats Unis et nettement plus du double avec cet Etat. En comparaison, le domaine de la Russie est de 7 734 475 km², celui de la Chine n’atteint pas les 2 millions. Les autres plus grands domaines sont ceux de l’Australie (9 025 053), de la Nouvelle Zélande (6 712 847), de l’Indonésie (6 025 110), du Canada (5 793 222), du Japon (4 317 017), du Brésil (3 677 581). Ces données montrent que l’OTAN et, plus largement ce que l’on peut appeler l’Alliance occidentale est extrêmement maritime (chiffres donnés par F Lasserre, *Convention de droit de la mer...*, *Diplomatie Grand dossier* n° 46 Mers et Océans, Géopolitique et géostratégie, 2018, p 81.

³³ J Henrotin, *L’OTAN et la stratégie maritime. Retour vers le futur ? DSI HS 57*, 2018, p 90.