

La stratégie navale de Mahan

L'amiral James Stavridis, né en 1955, a publié en 2017 Sea Power, un ouvrage sur la puissance maritime dans lequel il évoque les idées de l'amiral Mahan (1840-1914). Il a été chef d'état-major de l'OTAN (SACEUR) de 2009 à 2013, sous la présidence de Barack Obama. Militaire, mais non dépourvu de qualités diplomatiques, James Stavridis fut envisagé comme possible vice-président par l'équipe de Hillary Clinton en 2016, et peut-être comme secrétaire d'État ou chef de la CIA par l'administration Trump.

La théorie centrale dans l'œuvre de Mahan est que la puissance d'une nation découle de son rayonnement sur les océans selon trois axes : la production (d'où la nécessité des échanges et du commerce international), le tonnage (à la fois marchand et militaire) et les colonies et alliances (répandues à travers le monde, formant un réseau de bases d'où l'on puisse projeter la puissance maritime). Chacun de ces trois concepts de base reste pertinent aujourd'hui, bien qu'il soit nécessaire de les mettre à jour, ce dont nous allons discuter en détail ci-dessous.

En plus de ces trois axes fondamentaux, Mahan ne cesse de revenir à quelques conditions principales qui déterminent la capacité d'une nation à développer et à exercer efficacement la puissance maritime. La première est la plus directe et la plus immuable : la géographie. Selon ses mots, « Le littoral d'un pays est une de ses frontières ; et plus l'accès offert par la frontière à la région au-delà, en l'occurrence la mer, est facile, plus grande sera la tendance d'un peuple à entrer en contact à travers elle avec le reste du monde. » Dans le cas des États-Unis, nos vastes lignes de côtes permettent un accès immédiat aux océans Atlantique, Pacifique et Arctique, de même que, vers le Sud, au Golfe du Mexique et à la Mer des Caraïbes. C'est une position enviable pour développer et exploiter la puissance maritime, comme nous l'avons vu de manière répétée au cours de notre histoire. Combinée à d'énormes ressources naturelles et un climat relativement tempéré, la géographie des États-Unis offre peut-être les meilleures conditions pour faire de la nation une puissance maritime. [...]

Mahan n'avait rien d'un timide, c'était un capitaliste sans complexes (et un impérialiste, disons-le franchement) qui aurait été très content de voir les Américains conquérir des colonies comme nos homologues européens. [...]

Tous ces facteurs sous-jacents sont essentiels à sa thèse, mais au cœur de celle-ci, Mahan appelle à la création d'une flotte nombreuse et puissante : pensons à la Grande Flotte Blanche de Teddy Roosevelt qui fit le tour du monde, en se ravitaillant dans des dépôts de charbon judicieusement choisis (ce qu'aujourd'hui nous appellerions des bases avancées) et inspirant crainte et respect aux nations du monde. Là est la pertinence de l'expression « parlez doucement et portez un gros bâton ». La clé était de dominer votre adversaire en termes de capacités de combat naval, pour l'essentiel en utilisant la mobilité intrinsèque des forces navales afin de les concentrer et vaincre l'ennemi dans une bataille décisive.

Mais il existe un concept stratégique derrière tout ceci : la capacité d'une nation à utiliser la puissance maritime pour contenir des puissances qui ont concentré leurs forces sur terre, en négligeant la mer par manque d'intérêt, ou par incapacité à comprendre la force de la puissance maritime, ou simplement parce que leur manquent la géographie, le tempérament ou la volonté politique d'exploiter les océans. Commençons avec les Grecs de l'Antiquité : Athènes était une puissance maritime (également dotée d'appréciables capacités terrestres). Combinant la puissance terrestre et maritime, Athènes fut initialement capable de tenir Sparte (puissance essentiellement terrestre) en respect pendant la guerre du Péloponnèse. Sparte, dont le centre de gravité était situé dans la profondeur de l'arrière-pays (le Heartland¹) de la péninsule méridionale de la Grèce, était une puissance

¹Le Heartland est un concept emprunté à Halford John Mackinder (1861-1947), géographe anglais, souvent considéré comme le fondateur de la géopolitique. Le Heartland est constitué par la moitié orientale de l'Europe, là où le continent s'élargit. L'Américain Spykman (1893-1943, non cité dans cet extrait) a complété le système de Mackinder en créant le

« continentale ». Avec le temps, les Spartiates comprirent qu'ils avaient besoin d'une marine pour rivaliser avec Athènes, tirant ainsi les leçons de la puissance maritime.

Projetons-nous à l'époque de l'Empire britannique. Comment une petite nation insulaire, dépourvue de la plupart des ressources naturelles, a-t-elle pu dominer une part importante des terres émergées du monde? À travers l'usage de la puissance maritime, en bâtissant un empire colonial sur lequel « le soleil ne se couchait jamais ». Mahan s'est inspiré de la maîtrise des mers britannique pour plaider en faveur de la construction d'une flotte équivalente et d'un empire colonial par les États-Unis, en tirant parti de leur littoral, de leur ADN maritime et de l'approche navale en vue d'exercer une véritable influence sur le monde. Les Britanniques, selon Mahan, étaient capables de rivaliser avec des puissances continentales européennes comme l'Allemagne-Prusse (celles du *Heartland*), parce qu'ils étaient en mesure de dominer les lignes de communication maritimes tout autour du monde.

Beaucoup d'analystes ont identifié la même dynamique pendant la guerre froide entre les États-Unis et l'Union soviétique. L'URSS était une puissance classique du *Heartland*, avec de gigantesques capacités terrestres, l'avantage d'une position géopolitique à l'intérieur des terres, la domination de l'étranger proche (à travers le Pacte de Varsovie) et un état d'esprit forgé pendant les grandes guerres terrestres contre Napoléon, le Kaiser Guillaume et l'Allemagne nazie. Contre l'URSS, il y avait les États-Unis, une nation maritime – pour l'essentiel, une nation insulaire – protégée par ses grands océans et sa position géographique renforcée par une marine puissante, et parfaitement capable d'action concertée avec des alliés continentaux (via l'OTAN) pour s'assurer que la nation du *Heartland* ne puisse pas atteindre son objectif final, contrôler « l'île du monde » ainsi que le géopoliticien Halford Mackinder appelait le continent eurasiatique. Comme disait Mackinder, « qui contrôle l'Europe de l'Est contrôle le *Heartland*, qui tient le *Heartland* tient l'île du monde, qui règne sur l'île du monde règne sur le monde. » Cette citation résume le souci qu'avait Mahan à propos de la domination exercée par une forte puissance terrestre, et pourquoi la puissance maritime était si importante pour rétablir l'équilibre.

La question intéressante au XXI^e siècle est de savoir si des changements dans le rapport de forces, les normes internationales ou la technologie ont modifié de manière substantielle les termes de l'approche mahanienne. À titre personnel, je pense qu'elle reste vraie pour les États-Unis. Alors que nous nous efforçons de définir une stratégie maritime pour notre nation, le point de vue de Mahan – pour peu qu'on l'adapte au monde actuel – conserve toute sa valeur.

*

Partant de ses principes, quel conseil pouvons-nous imaginer que Mahan donnerait aujourd'hui au président? D'abord, il insisterait sur la nécessité pour les États-Unis de se voir comme une nation maritime. Cela signifie l'entretien d'une marine marchande d'une taille respectable, avoir une marine de guerre puissante et opérationnelle, de solides chantiers navals et une flotte de pêche qualifiée, des ports et des infrastructures à la hauteur, des capacités de brise-glaces dans l'Arctique comme de surveiller sur de vastes étendues les approches océaniques de notre pays.

Mahan insisterait aussi auprès du président d'aujourd'hui sur l'importance, pour les États-Unis, de défendre l'idée d'un bien commun mondial et ouvert – l'accès à la haute mer, l'importance du traité des Nations Unies sur le droit de la mer² (qu'il soutiendrait, comme pratiquement tous les amiraux en activité dans l'US Navy aujourd'hui), tout comme un droit de passage protégé de la piraterie, des

concept de *Rimland*, un anneau périphérique de nations maritimes situées autour du *Heartland* et susceptible de contenir ou d'équilibrer la puissance continentale.

²Autrement la CNUDM (UNCLOS en anglais) ou Convention de Montego Bay (1982), jusqu'ici non ratifiée par les États-Unis.

ingérences politiques ou des obstacles naturels. Le libre commerce des marchandises à travers les océans (le commerce mondial est constitué à 95% de flux maritimes) est crucial pour une puissance géopolitique comme les États-Unis. Cela implique de s'opposer aux tentatives de fermeture par des nations telles que la Chine qui construit des îles artificielles en Mer de Chine du Sud et y revendique des « droits historiques ».

Un troisième élément-clé dans les recommandations de Mahan serait un solide système d'alliances et de partenariats tout autour du monde. Il aurait pensé en termes de colonies qui sont – Dieu merci ! – choses du passé. À la place, nous avons aujourd'hui besoin d'alliances fortes, avec l'OTAN en tête de la liste. En travaillant avec l'OTAN, les États-Unis ont un accès fiable et immédiat à des bases et à un soutien logistique tout autour de l'Europe et jusqu'à l'Arctique. Nos navires de guerre peuvent trouver des ports à Rota en Espagne, dans la baie de Souda (sur la côte sud de la Crète) en Grèce, à Portsmouth en Angleterre, en France à Toulon, en Allemagne à Brême, et finalement partout chez les 28 nations de l'alliance. Quand j'étais commandant dans la marine, j'ai souvent fait escale, fait le plein de carburant, donné une permission à mon équipage, discuté avec des collègues très proches qui appartenaient aux marines alliées, trouvant le plus souvent soutien et assistance dans notre alliance. De même, dans le Pacifique, nous avons des alliances en bonne et due forme avec l'Australie, la Nouvelle Zélande, les Philippines, la Thaïlande, le Japon et la Corée du Sud – toutes d'une égale valeur quant à garantir un système mondial de bases opérationnelles.

Outre les alliances, les États-Unis ont besoin d'un réseau actif de partenaires et d'amis – des pays qui pour diverses raisons ne sont pas prêts à souscrire une alliance en bonne et due forme, mais avec lesquels nous avons toutefois des relations chaleureuses. Les nations dans cette catégorie comprennent l'Arabie Saoudite, Bahrein, le Koweït, Israël, l'Inde, la Malaisie, Singapour, la Finlande, la Suède, la Colombie, le Brésil, l'Argentine, le Chili et le Pérou. J'ai rendu visite à toutes les nations citées ci-dessus et j'ai été bien accueilli à chaque endroit. Ces partenaires et amis sont une composante essentielle de notre réseau maritime mondial, et notre stratégie maritime doit en tenir compte. Additionnées, les forces de ces alliés, partenaires et amis constituent une force navale respectable – cette approche en termes de coalitions internationales doit être un axe central de notre stratégie maritime à l'échelle mondiale. [...]

Mahan était très attentif à la montée de puissances maritimes rivales, et dans le monde actuel il en verrait deux : la Russie et la Chine. La Russie a rebondi après une période de déclin et entreprend désormais de reconstruire sa flotte. Bien que légèrement inférieure en nombre de navires, la flotte russe est très concentrée sur le domaine sous-marin. Bien que Mahan n'écrivît pas sur les progrès incroyables des sous-marins, à la fin de sa vie, il a dû être conscient de leur capacité croissante d'influer sur la guerre navale. Les Russes ont certainement pris à cœur l'idée de la guerre sous-marine et continuent à accroître leur flotte en nombre, en qualité technologique et en capacités opérationnelles, avec des sous-marins diesel et nucléaires, des sous-marins d'attaque ou porteurs de missiles balistiques. De même, les Chinois améliorent sur tous les plans leur flotte océanique, en mettant l'accent sur la technologie et sur les capacités sous-marines (à la fois offensives et défensives), sur des missiles surface-surface à long rayon d'action conçus pour attaquer les porte-avions américains, et sur des missiles de croisière à long rayon d'action visant la terre. Tout ceci en plus de leurs très capables sous-marins nucléaires lance-missiles balistiques. Mahan conseillera de garder l'œil sur la puissance croissante de ces deux rivaux potentiels et de conserver la capacité de les vaincre l'un et l'autre.

Qu'est-ce qui aurait échappé à Mahan et où se serait-il trompé ? Je pense qu'une grande surprise pour Mahan aurait été l'émergence de la guerre sous-marine comme domaine-clé (certains diraient décisif) de la stratégie navale. Associé à celle-ci, bien sûr, viendrait ensuite l'avènement de la propulsion nucléaire, qui donne aux sous-marins la capacité de rester en plongée sur de très longues périodes (on compte en mois), uniquement limités par les réserves de nourriture à bord (ils peuvent se pro-

pulser indéfiniment, produire à la fois de l'eau douce et de l'air respirable). Et il aurait été stupéfait par la taille et les capacités des sous-marins actuels – alors que de petits sous-marins diesel existaient à la fin de sa vie, penser à un navire de 19 000 tonnes, de plus de 180 mètres de long, capable de détruire de grandes villes et de créer des zones de mort atomique à l'échelle du monde tout en restant immergé et parfaitement invisible, cela aurait été trop, même pour un homme habitué à naviguer librement à travers les océans de l'esprit.

Une deuxième surprise : il aurait été difficile pour lui de concevoir une marine dans laquelle la guerre est devenue une activité interarme, c'est-à-dire incluant une intégration poussée des composantes terre, mer et air. La manière dont les États-Unis livreraient une guerre aujourd'hui dépend complètement d'un système fluide de contrôle et de commandement entre les différentes branches (armée, marine, armée de l'air et corps des Marines) avec des munitions interchangeables et des opérations qui sollicitent les unes et les autres pour produire un effet de choc et de terreur – frappes de missiles, attaques aériennes, artillerie navale, débarquement de Marines, d'autres volant vers leur objectif, unités blindées de l'armée juste derrière, toutes ces actions collectives amenant l'ennemi à percevoir la défaite comme inéluctable. Pour Mahan, les forces navales auraient agi dans leur domaine aquatique, livré une grande bataille contre la flotte ennemie, et auraient été chargées du contrôle de la mer, du ravitaillement des forces terrestres, et occasionnellement les Marines auraient été projetés pour tenir une tête de pont. Mais l'essence du rôle de la flotte était de trouver et détruire la flotte ennemie, assurant ainsi le contrôle des axes vitaux de communication.

De même, pour des raisons évidentes, il n'aurait pas pu concevoir l'importance du cyber. Le monde de l'information, des communications et de la cyber-guerre n'existait pas à l'époque où il écrivait. C'est déjà assez difficile pour nous d'être au fait des dernières nouveautés dans la guerre de l'information, comment attendre de Mahan qu'il ait pu les imaginer ? Peut-être le plus grand changement technologique sur les navires a-t-il été l'usage de la puissance informatique pour diriger les armes, leur indiquant la distance et leur conférant précision et létalité, toutes choses qu'il n'aurait pu imaginer. [...]

De plus, il est difficile d'imaginer que Mahan aurait pu prévoir l'intégration de l'espace et des systèmes non pilotés au monde de la guerre navale. Les vastes étendues de l'océan ont toujours fourni aux navires une sorte de cachette naturelle, et le défi de naviguer sur les océans sans repères n'avait rien d'une évidence, même pour les meilleurs navigateurs. Les aides électroniques à la navigation sont apparues au milieu du xx^e siècle (les radio-balises par exemple) et le radar aéroporté commença de faire rétrécir les espaces maritimes inconnus. Une fois les satellites lancés, et le GPS mis en place, le monde océanique était enfin cartographié et balisé d'en haut. Cela a changé à la fois la navigation et la façon de combattre : aujourd'hui, pratiquement toutes les armes navales dépendent du guidage obtenu au moins en partie par le GPS.

Une dernière surprise pour le contre-amiral Mahan aurait été l'importance croissante des câbles sous-marins reliant le monde et créant une sorte d'axe de communication sous-marin (littéralement), dont nous dépendons tous. Un autre aspect important de la conception stratégique au xxi^e siècle concerne ce qui est *au fond* des océans. En plus d'une géographie étonnante – exactement comme à la surface du globe, avec des chaînes de hautes montagnes, des vallées, des plateaux, des plaines, etc. – il y a des câbles, faits par l'homme, bien sûr, qui transportent une grande part des informations et du commerce mondial.