

***LA THALASSOCRATIE AMÉRICAINNE TELLE QUE LA CONCEVAIT L'AMIRAL
ALFRED THAYER MAHAN A-T-ELLE UNE PLACE AU XXI^{ÈME} SIÈCLE ?***

**Mémoire de géopolitique
du Capitaine de Frégate Roger ULLMAN
dans le cadre du séminaire « Les théories géopolitiques du XIX^{ème} siècle »**

Directeur : Professeur Philippe CONRAD

12 mars 2007



FICHE DOCUMENTAIRE

1. La *thalassocratie américaine* telle que la concevait l'amiral Alfred Thayer Mahan a-t-elle une place au XXI^{ème} siècle ?
2. Mémoire Géop XIX.ULLMAN.doc
3. Capitaine de Frégate, la marine, ULLMAN Roger, Etats-Unis
4. 12 mars 2007
5. Division A – groupe A1
6. Mémoire de géopolitique
7. La *thalassocratie américaine* résulte de la situation conjoncturelle unique du début du XX^{ème} siècle. L'expansion de l'importance de la Marine à ce moment ne fut pas seulement le résultat de l'expansion du pouvoir nord-américain, mais elle fut aussi une de ses causes principales. Ses fondements historiques montrent ses origines et les moteurs de son développement et surtout la place importante des principes de l'amiral Alfred Thayer Mahan. Au début du XXI^{ème} siècle, l'*US Navy* se trouve à un carrefour similaire à celui qu'elle a rencontré à l'époque de Mahan. La Marine américaine demeure très solidement placée pour perpétuer son rôle central malgré des défis importants aussi bien intérieurs qu'extérieurs. Le mouvement actuel entamé dans le concept du *Sea Power 21* et entrepris avec beaucoup de vigueur par l'amiral Mullen dans son développement d'une nouvelle stratégie maritime nationale tend vers une redéfinition et un élargissement du rôle de la Marine, favorisant la flexibilité et gardant la capacité à soutenir les opérations terrestres. Ces défis et ces menaces modernes conduiront à une reformulation et une diversification du concept de *Sea Power*.
8. La marine, l'*US Navy*, Alfred Thayer Mahan, stratégie, puissance maritime, thalassocratie

**La *thalassocratie américaine* telle que la concevait l'amiral
Alfred Thayer Mahan a-t-elle une place au XXI^{ème} siècle ?**

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE : QUELQUES POINTS D'ANCRAGE INCONTOURNABLES

Les origines de la *thalassocratie*

Les fins stratégiques

**DEUXIÈME PARTIE : LE DÉVELOPPEMENT D'UNE THALASSOCRATIE
AMÉRICAINNE**

Le développement d'une stratégie

Le poids du stratège ou de sa stratégie ?

TROISIÈME PARTIE : *QUE PENSERIEZ-VOUS D'UNE FLOTTE AMÉRICAINNE ?*

À la dérive et sans boussole ... ?

... ou *en toute avant* ?

INTRODUCTION

« *Où sont les porte-avions ?* » est la première demande de renseignement formulée par le président des Etats-Unis aujourd'hui en temps de crise ; la puissance maritime américaine est alors considérée comme une donnée essentielle. Pourtant, comment en est-on arrivé à ce point-là ? Comment se fait-il qu'une nation, qui n'a gagné son indépendance qu'avec l'assistance d'une marine étrangère, soit devenue la première puissance maritime du monde ? Comment se fait-il qu'une marine, dont le père fondateur fut un Ecossois qui combattit sur des bateaux empruntés, soit devenue la maîtresse incontestable des océans ?¹ Comment cette marine, a-t-elle dompté les obstacles formidables que sont les océans Atlantique et Pacifique pour les transformer en des capacités océaniques et en vocation mondiale ? Bref, d'où vient la *thalassocratie* des Etats-Unis ?

La Marine américaine est l'un des fondements du rôle, voire mouvance, mondial de la nation américaine. On peut voir le résultat concret de ses choix de stratégie dans la structure de force qu'elle adopte. En outre, on peut dire que cette influence dont elle jouit est le résultat de décisions conscientes de la part des dirigeants de la république. Selon les changements du monde, elle se modifie continuellement pour faire face aux nouveaux défis. Etudier la Marine américaine donne une indication non seulement de la vision du monde des stratèges navals, mais aussi de celle des hommes politiques.

Le terme *Sea Power* signifie davantage que la seule expression « puissance maritime » ; il n'est pas non plus exclusivement synonyme de guerre navale. Au-delà des opérations de guerre maritime, Sam Tangredi ajoute ainsi trois autres éléments clés : le contrôle des échanges et du commerce international ; l'utilisation et le contrôle des ressources océaniques ; l'utilisation des marines et la puissance économique maritime comme instruments de diplomatie, de dissuasion, et d'influence politique en temps de paix.² Dès la fin du XIX^{ème} siècle, les Etats-Unis bâtiront et maintiendront leur Marine dans ce sens plus large du terme.

En retraçant les fondements historiques de la thalassocratie américaine, nous essaierons de faire apparaître ses origines et les moteurs de son développement. Nous mettrons en avant des explications économiques, politiques, militaires, et idéologiques de sa construction au début du siècle précédent ; nous montrerons ainsi que la vision et la perception du monde des dirigeants

¹ « ... pour la première fois depuis des siècles, la flotte la plus grande du monde se trouve sans compétiteur actuel ou prévisible sur l'océan », BREEMER, Jan S., « The End of Naval Strategy: Revolutionary Change and the Future of American Naval Power », *Strategic Review*, vol. 22, n. 2, printemps 1994, p. 45. Toutes les citations provenant des œuvres en anglais ont été traduites par l'auteur.

² TANGREDI, Sam (ed.), *Globalization and Maritime Power*, Washington, DC ; Institute for National Strategic Studies, NDU, 2002.

jouent un rôle plus important que les intérêts sur le résultat final. Nous établirons le lien étroit entre la stratégie adoptée par l'*United States Navy* et l'incarnation physique de sa flotte : tous les deux découlant directement des principes de son célèbre stratège, l'amiral Alfred Thayer Mahan. Cette étude amènera ensuite à s'interroger sur la forme (ou les formes) que la Marine revêtira au XXI^{ème} siècle et la stratégie qu'elle mènera, en gardant toujours à l'esprit l'hétérogénéité d'influences qu'elle subit. La période de transition entre le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècles s'avèrera fondamentale pour la Marine américaine ; assiste-t-on aujourd'hui à un moment historique de la même ampleur ? Au-delà d'une position d'hommage méritée pour son rôle historique pendant cette période charnière, le concept mahanien de *Sea Power* est-il valable et utile aujourd'hui ?

I. QUELQUES POINTS D'ANCRAGE INCONTOURNABLES

A. LES ORIGINES DE LA THALASSOCRATIE

Thalassocratie est le nom par lequel les Grecs désignèrent la domination des mers ; ce rôle fondamental que détient l'océan a été démontré à plusieurs reprises.³ La première thalassocratie aurait été celle de Minos, le légendaire roi de Cnossos, en Crète. Grâce à une flotte puissante, il aurait, aux dires de Thucydide, établi sa domination sur les Cyclades et purgé l'Égée des pirates. Agamemnon, bien que le centre de sa puissance ait été sur le continent, aurait aussi exercé une véritable thalassocratie grâce à la flotte dont il avait le contrôle et qui lui aurait permis de mener l'expédition contre Troie. Pourtant, l'archéologie permet aujourd'hui de ramener à de plus justes proportions les prétendues thalassocraties minoenne et mycénienne.⁴

L'histoire réelle de la puissance maritime débute avec la thalassocratie qu'exercèrent les Athéniens pendant trois quarts de siècle, de la fin des guerres médiques à la fin de la guerre du Péloponnèse (c. 478 - 404 avant notre ère). Disposant d'une flotte puissante, ils réussirent à imposer leur hégémonie aux îles et aux cités grecques de la côte septentrionale et de la côte orientale de l'Égée. Leurs efforts de réflexion et de théorisation débouchèrent sur la première stratégie navale globale et durable. Prélevant des tributs, établissant des garnisons, contrôlant la vie politique et judiciaire de ces cités, leur imposant leurs lois et leur monnaie, Athènes étendit sa domination jusqu'à ce que la victoire remportée par le navarque spartiate Lysandre à Aigos-

³ Par exemple, KEOHANE, Robert O. et NYE, Joseph S., *Power and Interdependence*, New York, NY ; Harper Collins, 1989. Les auteurs s'efforcent de mettre l'accent sur les aspects économiques et de communication de l'océan dans le but de nuancer l'approche Réaliste classique du rôle des forces armées. Ils reprennent certains aspects de la pensée de Grotius (1609) qui estimait indispensable la liberté des voies maritimes plutôt qu'un royaume servant à la projection de pouvoir. La Marine et la puissance maritime furent à l'origine d'une énorme quantité de recherches académiques.

⁴ « Strabon (1^{er} siècle) ... son néologisme *thalassokratia*, promis à une si remarquable fortune, montre que la place de la mer dans la stratégie générale était bien perçue. ». COUTAU-BÉGARIE, Hervé, *Traité de Stratégie*, 5^e édition, Paris ; Economica, 2006, p. 548.

Potamos (c. 405) provoque l'écroulement de l'empire, qui ne sera que partiellement et pour peu de temps rétabli au IV^{ème} siècle.

Dans l'ère moderne, ce fut la Grande Bretagne qui servit de modèle ; ce fut sous l'égide de sa puissance navale qu'elle créa son « nouvel Empire romain, sur lequel le soleil ne se couche jamais ». L'empire Britannique, à l'opposé d'autres grandes constructions historiques, a, dès le départ, été un empire des mers : *Britannia*, qui le symbolise, porte le trident de Neptune. L'aventure impériale est inséparable de la conquête de la domination maritime, car, comme le constata très tôt Sir Walter Raleigh, « celui qui contrôle la mer contrôle le commerce ; celui qui contrôle le commerce contrôle les richesses du monde ». Pour Charles II, « c'est principalement de la Marine, sous la bonne Providence de Dieu, que la sécurité, l'honneur, et le bien-être de ce royaume dépendent⁵ ». Contre l'obstacle de la distance, il y avait la mer qui, à condition d'être libre, unissait les zones tempérées et tropicales et permettait à la Grande Bretagne d'imposer sa thalassocratie.

C'est à la lumière de cet exemple historique que la Marine américaine s'est bâtie. La flotte des Etats-Unis se développa, en fait, sous la protection de la *Royal Navy* et, l'ayant surpassée, elle revêtit le rôle de son ancien maître. Or, plus qu'une puissance maritime *stricto sensu*, la nation américaine créa un lien inextricable entre sa Marine et l'exercice de son rôle mondial. Le pays à qui l'on attribue le développement de la « diplomatie de la canonnière » [*gunboat diplomacy*] n'a pas cessé de l'étendre pour qu'elle devienne le *modus operandi* de la nation. La Marine des Etats-Unis, y compris *The Navy* et *The Marine Corps* [ou fusiliers marins], détient un pouvoir politique qui dépasse les limites du domaine militaire. Or, ce ne fut pas toujours le cas.

B. LES FINS STRATÉGIQUES

1. UN RÔLE HISTORIQUE : LA GUERRE DE COURSE

Tout acteur ou institution est confronté à des questions de besoins, de fonction et de structures : ce sont des questions invariables. La Marine américaine n'est pas une exception en la matière. Bien que l'on parle principalement de son histoire durant le XX^{ème} siècle, sa naissance remonte au 13 octobre 1775 sous la forme de *Continental Navy*. Elle fut établie pour le soutien et l'alimentation de l'Armée continentale pendant la Guerre d'Indépendance.

La jeune république adopta une stratégie de *guerre de course* à l'opposé de la *guerre d'escadre* britannique. L'incarnation physique de sa marine s'accorde alors parfaitement avec ce

⁵ JAY, Antony (éd.), *The Oxford Dictionary of Political Quotations*, Oxford: Oxford University Press, 1996, p. 82.

qu'elle perçoit comme ses besoins.⁶ Cependant, sa jeunesse et sa position géographique ne furent pas les seuls facteurs qui influencèrent la forme qu'elle prit. Sa perspective du rôle du domaine maritime résulta de sa situation coloniale isolationniste ; elle fut aussi le résultat de la technologie limitée de l'époque et des fortes contraintes budgétaires du jeune pays.

Même si le Général Washington put déclarer que « sans une force navale décisive nous ne pouvons rien faire [...] Et avec, tout est honorable et glorieux », la Marine américaine joua un rôle mineur.⁷ Elle se contenta d'assurer une défense limitée des côtes et d'entreprendre des raids sur le commerce de l'adversaire. Elle fut démantelée en 1784 et son dernier bâtiment, la frégate *Alliance*, fut vendue en 1785.

Pourtant, le pays se rendit compte rapidement de l'importance d'une marine quand son commerce fut menacé par les pirates barbaresques [*Barbary pirates*]. La Constitution de la jeune république accorda au Congrès le pouvoir de lever des impôts afin de « pourvoir et maintenir une marine » soulignant ainsi sa prise de conscience de la nécessité de l'engagement économique qu'exige une marine.⁸ Les fonds pour les premiers bâtiments furent votés le 27 mars 1794 et le département de la Marine fut établi le 30 avril 1798. *The US Navy* sortit ainsi de cale sèche.⁹

La Marine américaine conserva une stratégie de guerre de course et elle composa sa flotte conformément à cette idéologie. Cette composition de la flotte resta assez stable tout au long du XIX^{ème} siècle, ne changeant pas même durant la période de la Guerre de Sécession. Bien que ladite guerre ait vu l'introduction effective des mines, des sous-marins, et des vaisseaux en fer, elle ne changea pas profondément la conduite de la guerre navale aux Etats-Unis.¹⁰ Il est intéressant, donc, de voir les facteurs principaux qui contribuèrent au passage à la thalassocratie du XX^{ème} siècle.

⁶ Voir, par exemple, ODOM, William E., « Transforming the Military », *Foreign Affairs*, vol. 76, n. 4, juillet/août 1997, pp. 54-64. La valeur pédagogique de cet article réside dans sa démonstration du lien étroit qui doit exister entre le concept de guerre et le rôle de l'armée d'un côté et son incarnation physique de l'autre.

⁷ Le Général Washington à Lafayette, le 15 novembre 1781, JAY, *op. cit.*, p. 379.

⁸ Article I, Section 8, *Constitution of the United States*, 1789.

⁹ Pourtant, le père fondateur mythique de l'*US Navy*, John Paul Jones, décéda le 18 juillet 1792, sans avoir vu ces développements prometteurs.

¹⁰ Julian Corbett fait une différenciation nette entre stratégies maritime et navale et le rôle maritime de la marine dans *Some Principles of Maritime Strategy*, (1911), Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1972. Pour cet auteur, la **stratégie maritime** concerne l'interarmées [*Joint*] et elle décrit la coopération de l'armée de terre, l'armée de l'air et la marine. La **stratégie navale** est plus réduite; il s'agit de l'utilisation de la flotte pour réaliser la stratégie maritime. Le **rôle maritime de la marine** est le contrôle des lignes de communication maritimes soit pour les besoins militaires soit pour les objectifs commerciaux. ...*From the Sea, Forward ... From the Sea, Sea Power 21*, et les efforts actuels de l'amiral Mike Mullen, chef de l'Etat major de la Marine [*CNO – Chief of Naval Operations*], représentent les évolutions successives pour reformuler la stratégie maritime nationale afin de réaliser les objectifs nationaux et pas simplement les objectifs maritimes. Cependant, en général ce travail utilisera les termes « maritime » et « naval » en tant que synonymes.

2. LE GRAND TOURNANT : VERS LA GUERRE D'ESCADRE

Qu'est-ce qui a pu inciter cette marine côtière à rompre ses amarres et à faire route pour un rôle mondial ? La fin du XIX^{ème} siècle s'est avérée être une époque cruciale, pour cette ancienne colonie britannique comme pour sa marine. Bien que tout au long de son histoire la flotte ait entrepris de s'adapter à son environnement, nous nous pencherons sur le « Grand Tournant » de 1890, car il possède de nombreuses similitudes avec la situation contemporaine tumultueuse. Nous pouvons en effet énoncer plusieurs facteurs de ce changement qui exercèrent un effet cumulatif : des développements politiques, des mutations économiques, des changements technologiques, et des travaux de réflexion stratégiques, mais et surtout les contributions de l'amiral Alfred Thayer Mahan.¹¹

Selon les partisans d'une Marine forte, la domination du monde revient aux détenteurs de la puissance maritime. Carl Ritte étend l'analyse du rôle principal de l'eau : pour lui, l'histoire est régie par une loi de progrès hégélien et passe de la *potamocratie* (un gouvernement des fleuves), à la *thalassocratie* (le pouvoir sur la mer et les îles), pour en arriver à l'*océanocratie*. Pourtant Ritte, mort en 1859, ne vit pas les Etats-Unis accéder à ce rôle hauteurier.

Nous pouvons dire que les Etats-Unis suivirent alors les objectifs économiques et politiques de leur internationalisme démocratique libéral, et que la démocratisation est l'objectif de leur politique étrangère, ou du moins en partie.¹² Tony Smith constate que la vision américaine de l'ordre mondial fut à cette époque essentiellement antimilitariste. « L'armée américaine n'a jamais eu le prestige ou le poids politique des corps d'officiers allemand ou japonais, ni des armées révolutionnaires russe ou chinoise ». Protégé par les océans, le territoire américain n'était pas directement menacé. La sûreté des Etats-Unis s'est ainsi définie contre l'impérialisme européen susceptible de menacer les sphères d'influence américaines. Smith met en avant, donc, l'aspect économique du développement de la Marine, qu'il crédite de la création d'un « impérialisme de libre échange » ou d'un ordre économique interdépendant créé parfois par la force. En tant que jeune république, les Etats-Unis craignaient la création d'une armée permanente. En tant que république bourgeoise, elle s'opposait à des dépenses publiques trop importantes qu'impliquerait une armée professionnelle. En tant qu'acteur des affaires mondiales

¹¹ MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power on History, 1660-1783*, Boston, MA ; Little and Brown, 1890. Pour deux analyses excellentes de la révolution Mahanienne de 1890 avec des perspectives très différentes : SPROUT, Harold et Margaret, *The Rise of American Naval Power 1776-1918*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1944, pp. 202-22; et HAGAN, Kenneth J., *This People's Navy*, New York, NY ; Free Press, 1991.

¹² SMITH, Tony, *America's Mission: The United States and the Worldwide Struggle for Democracy in the Twentieth Century*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1994, pp. 328-31.

après 1918, ses propositions en faveur du désarmement étaient un moyen de maintenir le rang prééminent du pays pour un coût relativement bas.

II. LE DEVELOPPEMENT D'UNE THALASSOCRATIE AMERICAINE

A. LE DEVELOPPEMENT D'UNE STRATEGIE

1. UN DEVELOPPEMENT PAR L'INTERET ...?

Les choix de posture militaire peuvent s'expliquer de trois façons. La première analyse met en avant la poursuite rationnelle de l'intérêt de l'Etat dans un système international anarchique. La deuxième permet de constater que les choix résultent d'un marchandage rationnel entre les figures gouvernementales clés (ou entre les structures institutionnelles bureaucratiques que comprend l'Etat) qui recherchent leurs propres intérêts. La troisième traduit ces choix comme la résultante de l'activité politique de groupes d'intérêt ou de classes à l'intérieur de la nation qui cherchent à contrôler et à manipuler les institutions de l'Etat à leur avantage.

Or, chacune de ces explications - réaliste, bureaucratique, et libérale (ou marxiste) suppose un comportement rationnel dirigé par l'intérêt. Elles postulent que les choix de politiques de défense peuvent être prédits par l'analyse objective des intérêts et le pouvoir relatif des acteurs principaux. Elles diffèrent seulement par le niveau de leur analyse.¹³ Nous chercherons donc un autre moyen d'expliquer le développement de l'*US Navy*.

Samuel Huntington souligne le lien entre la politique étrangère américaine et la structure choisie pour les forces maritimes.¹⁴ La posture navale vient de la reconnaissance que la distribution de pouvoir international est inégale : entre une nation et ses alliés qui dominent la terre du globe et l'autre nation et ses alliés qui monopolisent ses océans.¹⁵ Il fait un bref rappel historique à propos de ce qui a suscité les transformations répétitives et radicales entreprises afin

¹³ Robert Jervis présente une excellente synthèse de ces trois niveaux d'analyse dans JERVIS, *Perception and Misperception in International Politics*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1976, pp. 15-28. L'explication réaliste du comportement de l'Etat se trouve dans MORGENTHAU, Hans J., *Politics Among Nations*, New York, NY ; Knopf, 1973. L'analyse bureaucratique utilisant la crise des missiles de Cuba est développée dans ALLISON, Graham T., *Essence of Decision*, Boston, MA ; Little and Brown, 1971. Une critique rigoureuse de la perspective libérale et Marxiste est élaborée dans KRASNER, Stephen D., *Defending the National Interest*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1978, pp. 20-30. Pour une excellente présentation des processus décisionnels dits irrationnels qui reflètent les processus et structures cognitifs, KAHNEMAN, Paul S. et TVERSKY, Amos (éds.), *Judgements Under Uncertainty: Heuristics and Biases*, Cambridge ; Cambridge University Press, 1982; ou NISBETT, Richard et ROSS, Lee, *Human Inference: Strategies and Shortcomings of Social Judgement*, Englewood Cliffs, NJ ; Prentice-Hall, 1980. Pour une analyse qui privilégie les défis posés par la défense de l'ego, JANIS, Irving L. et MANN, Leon, *Decision Making: A Psychological Analysis of Conflict, Choice, and Commitment*, New York, NY ; Free Press, 1977. L'incorporation de la psychologie sociale et cognitive pour expliquer les relations internationales est présentée dans Jervis, *op. cit.* et LEBOW, Richard N., *Between Peace and War*, Baltimore, MD ; Johns Hopkins University Press, 1981.

¹⁴ HUNTINGTON, Samuel P., « National Policy and the Transoceanic Navy », U.S. Naval Institute *Proceedings*, mai 1954, pp. 483-493.

de compenser les changements matériels : la vapeur, les changements de construction, les développements scientifiques du tir au canon, suivis plus tard par la révolution de l'avion et du sous-marin. Ecrivant en 1954, la révolution la plus récente et fondamentale fut, selon lui, celle des armes nucléaires. Il remarque que ces évolutions technologiques ne provoquent pas de rupture fondamentale sur le plan doctrinal, la solution temporaire étant de conserver la doctrine ancienne et d'y superposer la technologie nouvelle. Il attribue cette démarche à un effet de « l'essence de l'organisation ».¹⁶ Cependant, son étude reste trop limitée pour construire un modèle complet des changements de la Marine américaine.

2. ... OU UN DÉVELOPPEMENT PAR L'IDÉE VOIRE L'IMAGE ?

« Les idées ... quand elles sont vraies comme quand elles sont fausses, sont plus puissantes que l'on ne le pense normalement. En fait, le monde n'est gouverné pas par beaucoup plus ... »

- John Maynard Keynes¹⁷

Jan Breemer souligne la différence fondamentale qui vient de l'influence des idées. Il distingue deux moyens de changement dans la pensée des marines : par le bas et par le haut.¹⁸ Les modifications par le bas [*bottom-up*] sont dues à la technologie, par exemple l'avion et le sous-marin. On commence par des changements mineurs de doctrine tout en préservant la structure de la doctrine elle-même. On s'aperçoit que ces nouvelles armes ne se soumettent pas aux anciennes règles et donc la doctrine subit un développement révolutionnaire.¹⁹

Les autres changements, ceux par le haut [*top-down*], sont moins fréquents.²⁰ Ils viennent d'un changement systémique de l'environnement de la sécurité internationale. Cela peut être l'apparition ou la disparition d'un adversaire qui pourrait remettre en question l'existence

¹⁵ Il reprend ainsi les thèses de Halford MacKinder et Nicolas Spykman, *et al.* avec leur répartition du monde en *Heartland* et *Rimland*.

¹⁶ Morton Halperin explique l'idée de « l'essence de l'organisation » [*organizational essence*] comme la vision des missions et capacités tenues par le groupe dominant dans l'organisation. Selon HALPERIN, l'essence de l'organisation de la Marine américaine est le maintien des vaisseaux de combat dont leur mission première est de contrôler l'océan contre tout ennemi. HALPERIN, Morton H., *Bureaucratic Politics and Foreign Policy*, Washington, DC ; The Brookings Institution, 1964.

¹⁷ KEYNES, John M., *The General Theory of Employment, Interest, and Money*, New York, NY ; Harcourt, Brace and World, 1964, pp. 338-9.

¹⁸ BREEMER, Jan S., « The End of Naval Strategy: Revolutionary Change and the Future of American Naval Power », *Strategic Review*, vol. 22, n. 2, printemps 1994, pp. 40-53.

¹⁹ Morris Janowitz indique qu'il existe une « latence culturelle » [*cultural lag*] entre l'innovation technologique et l'adoption par l'armée dans son œuvre *The Professional Soldier*, New York, NY ; The Free Press of Glencoe, 1960. Une des meilleures études sur les changements technologiques pendant les cent ans avant la deuxième guerre mondiale se trouve dans BRODIE, Bernard, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1941.

²⁰ La théorie organisationnelle offre une explication à l'occurrence sporadique des révolutions « par le haut », notamment la tendance des organisations à être excessivement rigides, incapables d'adaptation et contraintes par l'inertie, par exemple dans HANNAN, Michael T. et FREEMAN, John H., « The Manipulation Ecology of

continue de la structure contemporaine. La culture stratégique doit alors changer pour s'accommoder à l'environnement nouveau. Un changement par le haut est par essence révolutionnaire, car il met en cause le fondement des concepts de la guerre, de la stratégie, et du pouvoir. L'institution (en l'occurrence la Marine), serait ainsi contrainte de s'adapter aux changements de système. Il importe ici de mentionner une précision de termes, offerte par Daniel Colard, entre les changements à l'intérieur *du* système et ceux *de* système (ou ceux internes au système et ceux affectant le système en lui-même).²¹ En ce qui concerne la sûreté et la défense, il vaut mieux répondre aux deux en même temps.

La dernière révolution par le haut intervint quand la Marine se débarrassa de la défense des côtes et de la *guerre de course* en faveur de la vision mahanienne de la puissance maritime comme la lutte pour le « maîtrise des mers » par une flotte de bataille. La conversion à une marine océanique ou hauturière [*Blue Water Navy*] et la poursuite de la *guerre d'escadre* furent décidées au début du siècle et résultèrent de la perception d'un changement majeur du monde. Avec une augmentation nette de l'interdépendance (au moins de l'interaction) des pays, on vit la hausse de la probabilité d'un conflit et l'accroissement du rôle mondial américain qui en suivit.

Edward Rhodes, pour qui l'histoire américaine rentre difficilement dans une des théories qui privilégient l'intérêt, reprend le rôle fondateur de l'image pour lui accorder une valeur encore plus élevée.²² Selon Rhodes, ces choix suivent clairement et directement des constructions intellectuelles de la paix et de la guerre qui sont, elles-mêmes, culturellement ancrées. Il propose un modèle du comportement de l'Etat dirigé par les idées : « le changement de la construction intellectuelle de la paix et la guerre définit catégoriquement la construction de puissance militaire ».²³ Ainsi, les choix concernant l'armée américaine influenceront le caractère de l'ordre mondial lui-même.

L'accent est donc mis sur les images dominantes de la politique étrangère, de la guerre, et de la compréhension des forces intellectuelles et culturelles qui façonnent la construction de ces images. C'est la perception (voire vision) du monde qui façonne le résultat ; les intérêts n'importent pas autant que l'on pensait. Selon ce type de raisonnement, c'est sur les images de la paix et de la guerre que la paix et la guerre sont elles-mêmes construites. D'après Rhodes, malgré le lien entre les intérêts et les idées, l'unité entre les deux n'est pas évidente. Il argumente en

Organizations », *American Journal of Sociology*, n. 82, 1977, pp. 929-964; ou dans KAUFMAN, Herbert, *The Limits of Organizational Change*, Montgomery, AL ; University of Alabama Press, 1971.

²¹ COLARD, Daniel, *La société internationale après la guerre froide*, Paris ; Editions A. Colin, 1996.

²² RHODES, Edward, « Constructing Peace and War: An Analysis of the Power of Ideas to Shape American Military Power », *Millennium: Journal of International Studies*, vol. XXVI, n. 1, mars 1995, pp. 53-85.

²³ RHODES, *op. cit.*, p. 55.

faveur de l'existence d'idées communes dans une société à un moment, tout en concédant le fait que c'est une généralisation qui doit être relativisée.

L'importance ainsi que le pouvoir créateur des idées sont largement reconnus.²⁴ Cependant, le concept d'*idée* est souvent traité comme un objet statique. Rhodes recommande qu'on les traite comme étant dynamique. Il s'intéresse surtout au processus de leur construction et l'environnement dans lequel elles se sont construites. Les comportements dépendent de la construction des convictions ou des images de base. Ces images sont conçues pour leur utilité cognitive et leurs attraits inhérents dans une structure culturelle existante mais pas nécessairement pour leur véracité descriptive ou leur caractère prédictif. Les changements des politiques reflètent les modifications de convictions, qui à leur tour indiquent le résultat des débats intellectuels et culturels majeurs. L'objectif est de découvrir les images qui structurent les modes de fonctionnement des décideurs et qui influencent les décisions prises.

B. LE POIDS DU STRATEGUE OU SA STRATEGIE ?

1. UNE CERTAINE VISION DU MONDE : ESQUISSE DE L'EPOQUE

Pour la Marine américaine, on peut définir quatre visions principales, et simplifier leur analyse en établissant un cadre dichotomique. Bien qu'une telle démarche soulève la question de l'utilité d'un idéal-type weberien, elle offre une approche pertinente pour comprendre les moteurs de développement de l'*US Navy*.

La première vision dépend de la nature fondamentale des politiques internationales : le monde est-il conflictuel ou coopératif ? Selon Hedley Bull cela correspond à la distinction entre les traditions hobbesiennes et grotiennes des relations internationales.²⁵ On peut qualifier ces deux visions comme étant successivement *réaliste* et *libérale*. La deuxième image que l'on suggère est la relation de l'Etat au monde, séparant les idéologies en deux camps : *internationaliste* et *isolationniste*. En combinant ces deux critères, on peut établir quatre catégories qui donnent une grille d'analyse sur le sujet.

Visions de politique étrangère

²⁴ GOLDSTEIN, Judith et KEOHANE, Robert O., « Ideas and Foreign Policy: An Analytical Framework », *Ideas and Foreign Policy: Beliefs Institutions and Political Change*, Ithaca, NY ; Cornell University Press, 1993. Autres ouvrages contemporains importants : GOLDSTEIN, Judith, *Ideas, Interests, and American Trade Policy*, Ithaca, NY ; Cornell University Press, 1993; ou HAAS, Ernst B., *When Knowledge is Power*, Berkeley, CA ; University of California Press, 1990; ou HALL, Peter (ed.), *The Political Power of Economic Ideas*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1989; ou ODELL, John, *U.S. International Monetary Policy*, Princeton, NJ; Princeton University Press, 1982; ou SHAFER, D. Michael, *Deadly Paradigms*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1988.

²⁵ BULL, Hedley, *The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics*, New York, NY ; Columbia University Press, 1977. KEOHANE et NYE, *op. cit.*, donnent une autre présentation de l'image libérale. Pour la perspective réaliste, WALTZ, Kenneth, *Theory of International Politics*, New York, NY ; Random House, 1979; ou

	L'Etat fait partie inhérente du système international	L'Etat est séparé de manière inhérente du système international
Les politiques mondiales sont par nature conflictuelles	<i>Internationaliste réaliste</i>	<i>Isolationniste réaliste</i>
Les politiques mondiales sont potentiellement coopératives	<i>Internationaliste libéral</i>	<i>Isolationniste libéral</i>

Source : Rhodes, *op. cit.*, p. 61.

En guise de classement historique, on peut dire que la révolution mahanienne se situa dans une interprétation *Internationaliste réaliste*.²⁶

La troisième image est celle de la nature de la guerre. Ici, la distinction est faite entre une lutte dirigée contre l'armée de l'adversaire (*contre-militaire*) ou contre la société (*contre-société*). L'exemple classique d'une guerre *contre-société* fut la campagne suivie par le Général William Tecumseh Sherman dans l'Etat de Géorgie pendant la Guerre de Sécession des Etats-Unis. Dans le domaine maritime, elle s'incarne dans la *guerre de course*, où l'objectif est de toucher les civils en compromettant le commerce du pays. Le choix entre ces deux perceptions de la guerre entretient un lien étroit avec l'image que l'on a de l'ennemi. Lutte-t-on contre l'Etat et son armée ou contre un peuple, une nation, et son incarnation militaire ?

La quatrième image est celle de l'objectif militaire de la guerre. Une image *océanique* voit la puissance maritime comme indépendante et son action décisive. La guerre est par essence sur l'océan. Deux autres catégories renvoient la marine à un rôle secondaire, car la guerre déterminante se déroule sur terre. La marine est ainsi au second plan et seulement instrumentale. Une perspective *cis-océanique* conduit à une stratégie défensive pour les Etats faibles, qui diminue encore plus le rôle des océans. Une vision *trans-océanique* implique un comportement offensif ; elle est réservée aux Etats forts.²⁷ Le tableau suivant indique les combinaisons possibles de ces six catégories.²⁸

GRIECO, Joseph M., « Anarchy and the Limits of Cooperation: A Realist Critique of the Newest Liberal Institutionalism », *International Organization*, vol. 42, n. 3, 1988, pp. 485-507.

²⁶ L'histoire de la Marine classifiée selon ces critères est traitée plus en détails dans RHODES, Edward, *The Pursuit of Hegemony*, New York, NY ; Columbia University Press. Pour mieux préciser ce classement et d'une manière un peu caricaturale et rapide, on pourrait les attribuer ainsi : *Internationalistes réalistes* – Theodore Roosevelt, Harry Truman, et John Kennedy ; *Internationalistes libérales* – Woodrow Wilson et Franklin Roosevelt (un peu plus pessimiste ?) ; *Isolationnistes libérales* – Warren Harding et Herbert Hoover ; *Isolationnistes réalistes* – George Washington, Thomas Jefferson et James Monroe. Le deuxième mandat du président Bush pourrait révéler un mouvement d'un *isolationnisme réaliste* vers un *internationalisme réaliste*. S'appuyant sur les changements de dispositif des forces maritimes à l'étranger, Peter Swartz divise l'histoire navale américaine entre 1775 et 1996 en dix-sept périodes distinctes. Annexe A offre une représentation cartographique de ce développement.

²⁷ Ces termes sont tirés de l'analyse de RHODES, *op. cit.*

²⁸ Une guerre *contre-société océanique* fut incarnée par les campagnes sous-marines de l'Allemagne contre l'Angleterre dans les Première et Deuxième Guerres Mondiales. Cette optique promeut la déconcentration des forces

Visions de la guerre

	Le but militaire est le contrôle du patrimoine international	Le but militaire est le contrôle du territoire souverain
La guerre est un conflit entre des forces armées concurrentes	<i>Contre-militaire océanique</i>	<i>Contre-militaire cis- ou transocéanique</i>
La guerre est un conflit entre des sociétés concurrentes	<i>Contre-sociétale océanique</i>	<i>Contre-sociétale cis- ou transocéanique</i>

Source : Rhodes, *op. cit.*, p. 65.

Les Etats-Unis du XIX^{ème} siècle peuvent être caractérisés par leur vision *isolationniste réaliste* de la politique étrangère et *contre-société cis-océanique* de la guerre. On peut dire que ces perceptions résultent du legs philosophique et culturel de l'Amérique dont la nature unique de son expérience libérale républicaine proposa une perspective réaliste et plaça les Etats-Unis hors des interactions européennes. Bénéficiant de la protection de la thalassocratie britannique, les américains envisagèrent la *guerre de course* comme l'objectif maritime logique, et la petite Marine qu'ils équipèrent s'occupa seulement de la défense des ports et des côtes. La flotte de l'ennemi n'était ni un objectif ni vraiment un souci. En effet, selon l'amiral George Dewey, avant 1880 « la force maritime américaine fut la risée des nations ».²⁹

La période suivante s'avère être fondamentale dans la formation de la thalassocratie américaine. On note le changement de trois des quatre indicateurs précités ; ainsi l'époque dite Mahanienne fut-elle celle d'une image *internationaliste réaliste* de la politique étrangère et *contre-militaire océanique* de la guerre. Cette perception privilégie le rôle primordial de la puissance maritime pour contrer la marine de l'adversaire et favorise la concentration des forces sur la mer. Cette révolution résulte de la coïncidence des développements simultanés dans au moins quatre domaines : la politique, l'économie, la technologie, le champ idéologique.

Les mutations politiques passèrent ensuite à la fois à l'échelle internationale et nationale. Bien que ce pays fut peu menacé de l'extérieur et qu'il eût des intérêts à l'étranger limités, il affronta de nouveaux défis, l'amenant à se tourner plus sur l'extérieur. Fortement touché par la montée de l'industrialisation, de l'urbanisation, de l'immigration, et du début d'un capitalisme industriel de grande échelle, on peut dire que les Etats-Unis eurent besoin d'un nouveau mythe

pour peser plus directement sur la nation adverse ; la flotte de l'adversaire n'a pas d'intérêt stratégique. La guerre *contre-société cis-océanique* est l'idéologie d'un pays faible, et caractérise la Marine des Etats-Unis au XIXe siècle. Cependant, la perspective *contre-société trans-océanique* est détenue par un pays fort. Elle fut caractéristique des Etats-Unis dans les années 1940, quand l'océan perdit sa dimension indépendante et devint une base d'où on put commencer les attaques. Finalement, l'image de la guerre *contre-militaire cis- ou trans-océanique* donne priorité à la lutte entre les armées. Bien que l'aspect terrestre soit au centre, le rôle maritime de soutien pourrait être déterminant.

²⁹ *Autobiography of George Dewey*, New York, NY ; Scribner's, 1913, pp. 162-163.

national centré hors de lui-même. Cela coïncida avec la fin de la frontière signifiant que l'expansion de l'Etat américain dut maintenant se tourner vers les autres continents pour réaliser le *Manifest Destiny* de la doctrine Monroe.

L'influence de l'économie joua sur deux volets : la richesse croissante du pays lui permit de mieux supporter le coût de la flotte, et l'élargissement des objectifs économiques de justifier ce coût supplémentaire. Ce qui n'eut fait que rendre le changement plus profond.

La fin du XIX^{ème} siècle vit une accélération technologique jamais vue auparavant, impliquant des mutations dans la société aussi bien que dans la façon de conduire la guerre. Entremêlée avec les processus d'industrialisation qui altéraient le champ politique et le domaine social, sur l'océan il apparait une révolution dans la propulsion : la vapeur prit la place de la voile. En outre, l'utilisation du fer, puis de l'acier offrirent la capacité de construire les cuirassés. Si l'on y ajoute les développements scientifiques du tir au canon, la technologie marqua de façon indélébile le format des marines.

Au niveau intellectuel, les thèses de Mahan bénéficièrent d'une application presque immédiate avec la Guerre Hispano-Américaine, qui permit de les valider. L'explosion de l'*USS Maine*, le 15 février 1898 servit de détonateur important pour ce changement, dont on mesure les répercussions encore aujourd'hui.³⁰ Cette épreuve pratique assura la transformation permanente de la stratégie de la Marine américaine. Il en résulta aussi une altération fondamentale des relations géopolitiques américaines envers le reste du monde avec la prise de Guam, des Philippines, de la base de Guantánamo Bay à Cuba, le début de la construction du canal de Panama et la création d'un véritable lac américain dans la mer des Caraïbes. On peut noter parmi d'autres manifestations de cet élargissement du jeune pays : l'achat de l'Alaska en 1867, sa fierté après la victoire sur le Mexique, et l'accroissement de sa richesse avec les découvertes d'or en Californie, Nevada, et Alaska.

Aux travaux académiques et stratégiques, dont l'importance vient d'être esquissée, s'ajoute un courant idéologique « d'impérialisme bienveillant ». Cette philosophie met l'accent sur l'obligation des pays occidentaux d'étendre leur domination sur les cultures dites inférieures. C'est l'objectif de l'anglais Rudyard Kipling quand il défie les Etats-Unis de « *prendre le fardeau de l'homme blanc* ». ³¹ Ce mouvement s'attache aussi à une décision unilatérale d'endosser le rôle de missionnaire, incarné dans les politiques du Président Wilson, mais qui remonte également à l'époque des pères fondateurs.

³⁰ Voir, par exemple, « The War of 1898: Forget the *Maine* ! », *The Economist*, le 3 janvier 1998.

³¹ KIPLING, Rudyard, *White Man's Burden*.

Bien que l'on puisse tirer des conclusions intéressantes de cette analyse, il importe de se souvenir de l'hétérogénéité de la construction d'une vision. De plus, on est amené à demander : « la vision de *qui* ? ». En privilégiant *l'idée* (et la proposition d'une *idée* homogène) aux dépens des autres éléments, on risque de s'écarter du monde réel. A la multiplicité d'acteurs gouvernementaux et militaires créant la vision, s'ajoutent d'autres facteurs, parmi lesquels l'économie et le commerce, la politique, le social, et la technologie. En outre, chacun d'eux joue sur au moins deux registres, par exemple la politique nationale et internationale.³²

Malgré cette relativisation juste et nécessaire, un théoricien, plus que tout autre marqua considérablement cette époque. Bien que l'on puisse critiquer ses théories sur plusieurs niveaux, on ne peut pas nier qu'il eut un impact énorme et continu. Pour la Marine américaine et le pays qu'elle va mener au premier rang mondial dans son sillage, l'amiral Alfred Thayer Mahan tient une place privilégiée.

2. PRINCIPES FONDAMENTAUX DE MAHAN

*Sea Power, bien sûr, a influencé le monde à toutes les époques. Pareil pour l'oxygène. ... La découverte de l'oxygène a placé la science de la chimie sur une fondation solide. La découverte – car c'est une découverte authentique – de la nature, des limitations, et de l'importance de Sea Power a fait autant, et peut-être même plus, pour la stratégie navale.*³³

La grande réussite de Mahan fut d'avoir aligné « les opérations avec la culture, la géographie, et l'économique afin de noyer la marine dans un contexte politique et social et de conférer à la stratégie une valeur prospective ».³⁴ Ses concepts, tirés d'une analyse historique, avaient un impact énorme aux Etats-Unis, mais également à l'étranger. Considéré comme le père fondateur de la stratégie navale (contemporaine sinon tout court), il devint le point de référence pour tous ce qui suit.

Fils de Dennis Mahan, professeur à l'Ecole Militaire de West Point dans l'Etat de New York, il commença sa carrière sur les bâtiments de l'*Union* dans la guerre de Sécession. Avec un succès modéré, il commanda des unités dans l'océan Pacifique, jusqu'à 1886 lorsque l'amiral Stephen Luce l'envoya au *Naval War College* à Newport. Enfin stabilisé sur terre, il se plongea dans l'histoire et y trouva les « principes fondamentaux et universellement valables ». Il se réclama « explicitement de Jomini » ; bien que ses règles de la guerre maritime soient différentes

³² Il y a une autre piste que cette étude n'a pas approfondie en dépit de son intérêt. Il s'agit de l'analyse du rôle des individus, en particulier celui du Secrétaire de la Marine ou le *CNO*. Une démarche possible commencerait avec COLETTA, Paolo, E. (éd.), *American Secretaries of the Navy*, 2 vols. Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1980; et LOVE, Robert (éd.), *The Chiefs of Naval Operations*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1980.

³³ Après un article de *Proceedings* de 1893 citée dans BAER, George W., *One Hundred Years of Sea Power: The U.S. Navy, 1890-1990*, Stanford CA ; Stanford University Press, 1994, p. 457.

³⁴ BAER, *op. cit.*, p. 16.

de celles de la terre.³⁵ Vu le caractère objectif et universel de ses conclusions on peut dire qu'il a suivi une *méthode historique* et une *approche dogmatique*.³⁶ Selon lui, alors que les concepts de stratégie et de doctrine peuvent être modifiés par les évolutions de toute nature, ils ne sont néanmoins pas altérés fondamentalement.

De ses études, il dégagait six principes fondamentaux pour qu'un pays puisse être capable de se doter du *Sea Power* : sa position géographique ; les aspects physiques [*physical features*] y compris les ressources naturelles et le climat ; l'envergure du territoire [*territorial extent*] ; la taille de la population ; le caractère du peuple ; la politique et la nature du gouvernement.³⁷ Ayant précisé les caractéristiques d'une puissance maritime, il élaborait ensuite la stratégie qu'elle devrait employer. Alors que « la guerre de course a jusqu'à son abolition au XIX^{ème} siècle toujours été regardée comme un genre licite pour un État », Mahan regretta la faiblesse de cette approche. Il prôna plutôt pour la guerre d'escadre et les capacités navales offensives.³⁸

Mahan développa une stratégie fondée sur une maîtrise de la mer avec pour structure une flotte élaborée autour du concept de la bataille décisive. Pour lui la maîtrise de la mer est indivisible et vient de l'engagement offensif des grands bâtiments [*capital ships*] dans une flotte de bataille [*Battle Fleet*]. Un pays obtient le commandement de la mer [*command of the sea*] en réunissant ses forces navales au point décisif (la concentration) pour détruire ou maîtriser la *Battle Fleet* de l'ennemi. Pour lui, le vrai but dans une guerre navale demeure toujours la flotte de l'ennemi.

Il prôna la liberté d'action et l'économie des forces en vue de cette bataille décisive. Bien que ces concepts soient les plus répandus, on ne doit pas ignorer qu'il s'interrogea également sur les aspects non proprement militaires du *Sea Power*. Pour Mahan, la maîtrise de la mer équivaut à la liberté de circulation et par conséquent au contrôle du commerce. Dans une perspective de politique étrangère, il recommanda la vigilance face au Japon. Sur le plan de la composition des forces, il souligne l'importance de la continuité en matière de politique maritime compte tenu du coût des bâtiments et des contraintes budgétaires, de la difficulté de maintenir des capacités et une expertise de construction, et des cycles longs du développement.

³⁵ COUTEAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 541.

³⁶ COUTEAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 287.

³⁷ Selon Tangredi, une liste reformulée et mise à jour inclurait des conditions de premier ordre (la puissance économique, la prouesse technologique, et la culture sociopolitique) et de deuxième ordre (sa position géographique, sa dépendance sur le commerce maritime et les ressources de la mer, et la politique et la perception du gouvernement).

³⁸ « Par la Déclaration de Paris, en 1856. Certaines adhésions se feront attendre : celle de l'Espagne n'interviendra qu'en 1908, celle du Mexique en 1909. Les États-Unis n'ont jamais formellement adhéré à la Déclaration, même s'ils s'y sont conformés tacitement. Les derniers armements de corsaires ont été le fait des Sudistes durant la guerre de Sécession (1861-1865) et du Pérou et de la Bolivie en guerre contre le Chili (1879). COUTEAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 592.

L'ample succès de ses idées résulta d'un véritable effort de *lobbying* auprès des pouvoirs politiques. On peut compter parmi les « mahaniens » les amiraux Stephen B. Luce et Henry Taylor du *Naval War College*, le professeur James R. Soley de l'Académie navale à Annapolis, et les secrétaires d'Etat pour la Marine Benjamin Tracy (1889-93) et Hilary Herbert (1893-97). Dans une perspective interarmées Mahan put également compter parmi ses partisans le lieutenant général John Schofield qui constata : « Dans un pays ayant la situation des Etats-Unis, la marine est le bras *agressif* de la puissance militaire nationale ... ». ³⁹ Enfin, de loin le plus influent de tout fut le futur secrétaire-adjoint de la Marine et président Theodore Roosevelt. Il faut aussi considérer le contexte politique dans lequel Mahan formulait ses théories. « Plus généralement, la popularité de la maîtrise de la mer vint du fait qu'elle répondit aux questions de sûreté, de prospérité, de patriotisme, et d'histoire selon des principes fondamentaux de la guerre appliqués à la stratégie naval et des opérations ». ⁴⁰

L'analyse de Mahan a suscité des critiques à son époque aussi bien qu'aujourd'hui. Pour simplifier, ses détracteurs se divisent en deux catégories. Les stratèges comme Herbert Rosinski et Donald Schurman déplorent sa fascination pour l'histoire qui l'amène à ignorer l'influence de la technologie. Alors que Mahan décéda avant que l'aviation, les sous-marins, et le radar changent radicalement la conduite de la guerre, sa stratégie souffre d'une insuffisante prise en compte du progrès technique.

Rosinski, pour sa part, lui crédite une bonne analyse historique, mais il exprime des réserves sur son utilité pour fonder une stratégie contemporaine. « Il en résulte que ni Mahan, ni Corbett ne comprirent l'idée claire de Clausewitz, que non seulement les armes et les tactiques changent mais aussi la stratégie change, au moins dans la longue durée ». ⁴¹ Schurman remarqua : « L'Histoire pour Mahan, fut un exercice militaire qui rapporta quelques idées érudites ; non pas une recherche érudite qui rapporta quelques résultats militaires ». ⁴² On peut aussi mettre George Baer dans ce camp. S'appuyant sur ses propres remarques, il souligne « l'ignorance » technologique de Mahan, par exemple dans l'évolution du cuirassé. ⁴³

L'autre école regrette sa fascination quasi-exclusive pour le domaine maritime. Pour eux, son analyse fut trop centrée sur la marine en tant qu'acteur primordial. Julien Corbett, un de ses contemporains, permet de relativiser cette approche de Mahan : « ... il ne mérite guère d'être dit

³⁹ BAER, *op. cit.*, p. 20.

⁴⁰ *ibid.*

⁴¹ Herbert ROSINSKI dans CORBETT, Julian S, *Principes de Stratégie Maritime*, Paris ; Economica et Fondation pour les études de défense nationale 1993, p. 279.

⁴² BAER, *op. cit.*, p. 13.

⁴³ BAER, *op. cit.*, p. 23-24.

qu'il est presque impossible de décider une guerre par l'action navale seule ». ⁴⁴ Cette critique fut reprise par l'amiral Ernest King :

« Les flottes n'existent pas seulement pour lutter contre des autres flottes et pour disputer avec elles le commandement [command] de la mer. En fait, le commandement de la mer n'est que le moyen d'une fin. Les guerres ne peuvent pas être résolues par l'action navale seule ou par l'action aérienne seule. Les guerres sont conduites et sont conclues par l'action combinée de l'effort maritime, terrestre, aérien, diplomatique, et économique. » ⁴⁵

Bien que beaucoup d'analystes ne soient pas d'accord et même critiquent le travail de Mahan, sa réflexion sur la stratégie maritime fut essentielle pour son époque. Sa pertinence et son aspect prospectif sont encore incontestables. Elle ouvrit la voie à d'autres réflexions dans ce domaine dans le monde entier. Mahan réussit à réunir l'intérêt, l'idée et l'image. Après cette réflexion, les Etats-Unis et le monde ne seraient plus les mêmes.

III. QUE PENSERIEZ-VOUS D'UNE FLOTTE AMERICAINE ? ⁴⁶

A. À LA DERIVE ET SANS BOUSSOLE ...?

Ainsi ce [mouvement], avec l'accroissement vaste de la rapidité de communication, a multiplié et renforcé les liens tissant les intérêts des nations entre eux, jusqu'au point que le tout forme maintenant un système clair, non seulement d'une taille et d'une activité prodigieuses, mais d'une sensibilité inégalée dans les âges précédentes.

- l'amiral Alfred Thayer Mahan ⁴⁷

1. DEFIS ET MENACES DU MONDE NOUVEAU

Aux questions traditionnelles de besoins, fonction et structure, on peut ajouter celles soulevées par le monde contemporain. Même à l'époque de Mahan le concept de la mondialisation a fait couler beaucoup d'encre, bien que l'emploi de ce terme soit anachronique. On peut (et on doit) se demander aujourd'hui si l'on assiste à des changements vertigineux ou plutôt à une continuité avec le passé. Cette démarche reste fondamentale, car toute stratégie digne de ce nom doit prendre en compte le contexte géopolitique de son époque. « Une stratégie doit être suffisamment élastique pour couvrir les faits géographiques et politiques aussi bien que les faits temporels. » ⁴⁸

⁴⁴ BAER, *op. cit.*, p. 541.

⁴⁵ *Unification of the Armed Forces: Hearings before the Committee on Naval Affairs, United States Senate*, 79th Cong., 2d sess. La citation se trouve sur la page 79.

⁴⁶ Citation de John Q. Adams (19 octobre 1775) dans une lettre à James Warren, TAYLOR, Robert J. (éd.), *Papers of John Adams*, vol. 3, p. 214.

⁴⁷ MAHAN, Alfred Thayer, « Considerations Governing the Disposition of Navies », *National Review*, juillet 1902, 701–719 dans HATTENDORF, John B. (ed.), *Mahan on Naval Strategy*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1991), p. 284.

⁴⁸ CROUSEY, Seth, « The global trident », *Armed Forces Journal*, décembre 2006, p. 22.

Pour commencer avec les données de l'environnement maritime, on constate que plus de 70 pour cent du monde est couvert par l'océan et qu'aujourd'hui 2,2 milliards de personnes habitent à moins de 100 kilomètres d'une côte – c'est dire plus que les deux tiers de la population mondiale.⁴⁹ Tirant profit du principe d'Archimède, plus de 90 pour cent du commerce international (en poids et par volume) transite sur l'eau ; l'espace maritime est la demeure de 50 000 grands bâtiments qui transportent environ 80 pour cent de ce commerce.⁵⁰ Chaque année environ 1,9 milliards de tonnes de pétrole circulent par transport maritime – approximativement 60 pour cent de tout le pétrole produit. Cette mondialisation ne fait que renforcer l'importance du *Sea Power* dans un monde globalisé plus que jamais dépendant de la liberté des mers et des océans mais aussi de leur santé. Enfin, à la grande différence des milieux terrestre et aérien, une reconnaissance de la liberté des mers est comprise dans le droit international.

Or, le monde contemporain n'est pas aussi paisible que le laisse croire une telle esquisse. Cet esprit de coopération auquel on pourrait prétendre devant un tel niveau de commerce est aussi secoué par les menaces actuelles. Ces défis pour un pays occidental et démocratique (en l'occurrence les Etats-Unis) existent à de nombreux niveaux, amenant le général Colin Powell à constater que « la vraie menace à laquelle nous sommes confrontés maintenant est la menace de l'inconnu, de l'incertain. »⁵¹

Sam Tangredi nous offre un classement des défis et menaces que l'on peut identifier avec la montée de la mondialisation. De manière assez exhaustive, il y inclut : l'augmentation des défis non-étatiques et transnationaux à la sûreté des Etats-Unis ; l'accroissement de la circulation et du commerce maritimes ; une hausse des préoccupations américaines pour la sûreté économique ; la présence militaire (y compris navale et maritime) et l'ingérence dans des lieux qui n'étaient pas considérés d'intérêt vital auparavant ; les effets nouveaux et imprévus sur les alliances et la formation des coalitions et leurs composants maritimes ; la prolifération des technologies de l'information et des senseurs et systèmes de haute technologie ; la prolifération des systèmes d'armes avancés et le développement des stratégies anti-accès [*anti-access*] ou [*area denial*].⁵²

Malgré ce classement pour l'essentiel complet et utile, ces défis sont de nature complexe. Par exemple la montée des trafics illicites, aussi bien la drogue que l'immigration illégale, touche en même temps plusieurs de ces catégories. Bien que l'on soit amené à citer le terrorisme comme

⁴⁹ Voir Annexe B avec lumières littorales et Annexe C avec des grandes agglomérations.

⁵⁰ Pour donner une meilleure perspective sur le commerce maritime, un vaisseau de transport océanique de taille moyenne porte en poids, dans un seul voyage, l'équivalent approximatif de ce que porte trois cents avions de transport les plus grands. Voir Annexe D avec « les lumières sur les océans » et Annexe E sur le commerce.

⁵¹ *National Military Strategy of the United States*, Washington, D.C., January 1992, p. 4.

⁵² Tangredi, *op. cit.*

menace principale actuelle, il existe en matière de « sûreté » une grande diversité : la prolifération des armes, y compris les armes de destruction massive (l'Iran et la Corée du nord, par exemple), et un fanatisme religieux d'une ampleur inconnue depuis le XVII^{ème} siècle. Quant au commerce, on pourrait citer : la piraterie, la contrebande, le trafic et l'esclavage des personnes, et la perturbation des échanges.⁵³ Il en est de même pour les défis d'ordre « environnemental » : l'épuisement des réserves de pétrole ; la destruction des habitats marins ; les catastrophes naturelles ; l'expansion des opérations d'extraction de minéral et d'énergie dans les eaux profondes ; et les pandémies (SRAS, le SIDA, la grippe aviaire, etc.).

Le domaine maritime est impliqué dans tous ces changements et la Marine y préserve son rôle central. « L'avènement de la globalisation annonce de nouveaux changements, avec une place de plus en plus grande accordée à des missions de surveillance, de lutte contre les trafics en tous genres (drogue, immigration illégale ...), de préservation de l'environnement et de défense de la souveraineté de l'État sur son espace maritime et sur les ressources de sa zone économique exclusive ou de son plateau continental. »⁵⁴

On pourrait dire que l'*US Navy* doit aussi faire face à un défi supplémentaire d'un autre ordre. Selon quelques auteurs, elle se trouve « sans adversaire de taille suffisamment conséquent [*nemesis*]. » De ce fait, elle se trouve incapable d'évoluer vers la forme et le volume adéquats dans ses missions permanentes pour la maîtrise des océans.⁵⁵ Or, ce jugement semble un peu rapide. D'une perspective mahanienne, quand on considère parallèlement la montée en puissance du Japon au début du XX^{ème} siècle et celle actuelle de la Chine, une capacité hauturière reste toujours nécessaire. En outre, la géographie, sa puissance nucléaire, et l'appétit de la Russie assurent son retour vraisemblable sur la scène internationale. Egalement, les combinaisons de puissances faibles et petites peuvent produire les « maux de tête » majeurs pour les grandes puissances.

« Promouvoir et maintenir la sûreté du patrimoine maritime global est un élément clé car la liberté des mers est essentielle au bien-être économique de longue durée pour n'importe quelle nation. »⁵⁶ Ralph Peters prolonge ce thème ; pour lui le commerce maritime reste un enjeu primordial pour l'avenir des Etats-Unis. Il élabore trois priorités pour la Marine : la capacité de protéger le commerce maritime tout en interdisant celle d'un ennemi ; la capacité de détruire ou

⁵³ La fréquence des attaques des pirates est augmentée de manière tellement dramatique que le Bureau Maritime International du Chambre de Commerce International prépare une carte « en temps réel » pour les marins précisant la localisation des dernières incidents. Leur rapport est disponible sur www.icc-ccs.org.uk.

⁵⁴ COUTAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 631.

⁵⁵ PINE, Art, « Laying the Keel for a New Maritime Strategy », *Proceedings*, décembre 2006, p. 33.

⁵⁶ MORGAN, VADM John et MARTOGLIO, RADM Charles, « Global Maritime Network », *Proceedings* novembre 2005, pp.14-16. Cet article est souvent cité comme le genèse du concept du *Global Maritime Partnership Initiative* ou *1,000 Ship Navy*.

de neutraliser les capacités navales d'une adversaire ; la capacité d'influencer la guerre terrestre au moyen d'une puissance de feu massive. Il regrette que l'*US Navy* s'oriente trop vers la terre et risque ainsi de s'écarter de son propre domaine. Dans ce monde turbulent, il souligne l'importance des aspects socioculturels des conflits. Il reproche donc la Marine d'être trop technique et de trop s'écarter de l'aspect humain.⁵⁷

Seth Cropsey constate que le défi le plus difficile pour les Etats-Unis sera de maintenir la taille et la puissance de sa marine pour soutenir la position d'hyperpuissance au niveau où elle se trouve.⁵⁸ Compte tenu des exigences du monde contemporain, l'*US Navy* affronte aussi le défi de définir ses capacités et la composition des forces. Il faut se souvenir que la technologie, bien qu'incontournable pour les forces maritimes contemporaines, n'est pas une panacée. On court le risque d'une technophilie aveugle typique des couloirs du Pentagone en y faisant trop appel. Comme disait le général Sir Rupert Smith, aujourd'hui nous devons nous préparer pour la guerre *parmi* les peuples.⁵⁹ En outre, l'assistance civile et humanitaire exige une expertise régionale qui n'existe pas aujourd'hui au sein des forces maritimes mais qui est nécessaire. Cropsey suggère qu'un appel aux civils et à leurs capacités soit ordonné pour combler cette lacune. Enfin, il ne faut pas oublier l'aspect politique qui pèse sur la Marine. En tant qu'acteur principal de la politique étrangère américaine, toute stratégie maritime est en effet, une stratégie nationale. La Marine doit faire face au Congrès et à d'éventuelles batailles de budget pour la défense en même temps qu'à une concurrence avec des autres armées. C'est dans le contexte de ces défis et de ces facteurs que la stratégie maritime américaine évoluera.

2. DES REPONSES INITIALES

« La psychologie excentrique du département de la Marine la conduit fréquemment à se replier du royaume de la logique dans un monde religieux et sombre dans lequel Neptune était Dieu, Mahan son prophète, et le US Navy la seule vraie Eglise. »

- Secrétaire de Guerre Henry Stimson⁶⁰

En 1986, le concept de *Maritime Strategy* mit l'accent sur le développement de la puissance navale américaine pour obtenir la suprématie hauturière face à la flotte soviétique. On envisagea à l'époque une flotte de 600 bâtiments. Cette stratégie, développée sous la direction du secrétaire

⁵⁷ PETERS, Ralph, « The Sleeping Service: The Navy has a brilliant future – if it wakes up », *Armed Forces Journal*, décembre 2005, pp. 40-43.

⁵⁸ CROPSEY, *op. cit.*

⁵⁹ SMITH, General Sir Rupert, *The Utility of Force: The Art of War in the Modern World*, New York, NY ; Penguin Books, 2005. Une bonne esquisse de la pensée stratégique de Clausewitz jusqu'à nos jours.

⁶⁰ BEACH, Edward L., *The United States Navy: 200 Years*, New York, NY ; Henry Holt and Company, 1986, p. 421.

d'Etat pour la Marine John Lehman, fut l'aboutissement des années d'études internes et débats critiques.

Le secrétaire Lehman et les amiraux Hayward et Watkins se positionnèrent ainsi contre l'escorte de point [*point escort*] et la *gunboat diplomacy* de l'amiral Zumwalt et des présidents Nixon et Carter. Ils constatèrent : « Le contrôle localisé de la mer et l'intervention dans le Tiers monde ont leurs places, mais ils ne sont pas essentiels pour prévaloir dans la lutte principale, dans laquelle le pays doit obtenir le contrôle immédiat de la nature de la guerre ».⁶¹

Après la chute du Mur et l'effondrement du bloc soviétique, l'*US Navy* gagna la bataille faute de combattants et se retrouva maître de la haute mer. Ainsi elle se trouva devant un tout autre défi, qualifié par Huntington de problème idéologique grave : l'absence d'un ennemi identifiable. Cela indiquait-il la fin de la stratégie navale (à la Fukuyama) ? Ou, en revanche, le manque d'un ennemi spécifique donnait-il plus de poids à la justification d'un niveau de préparation plus élevé ? Devait-elle chercher une composition des forces plus réduite ? Et encore plus efficace ? Ou plutôt enfin bénéficier du « dividende de la paix » ?⁶²

La réponse de la Marine à ces nouveaux défis fut alors ... *From the Sea*,⁶³ la révision de doctrine la plus fondamentale depuis Mahan. Ce changement de stratégie de guerre se résume dans la différence entre un pouvoir exercé *sur* la mer et celui qui vient *de* la mer. Cette nouvelle doctrine, suivie à deux années d'intervalle par *Forward...From the Sea*, mit l'accent sur le littoral.

Le rôle de la Marine redevenait le soutien du combat terrestre ; elle déplaçait sa stratégie des eaux profondes [*Blue Water*] aux eaux côtières [*Brown Water*]. L'idée centrale était de développer les capacités de frappe à partir de la mer afin d'éteindre au plus vite les incendies et les crises qui se développent à travers le monde. On envisageait la combinaison de l'air, de la mer et de la terre pour décrire un espace de bataille [*Battlespace*] ; cela impliquait une mutation fondamentale de la vision sur la manière dont on conduit la guerre et sur le rôle de la Marine.⁶⁴ Envisagé comme un outil à la fois diplomatique et de réponse aux crises, on remarque que le rôle de maîtrise de l'océan, si cher à Mahan, a été relégué à un rôle secondaire. Ainsi pourrait-on dire que ... *From the Sea* clôt le chapitre sur Mahan.

⁶¹ BAER, *op. cit.*, p. 430.

⁶² Pour une brève perspective historique de la politique navale contemporaine : RHODES, Edward, « Wilson, Roosevelt, and Defense Policy in the 1990's », *Defense Analysis*, vol. 8, n. 3, 1992, pp. 295-300.

⁶³ Department of the Navy, ... *From the Sea: Preparing the Naval Service for the 21st Century*, Washington, D.C., September 1992.

⁶⁴ Barry Blechman souligne les rôles révolutionnaires de l'avion et du sous-marin auxquels il attribue la dilution du monopole stratégique du bateau. Il soulève la théorie de la dotation en facteurs et des avantages comparatifs de Ricardo et il l'applique aux armes particulières ; chaque armée s'interrogeait sur quoi elle devrait se spécialiser. BLECHMAN, Barry M. et KAPLAN, Stephen S., *Force Without War: U.S. Armed Forces As a Political Instrument*, Washington, D.C.: The Brookings Institution, 1978.

Pendant huit ans, aucun nouveau concept ne vint renouveler une pensée navale relativement aboutie et reposant sur les grands principes de la stratégie américaine. Or, après la déflagration de septembre 2001, les Etats-Unis entrent en guerre totale contre le terrorisme et font évoluer rapidement leur stratégie navale pour l'adapter à ce contexte entièrement nouveau. *Sea Power 21* est cette nouvelle vision de la stratégie navale américaine. Le concept fut développé dans un Article de l'Amiral Clark dans *Proceedings* en octobre 2002. Il représente une « rupture » avec les stratégies antérieures, et un retour à Mahan, dans le sens où il met plus l'accent sur des capacités hauturières à l'instar de la *Maritime Strategy* de 1986.⁶⁵

Les responsables américains acceptaient que l'importance d'une marine soit fondée sur des piliers jumeaux : sa capacité d'influencer les événements sur la terre et sa capacité de contrôler l'utilisation de la mer. Elle inclut une utilisation et une maîtrise totale du milieu aéromaritime, garantissant la liberté de circulation en haute mer et la possibilité de frapper partout dans le monde. Elle ajoute l'emploi abondant des technologies modernes pour une frappe toujours plus précise et une maîtrise accrue de la guerre de l'information. Enfin, elle vise l'utilisation prépondérante de la Marine comme un vecteur capable de frapper vite et fort, en soutien actif de la diplomatie.

La nécessité d'une suprématie militaire se confirme, s'appuyant sur des forces agiles et adaptables [*Sea Strike*]. La nécessité d'une défense active dans la profondeur s'impose également [*Sea Shield*]. Or, face aux menaces de caractères incertain et diffus, la stratégie cinétique pure reposant sur une attaque submergée ne suffit plus. Dés lors, il convient en particulier de renforcer la prévention par le développement de partenariats actifs (alliés, forces locales, etc.) et du renseignement. On doit aussi recourir à une stratégie indirecte, qui ne consiste plus à foncer dans le tas, mais à contourner l'ennemi en l'attaquant à l'endroit où il ne s'y attend pas et en s'appuyant sur les alliés locaux.

Depuis la sortie du *Sea Power 21*, l'évolution conceptuelle n'a pas cessé. La « longue guerre » contre le terrorisme, les expériences en Irak et Afghanistan, ainsi que la montée en puissance d'acteurs étatiques développant des armes de destruction massives (par exemple, l'Iran et la Corée du nord) ont conduit les Etats-Unis à réorienter leur pensée stratégique navale de 2002. Ainsi, un certain nombre de concepts de *Sea Power 21* ont été confirmés ou modifiés dans la *Quadrennial Defense Review* publiée en février 2006.

Cette transformation est le fruit d'une influence double. D'un côté, pour ceux de la « vieille garde », les grands classiques de la pensée stratégique demeurent valables : la recherche de la liberté totale et une suprématie militaire par la puissance cinétique fondée sur l'avance

⁶⁵ Un bref résumé de ses concepts principaux se trouve en Annexe F.

technologique. De l'autre, « les pragmatiques », à la suite d'une prise de conscience d'une menace particulièrement complexe, diffuse et incertaine – et sans doute aussi suite à l'influence britannique – un virage est entrepris vers une prévention renforcée fondée sur des partenariats et le renforcement des alliances.

Etant donné ces défis divers et la panoplie de missions qui peuvent être accordées à la Marine (voire celles revendiquées par elle, aussi), une certaine schizophrénie stratégique serait compréhensible. Le défi consiste à établir une stratégie cohérente, pertinente et « politiquement correcte ». D'autant plus, cette stratégie doit également être compréhensible par les décideurs politiques. L'*US Navy* doit aussi posséder les moyens d'assurer ces missions – ceci n'est pas évident, surtout avec une flotte qui se trouve sous le seuil des 285 navires de guerres en 2007.

B. ... OU EN AVANT TOUTE ?

1. UNE NOUVELLE STRATEGIE MARITIME NATIONALE ET UNE COOPERATION ACCRUE

« *Sea Power dans le XXI^{ème} siècle est la projection de puissance – et encore plus. Il s'étend au-delà de la mer. Il est interarmées et inter-agences ...* »⁶⁶

L'adjoint de l'amiral Clark,⁶⁷ l'amiral Mike Mullen participa directement à l'élaboration du concept de *Sea Power 21*. Accédant au poste de son ancien chef en 2005, il veut rester fidèle à sa démarche et à ses principes, mais désire également « aller plus loin ». ⁶⁸ Le 14 juin 2006 il annonça son intention de développer une nouvelle stratégie maritime nationale.

Plusieurs auteurs considèrent alors l'initiative entreprise par le nouveau chef de l'Etat-major de la Marine [*CNO – Chief of Naval Operations*] pertinente et opportune. Pour eux, l'*US Navy* reste la clef de voûte de la sûreté et défense des Etats-Unis. « Le développement d'une nouvelle stratégie maritime pour naviguer vers un futur incertain est un défi intimidant, mais c'est une mission essentielle pour préserver les intérêts américains de sécurité, aussi bien qu'elle l'était dans le siècle précédent. »⁶⁹

Selon Frank Hoffman, six facteurs influenceront cet effort de réflexion. En ce qui concerne les fondements conceptuels, les Etats-Unis se trouvent dans un « interrègne » sur le plan historique et dans un vide stratégique, suite à l'effondrement de l'Union soviétique. La

⁶⁶ MULLEN, ADM Mike, USN, « What I Believe: Eight Tenets That Guide My Vision for the 21st Century Navy », *Proceedings* janvier 2006.

⁶⁷ L'amiral Mullen était le *VCNO – Vice Chief of Naval Operations*.

⁶⁸ Norman Pollar adresse succinctement les changements précurseurs au développement de la stratégie entreprise par l'amiral Mullen au moment qu'il devint *CNO* : « Meeting the Challenge of a New Era », *Proceedings*, décembre 2005, pp. 88-89.

⁶⁹ HOFFMAN, Frank G., « A New Maritime Strategy: Navigating Uncertain Waters », 6 novembre 2006, Foreign Policy Research Institute, E-Note, www.fpri.org.

multiplicité des menaces – transnationales jusqu’aux puissances émergentes – rend difficile une compréhension complète des adversaires potentiels. L’opacité des menaces futures est aggravée par un manque d’analyse rigoureuse de l’environnement de sûreté comme celle qui existait pendant la guerre froide. Toute stratégie développée pourrait également souffrir d’un manque de consensus mettant en question une structure stratégique performante et durable. On peut aussi s’attendre à des difficultés venant d’une politique interne plus divisée, due aux politiques suivies en Irak. Hoffman souligne l’importance du soutien interne, des représentants aussi bien que de la population, dans le développement d’une stratégie viable. A l’instar de Mahan, il constate que, sans un leadership fort et une menace explicite et clairement définie, il reste difficile d’unir le pays.

Dans le contexte économique actuel, toute stratégie nouvelle doit prendre en compte la diffusion rapide des technologies avancées. En parallèle, il faut considérer que la base industrielle américaine soit réduite, y compris sa capacité de construction navale et la diminution de ses compétences navales. Enfin, quant à la mise sur pieds de coalitions, il considère que les Etats-Unis auront moins de capacité à attirer et à maintenir des partenaires, faute d’un changement de posture à l’étranger.

Or, malgré ces facteurs et ces défis, Hoffman dresse un bilan plutôt positif : il estime l’*US Navy* capable de surmonter ces obstacles et de créer une stratégie cohérente et performante. Il félicite plusieurs des orientations prises dans la démarche du *CNO Mullen*. D’abord, il reconnaît sa perception de l’importance de la population américaine et sa volonté d’y faire appel. Ensuite, il juge la coopération plus étroite avec les fusiliers marins [*USMC – Marine Corps*] et les gardes-côtes [*USCG – Coast Guard*] tardive mais pertinente. Puis, la décision de Mullen de profiter des capacités du *Naval War College* à Newport pour bâtir les fondements intellectuels lui apparaît logique.⁷⁰ Enfin, il estime que la modernisation de l’armée chinoise offre une menace opportune en tant qu’adversaire potentiel concret. Pour l’amiral Mullen, « l’Amérique est et restera une nation maritime ».⁷¹ Il reprend donc le principe de la libre circulation sur la mer, mais au lieu d’une maîtrise de la mer [*Sea Control*] unilatérale, il prône une liberté universelle.⁷² Un des premiers produits de la réflexion stratégique est l’initiative du partenariat maritime global [*GMPI – Global Maritime Partnership Initiative*] – de façon familière, l’idée fut baptisée la Flotte de mille bateaux [*1,000 Ship Navy*]. Jon Sumida compare l’appel de l’amiral Mullen pour une marine de mille bâtiments à l’utilisation globale de la puissance maritime prônée par Mahan : il

⁷⁰ L’*US Navy* bénéficie aussi de l’*US Naval Institute Proceedings* ; ce périodique servant de forum du débat et d’analyse critique.

⁷¹ MULLEN, *op. cit.*, p 12.

⁷² MULLEN, ADM Mike, adresse au *Current Strategy Forum*, Naval War College, Newport, RI, 14 juin 2006.

le considère comme une reformulation de la stratégie mahanienne.⁷³ Pourtant, deux précisions s'imposent. D'abord, comme souligne Bryan McGrath, le *GMPI* n'est pas la même chose que la stratégie maritime nationale.⁷⁴ Le *GMPI* en fait partie, mais la stratégie maritime nouvelle envisagée par le *CNO* entraîne une pensée plus large et plus complexe. Il faut également souligner que le concept du *GMPI* incorpore davantage qu'une coopération entre des forces navales. « Le succès dans la sécurisation du domaine maritime ne viendra pas par les marines agissant toutes seules, mais par un système de sécurité de plusieurs couches qui intègre les pleines capacités des gouvernements et les intérêts commerciaux partout dans le monde. »⁷⁵ La stratégie maritime nationale comprend un mouvement vers plus de coopération avec les différentes armées, incarné et relancé par l'acte de Goldwater-Nichols mais loin d'être achevé.⁷⁶ La complexité du monde contemporain explique cette importance accordée aux opérations interarmées [*Joint*].⁷⁷

Les menaces transnationales d'aujourd'hui incluent également la pensée et l'action transnationales. Selon l'amiral Mullen :

*« Parce que les défis d'aujourd'hui sont de nature globale ... nous devons répondre de manière collective. Nous sommes réunis dans notre dépendance sur les mers et dans notre besoin pour la sécurité de ce patrimoine commun et vaste. Ceci est une chose requise pour la sécurité nationale, la stabilité globale et la prospérité économique. »*⁷⁸

Cette nouvelle ère de *Sea Power* serait fondée sur l'unité d'effort au lieu de la division et

« l'endiguement ». ⁷⁹ Sans être trop optimiste, on pourrait considérer que les défis actuels ne sont pas d'une nature entièrement néfaste. Compte tenu de leur caractère global, ils peuvent même exercer une pression centripète amenant à plus de coopération. Le *GMPI* est conceptualisé dans cet esprit. Les efforts internationaux récents témoignent des possibilités des partenariats, par exemple lors du tsunami dans le Pacifique en décembre 2004, de l'ouragan *Katrina* aux Etats-

⁷³ PINE, *op. cit.*, p. 32-34.

⁷⁴ McGRATH, CDR Bryan G., USN « 1,000-Ship Navy and Maritime Strategy », *Proceedings*, janvier 2007, p. 30.

⁷⁵ STUBBS, CAPT Bruce B., USCG (Ret.), « Making the 1,000-Ship Navy a Reality », *Proceedings*, janvier 2007, p. 64.

⁷⁶ *Goldwater-Nichols Department of Defense Reorganization Act of 1986*, Public Law 99-433, October 1, 1986.

⁷⁷ Selon Tangredi, l'aviation fut toujours considérée comme composante essentielle de la puissance maritime. D'un point de vue historique, ceci est un legs de la deuxième guerre mondiale dans laquelle le porte-avions remplaça le cuirassé comme les bâtiments majeurs [*capital ships*] des flottes. Aujourd'hui cette perspective est évidente plus fortement dans la composition de la marine américaine dans laquelle il y a plus d'officiers et de matelots affectés aux unités aéromaritimes qu'aux bâtiments de surface ou aux sous-marins. Presque 40 pour cent de la *Navy* sont engagés dans les affaires aéromaritimes – un pourcentage beaucoup plus important que dans les autres marines du monde ce qui indique un lien commun entre l'air et la mer.

⁷⁸ MULLEN, ADM Mike, USN, « Establishing a Global Network of Maritime Nations for a Free and Secure Maritime Domain », adresse au 17th *International Seapower Symposium*, Newport, RI, 21 septembre 2005.

⁷⁹ CAVANAUGH, Carey et PORTER, CDR Wayne, USN, « A New Approach to Multilateral Global Maritime Security », document de travail.

Unis et de l'effort international de sauvetage monté au profit du sous-marin russe en août 2005, les tremblements de la terre en Pakistan en octobre 2005, les catastrophes multiples aux Philippines, et l'évacuation des ressortissants du Liban en juillet dernier.

Le concept de base de l'amiral Mullen fut mieux clarifié en octobre 2006. Il s'agit désormais de créer « un partenariat maritime global qui unit les marines, les garde-côtes, les forces maritimes, les responsables de ports, les affréteurs commerciaux et de nombreuses autres agences gouvernementales pour adresser les affaires maritimes mutuelles ». ⁸⁰ Selon le *CNO* : « Les barrières d'entrée sont basses. Le respect pour la souveraineté est haut. » ⁸¹ Or, il faut aussi reconnaître des obstacles pour tout effort de coopération. Aujourd'hui il existe une certaine méfiance entre pays et également une méfiance des leaders entre eux, pour ne pas dire un nationalisme résurgent. Le succès dans la construction des partenariats nécessitera un grand effort de communication, car le défi est de rendre la participation attrayante. Ceci est pris en compte dans une autre formulation du concept : « un réseau global de nations maritimes pour un domaine maritime libre et sûr réside dans l'emploi volontaire de la puissance de la communauté internationale dans des buts qui agissent dans l'intérêt de chacune des nations, afin de confronter utilement et efficacement les défis auxquels nous faisons face aujourd'hui ». ⁸²

Parmi ces participants, le *Coast Guard* détient une place privilégiée. Grâce à son statut particulier, cette institution est plus « acceptable » que la Marine dans de nombreux forums. Sa connotation militaire est moins marquée que celle de l'*US Navy*. Par exemple, elle est le représentant des Etats-Unis auprès de l'Organisation Maritime Internationale. Sa participation dans le projet *1,000 Ship Navy* apporte des capacités importantes ; pour être efficace il doit inclure une forte composante d'action de l'État en mer [*law enforcement*]. ⁸³

Cet effort pour élaborer une nouvelle stratégie maritime nationale doit également faire face au primat apparent du matériel dans le domaine maritime, car, « on n'improvise pas une marine ». ⁸⁴ Ce constat est vrai sur quatre points : il faut du temps pour la concevoir, pour la fabriquer, pour l'entraîner, pour l'entretenir. Ceci demeure une préoccupation forte pour l'amiral Mullen :

« Peut-être aucun autre défi n'est aussi intimidant maintenant pour la marine que celui de définir la structure future de nos forces, et ensuite de la construire. L'estimation de la taille de notre force inclut les demandes variées et parfois concurrentes de la défense de notre territoire [Homeland Defense] ; la guerre globale contre la terreur ; les opérations de combat majeures ; la coopération

⁸⁰ MULLEN, ADM Mike, USN, adresse au *Regional Sea Power Symposium*, Venise, Italie, 12 octobre 2006. 2006, Venise Italie – ADM Mike MULLEN

⁸¹ CAVAS, Christopher P., « The Thousand-Ship Navy », *Armed Forces Journal*, décembre 2006, p. 26-39.

⁸² MULLEN, « Establishing a Global Network ... ».

⁸³ STUBBS, *op. cit.*

⁸⁴ COUTAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 589.

*régionale de théâtre*⁸⁵ ; l'assistance humanitaire ; les opérations de maintien de la paix ; et 'l'affigage du pavillon' [Presence] – le tout sous les contraintes de la responsabilité fiscale, de la capacité industrielle et de l'infrastructure nationale. ... Il est impossible de prévoir ou de comprendre entièrement tous les défis du futur. Nous sommes entrés dans une ère d'incertitude. Mais construire une force équilibrée, robuste et est adaptable en termes de capacités différentes, requiert de confronter les exigences d'un environnement de missions multiples et de tâches multiples, nous pouvons diluer cette incertitude. »⁸⁶

Dans cette optique le CNO Mullen consent un effort énorme pour justifier l'objectif de 313 bâtiments pour l'*US Navy* auprès du Congrès. Il a entrepris aussi un travail considérable avec les industriels afin de diminuer les coûts des bâtiments et des armements compte tenu d'un environnement de contraintes budgétaires de plus en plus difficile. On revoit ici une des leçons de Mahan sur l'importance de la continuité en matière de politique maritime. Ceci est d'autant plus vrai aujourd'hui avec le coût des bâtiments, la difficulté de maintenir des capacités et l'expertise de construction, et des cycles longs du développement. En effet, la recherche pour la composition correcte de la flotte n'est pas un défi nouveau.

En ce qui concerne la construction des bâtiments, plusieurs auteurs, y compris d'anciens dirigeants de la Marine prônent une application de la technologie plus modérée – c'est à dire une réduction du désir pour « le plus récent ». Conscient de l'apport des avancées modernes, ils attendent, et espèrent une diminution de la « technophilie ». Une suggestion est d'explorer le programme de prolongation de l'utilité [*SLEP – Service Life Extension Program*]. Ils constatent que les ressources épargnées avec un tel programme pourraient financer la revalorisation des croiseurs et des destroyers lance-missiles de type *Aegis* déjà en service.⁸⁷ Ce sentiment se trouve également ailleurs : « une simple force de présence maritime, rustique et robuste, à l'ancienne [*unvarnished et old-fashioned*], semblerait avoir une valeur renouvelée ».⁸⁸ L'avenir des grands bâtiments de surface de la marine semble demeurer dans la redécouverte de son passé mythique, d'eaux bleues, et d'inspiration mahanienne. Peu import la structure choisie, un des grands défis sera de réconcilier les pressions fiscales et les demandes à la fois législatives et industrielles, compte tenu des exigences du monde d'aujourd'hui.⁸⁹ Cette nouvelle stratégie s'annonce

⁸⁵ *TSC – Theater Security Cooperation* est une coopération régionale de théâtre en vue d'impliquer tous les états riverains à la sûreté des espaces maritimes.

⁸⁶ MULLEN, « What I Believe ... », p 12.

⁸⁷ NATTER, ADM Robert J. (Ret.) et PILLING, ADM Donald (Ret.), « Achieving the Right Mix », *Proceedings*, octobre 2006, pp. 14-16.

⁸⁸ DONNELLY, Tom (ed.), « The Navy adrift: What do we want our surface fleet to do for us? », *Armed Forces Journal*, juillet 2006, p. 11.

⁸⁹ Pour le capitaine Joseph F. BOUCHARD (Ret.) l'étalement de cet effort, d'une perspective politique, est douloureux. Il se situe dans l'avant dernière année de l'administration présidentielle et dans une polarisation forte des partis politiques. La guerre en Irak est sur le devant de la scène et le sénateur John Warner ne sera plus le président du comité des services armées du Sénat [*Senate Armed Services Committee*], PINE, *op. cit.*

prometteuse, mais l'*US Navy* doit réussir à construire quelque chose de concret et solide – non pas simplement un slogan.⁹⁰

2. D'« AUTRES » REPONSES POSSIBLES

« ... une nouvelle – ou peut-être pas aussi nouvelle mais très différente – image du Sea Power. »⁹¹

Un des grands thèmes de la réflexion en cours sur une nouvelle stratégie maritime est la coopération. La Marine doit « réfléchir sur le rôle des forces navales pour soutenir les efforts interarmées, inter-agences et internationaux ». ⁹² Cette coopération se manifestera à de nombreux niveaux. ⁹³

Jusqu'à maintenant les conflits multiples, en l'occurrence l'Afghanistan et l'Irak, ont pesé lourdement sur l'armée de Terre et les *Marines*. Sur le plan interne donc, le CNO Mullen entreprend de « partager le fardeau » de la défense nationale. Dans un premier temps, la Marine a pris le commandement de la *Task Force* basée à Djibouti et la sécurité du barrage de Haditha en Irak. S'appuyant sur des capacités inhérentes de l'*US Navy*, il vise à mettre en jeu ses officiers de l'état-major afin d'alléger le dispositif pour les autres armées. ⁹⁴ Presqu'un tiers des équipes de reconstruction provinciales [*PRT – Provincial Reconstruction Teams*] en Afghanistan est maintenant commandé par des officiers de la Marine occupant ainsi les places des officiers qui ont déjà effectués de multiples déploiements. En outre, il encourage la Marine à développer ses forces fluviales, comblant une lacune capacitaire américaine qui était une responsabilité partagée auparavant par l'armée de Terre et les *Marines*. Enfin, conscient de la nature changeante de la guerre, la Marine développe de nouvelles capacités. Elle augmente et améliore son programme d'officiers spécialisés [*FAO – Foreign Affairs Officers*], visant la création de véritables compétences et de connaissance en d'autres langues, cultures, et pays. Elle développe aussi sa propre branche d'actions civilo-militaires [*CA – Civil Affairs*] au sein de la Marine, apportant ainsi la souplesse caractéristique des forces navales et un savoir-faire maritime qui n'existait pas

⁹⁰ ULLMAN, Harlan, « Firing On the Up Roll : The 1,000-Ship Navy – Turning a Slogan into a Strategy », *Proceedings*, octobre 2006, p. 10.

⁹¹ MULLEN, *op. cit.*, 21 septembre 2005.

⁹² MULLEN, *op. cit.*, 14 juin 2006.

⁹³ « Ayant davantage rapport à l'environnement maritime d'aujourd'hui, Sumida argumente que la vision du futur de Mahan s'agissait moins qu'une nation ... devenant le « nouveau » hégémon maritime, qu'il s'agissait de la formation d'un consortium de nations libérales dédiées à faire respecter la liberté des mers au bénéfice du commerce sans contraintes. » KUEHN, CDR John T. (Ret.), *Proceedings*, janvier 2007, pp. 80-81.

⁹⁴ Selon Tangredi, la marine pourrait apporter aux conflits contemporains sur le plan stratégique, car les armes et tactiques dites *asymétriques* peuvent être considérées « normales » dans la guerre navale dans les mers étroites.

antérieurement. Elle montre ainsi son intérêt sur l'importance de l'homme au regard de la technologie dans l'ère moderne – un aspect trop souvent oublié.⁹⁵

Quant au plan international, la coopération existe dans plusieurs forums. On observe un travail mutuel de nature plutôt collégiale, dans par exemple l'*International Seapower Symposium*, la conférence du Golfe de Guinée, le *Regional Seapower Symposium* en Venise, le *Western Pacific Naval Symposium*, et l'*Inter-American Naval Conference*. Or, les opportunités pour une coopération accrue se distinguent également dans un contexte plus "institutionnel" : l'Organisation Maritime Internationale, l'*EMSA – European Maritime Security Agency*, le dialogue méditerranéen et le processus de Barcelone, l'initiative de sûreté contre la prolifération [*PSI – Proliferation Security Initiative*], et l'opération *ACTIVE ENDEAVOR* au sein de l'OTAN.

Cet effort de coopération existe aussi sur le plan technique, où une telle coopération doit aussi inclure le partage entre les marines de l'information des sources libres [*open source*] afin de développer une conscience globale de la situation. Les systèmes les plus connus sont les systèmes d'identification automatique [*AIS – Automatic Identification Systems*] et le Centre de circulation maritime régionale virtuelle [*VRMTC – Virtual Regional Maritime Traffic Center*]. Ils sont tous les deux prometteurs. Or, cet effort étend au-delà du technique ; le but inclut aussi de « se mettre d'accord sur les protocoles de commandement, contrôle et communication [*C³*] ; le partage de l'information afin de créer une image commune [*Global Maritime Operating Picture*] ; les moyens de synchroniser nos ressources pour atteindre les objectifs convenus ».⁹⁶

La nouvelle stratégie s'appuiera sur des forces navales multidimensionnelles qui rempliront une fonction de dissuasion régionale et de garantie de stabilité.⁹⁷ Dans ce monde plein de violence, la Marine, par sa présence ostensible ou discrète sur tous les océans permet aux Etats-Unis d'asseoir son rang mondial. De plus, elle participe à la prévention des crises et des conflits, en étroite coopération avec les services de renseignement et le réseau des ambassades, mais aussi dans le cadre des accords de coopération signés avec de nombreux pays amis. « Les

⁹⁵ WYLY, Michael D., « Combat in the 21st Century. The quality of troops will matter more than the complexity of weapons », *U.S. News and World Report*, 16 mars 1998. Un rôle secondaire que joua l'armée en général, fut celui de l'intégration raciale et sociale dans la société américaine. En raison de son statut juridique sous le gouvernement fédéral, l'armée, d'une certaine façon, se doit d'être 'en avance' sur la société civile. On attend d'elle, considérée comme un microcosme de la société américaine, de mieux représenter la composition sociale du pays. Les premières luttes pour l'égalité eurent lieu au sein de l'armée. Aujourd'hui « diversité » est considérée un atout opérationnel. Pour plus de détail, FUCHS, Lawrence H., *The American Kaleidoscope: Race, Ethnicity and the Civic Culture*, Hanover, NH ; Wesleyan University Press, 1990.

⁹⁶ MULLEN, ADM Mike, USN, « Global Seapower for a new Era: Toward a 1,000 Ship Navy », document de travail. Le chapitre 14 de l'œuvre de Tangredi, *op. cit.*, présente plus de détails sur le rôle que la doctrine navale multinationale pourrait jouer dans la standardisation des règles d'engagement [*ROE – Rules of Engagement*] et la facilitation de l'élaboration des coalitions maritimes.

⁹⁷ L'opération *DESERT THUNDER* est un bon exemple de dissuasion. GIRARD, Renaud, « Golfe : "l'heure de gloire" de l'*US Navy* », *Le Figaro*, lundi 2 mars 1998, p. 7. Il est aussi intéressant de noter que le même amiral Mullen qui commandait la flotte à l'époque se trouve maintenant *CNO*.

escales sont de véritables opérations de diplomatie navale sur lesquelles s'appuie très concrètement l'action diplomatique du gouvernement » déclarait récemment M. Journal, secrétaire général du quai d'Orsay.

Ce serait un contresens de regarder la Marine comme un « *soft power* » ; Joseph S. Nye présente ce terme spécifiquement pour différencier l'armée d'autres manifestations plus indirectes, plus nuancées de pouvoir. Cependant, l'influence de la Marine dépasse les limites du champ militaire, ce qui démontre clairement qu'il n'existe plus de murs rigides entre les formes de pouvoir, s'ils ont jamais existé. La Marine exerce une force qui ne s'explique pas simplement en termes militaires ; elle a, en fait, une multiplicité de rôles et d'influences.

Un premier exemple est l'influence des visites aux ports, qui est double. On note un transfert de la culture des Etats-Unis (sans doute pas toujours dans ses aspects les plus positifs) par les marins qui débarquent de leurs bateaux. Néanmoins, il existe aussi une ouverture non négligeable de l'équipage vers les cultures étrangères, même si elle demeure d'une envergure limitée.⁹⁸ Cette interaction peut être considérée comme le résultat du statut de « La Marine ambassadrice », statut qu'elle assure avec des degrés de succès variables.⁹⁹

Le concept des stations de flotte globale [*GFS – Global Fleet Stations*] fut bâti pour en tirer profit de ces échanges. L'action à partir de la mer permet d'agir sur terre sans laisser prise à un ennemi potentiel pour contrer l'action, tout en étant présent dans la durée et en diminuant la vulnérabilité. La souplesse et la rusticité de la Marine lui permettent de se déployer et d'intervenir dans les zones hors de portée des autres armées – tout en respectant la souveraineté des autres pays. Kenneth Hagan argumente avec force en faveur de la pertinence contemporaine du modèle du XIX^{ème} siècle, (c'est dire avant Mahan), ce qu'il appelle une diplomatie des frégates. L'idée des escadrons en patrouille permanente dans les coalitions avec les autres marines et des expéditions discrètes et aux fins spéciales capte exactement le but des *GFS*.¹⁰⁰

S'appuyant sur des bâtiments de taille plus réduites et de faible tirant d'eau comme les frégates, les bateaux de combat littoral [*LCS – Littoral Combat Ships*], et les amphibies, l'idée de *GFS* est de faire intervenir les équipages sensibilisés aux actions civilo-militaires [*ACM*] afin

⁹⁸ Ceci n'est pas un effet nouveau. Selon le *Lieutenant Commander* Luce en 1870 : « Visitant constamment des pays étrangers et nous mêlant sans cesse aux fonctionnaires de presque tous les grades, il me semble que nous, les officiers de la Marine, sommes particulièrement qualifiés pour observer de telles questions [politiques] avec un regard unique dans l'intérêt de notre gouvernement ; par conséquent, il devient de notre devoir d'exprimer une opinion sur de tels sujets concernant nos relations étrangères ». STILL, William, *American Sea Power in the Old World*, Westport, 1980, p. 14.

⁹⁹ Bien que les aspects positifs de cette interaction soient développés dans WHITE, Donald, D. *The American Century. The Rise and Decline of the United States as a World Power*, New Haven, CT ; Yale University Press, 1996, p. 215 ; une analyse plus critique se trouve dans PELLIS, *Not Like Us. How Europeans Have Loved, Hated and Transformed American Culture Since WWII*, New York, NY ; Basic Books, 1997, p. 40.

¹⁰⁰ Voir HAGAN, Kenneth J., *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, New York ; Free Press, 1991 et « What Goes Around ... », *Proceedings*, 118: 5, mai 1992, pp. 88-91.

d'assister les marines et populations étrangères. Ces déploiements visent à tisser les liens avec ces pays dans un rôle de médecin, bricoleur, et policier bienveillant. Les premières expériences de ce concept auront lieu cette année en Amérique du sud.

On pourrait aussi voir des exemples de coopération interministérielle à l'échelle nationale qui pourraient déboucher sur les projets internationaux. En France, le représentant de l'État en mer est le préfet maritime.¹⁰¹ Les préfets maritimes veillent à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales. Investis d'un pouvoir de police générale, ils ont autorité dans tous les domaines où s'exerce l'Action de l'Etat en Mer (AEM), notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts nationaux, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites. Les préfets maritimes animent et coordonnent l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens, sans faire obstacle aux compétences légales et réglementaires des autorités administratives, militaires et judiciaires. Le préfet maritime conduit les opérations sous l'autorité du Premier ministre, qui dispose, à cette fin, du secrétariat général de la mer (SG Mer). Le Premier ministre peut, seul, autoriser l'emploi de la force en mer.

Un concept similaire mais élaboré d'une manière plus décentralisée est le centre commun d'opérations de port [*JHOC – Joint Harbor Operations Center*] aux Etats-Unis. Nés après le 11 septembre 2001, ces centres étaient créés pour dresser le besoin immédiat de partager l'information, augmenter la compréhension de la situation et de mieux coordonner le commandement et le contrôle dans les zones portuaires. Le *JHOC* facilite la planification, la surveillance, et les réponses aux catastrophes naturelles, les accidents ou les attentats directs qui pourraient endommager les bateaux ou l'infrastructure dans les zones concernés.

Au *JHOC San Diego*, au-delà de l'*USCG*, les partenaires comprennent : les militaires de la région navale [*Navy Region Southwest*], la patrouille du port, le régulateur [*dispatch*] d'urgence, l'agence des douanes et de la protection des frontières, et le service de surveillance de la flotte aérienne de la garde nationale de Californie. Des centres sont en train de se créer aussi à Hampton Roads dans la Virginie et à Jacksonville dans le Floride. Un autre à Seattle est en train d'être construit, où on envisage une coopération étroite avec le Canada.

Si l'on reprend les termes de Rhodes pour se tourner vers le futur, on peut avancer quelques théories. Premièrement, une perspective *isolationniste* est devenue peu probable

¹⁰¹ Conformément au décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'Action de l'État en Mer (AEM), cette fonction est confiée à l'officier général de marine exerçant par ailleurs les fonctions militaires de commandant de zone maritime. Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement.

compte tenu des médias et des effets de la mondialisation. La sphère internationale est devenue trop pénétrante pour qu'un Etat quelconque puisse la nier. En effet, on peut avancer globalement que l'augmentation de l'interdépendance dans le monde contemporain résulte presque inévitablement en un accroissement de l'internationalisme.

Compte tenu des contraintes budgétaires, la force maritime du futur serait plus limitée en nombre, tout en gardant une envergure suffisante pour permettre les missions diverses comme l'intervention humanitaire. On peut, en fait, envisager une Marine plus grande pour remplir ces rôles jusqu'à ce que « la communauté mondiale » (ou au moins les alliés des Américains) commence à être capable de partager cette « responsabilité ». Selon Tangredi, la Marine américaine peut être considérée globalisée aussi bien que globale. En bref, elle n'est plus seulement la Marine des Etats-Unis ; elle est devenue la Marine du Monde – en fournissant une fonction de sûreté d'accès pour le système mondial entier.

Cependant, on doit aussi considérer les images de la guerre, et l'on rentre ici dans un domaine à la visibilité encore plus faible. Le futur de l'image exclusivement *océanique* est douteux compte tenu des conflits récents, par exemple le fort emploi des forces terrestres en Irak en 1991 et 2003. On peut avancer que les guerres futures seront plutôt *contre-sociétales*, même si l'on ne s'attache trop aux concepts d'une *Clash of Civilizations* de Huntington.¹⁰²

Du point de vue de la stratégie maritime, que pourrait-on attendre de cette idéologie dite *contre-sociétale transocéanique* ? D'abord on peut envisager une réduction du rôle des armes de destruction massive. Il est ensuite logique d'anticiper une extension des capacités d'intervention dans les diverses régions du globe. En dehors de la taille de l'armée américaine, c'est cette puissance logistique qui la différencie de toute autre force contemporaine. Pour finir, on peut attendre un affaiblissement de l'importance des théories mahaniennes dites classiques. En contrepartie, l'armée se penchera davantage sur une projection de pouvoir terrestre et sur des opérations *Joint* et *Combined*.

La Marine contemporaine se trouve à un carrefour similaire à celui qu'elle a rencontré à l'époque de Mahan dont on vient de célébrer le centenaire. Mais il y a deux différences fondamentales. Tout d'abord, les mutations actuelles sont d'un ordre encore plus vaste. Bien qu'elles soient généralement reconnues, elles demeurent largement incomprises. Deuxièmement, il semble que l'on se démène aujourd'hui pour trouver un modèle historique aussi puissant que celui dont bénéficia Mahan. Cette incertitude est logique à l'aube d'un nouveau siècle. Il est très sain pour toute organisation d'entreprendre un débat et de continuellement réévaluer ses

¹⁰² HUNTINGTON, Samuel P., « The Clash of Civilizations? », *Foreign Affairs*, vol. 72, n. 3, été 1993, pp. 22-49.

objectifs. C'est dans cette optique que l'initiative d'une nouvelle stratégie maritime nationale est propice.

CONCLUSION

A l'instar d'une tradition thalassocratique qui remonte à la Grèce minoenne, les marines jouèrent souvent un rôle central dans les relations internationales. Héritière de l'autonomie dont jouit la puissance navale britannique, la protection sous laquelle elle est née, la Marine américaine n'est pas une exception à cette observation.

En dernière analyse, on peut avancer quelques constats globaux sur le rôle du *Sea Power* américain. D'abord, il faut insister sur le fait que, dans le monde actuel, le pouvoir ne se limite pas au domaine militaire, comme le font remarquer les réalistes ; il s'y manifeste de multiples façons. C'est, en fait, cette interdépendance des divers domaines qui caractérise la situation contemporaine. Les nombreux ouvrages traitant de la mondialisation visent à mettre au jour lesdits aspects de la vie moderne. Ceci est d'autant plus vrai concernant l'espace maritime. Il est ainsi logique que la Marine des Etats-Unis détienne un pouvoir qui dépasse largement les limites du domaine militaire.

Cette élévation de l'*US Navy* au rang d'acteur d'influence mondiale présente trois caractéristiques entrecroisées. D'abord, on remarque que l'appropriation de ce rôle coïncide avec l'avènement de l'hégémonie des Etats-Unis au tournant du XX^{ème} siècle. Ensuite, cette promotion du rôle maritime est aussi le résultat du rôle nouveau de l'ancienne colonie britannique. Le troisième élément, et peut-être le plus intéressant pour le développement de la stratégie et dans une perspective socio-politique, est que cette expansion de l'importance de la Marine n'est pas seulement le résultat de l'expansion du pouvoir nord-américain, mais elle est aussi une de ses causes principales.

La thalassocratie américaine résulte de la situation conjoncturelle unique du début du XX^{ème} siècle avec ses changements de climat politique, économique et social du pays. Bien que les questions des besoins, de fonction et de structure demeurent invariables, la Marine assure son rôle en épousant son environnement, afin de répondre aux mutations de ce dernier. Rester pertinent dans un monde qui ne cesse de changer est toujours le défi principal de la Marine des Etats-Unis. Décidera-t-elle d'abandonner la *guerre d'escadre* pour retrouver la *guerre de course*, ou préférera-t-elle une composition équilibrée permettant la conduite simultanée des deux ? La complexité et les exigences du monde contemporain ne permettent (et ne permettront) pas un choix aussi simple. Il faut, peut-être, faire appel à un « Castex moderne », capable de fusionner clairement une perspective historique à l'instar de Mahan et des développements matériels dans le style de la Jeune Ecole.

Le mouvement actuel entamé dans *Sea Power 21* et entrepris avec beaucoup de vigueur par l'amiral Mullen dans son développement d'une nouvelle stratégie maritime nationale qui tend vers une redéfinition et un élargissement du rôle de la Marine, favorisant la souplesse et gardant la capacité à soutenir les opérations terrestres. La forme physique et le fondement stratégique qu'elle choisira pour remplir son rôle résulteront non seulement du contexte économique, politique ou international, mais également des dirigeants, militaires et civils et de leur vision du monde.

Au début du XXI^{ème} siècle, la Marine américaine demeure très solidement placée pour perpétuer son rôle central malgré des défis importants aussi bien intérieurs qu'extérieurs. En fait, le pouvoir et la stabilité du pays amenèrent certains auteurs à prévoir orgueilleusement « un deuxième siècle américain ». ¹⁰³ Cependant, toutes les questions suscitées par les changements économiques et politiques rendent un tel pronostic difficile. Ces défis et ces menaces modernes conduiront à une reformulation et une diversification du concept de *Sea Power*. Il semble que le monde contemporain exige un *Mahanisme évolutif* au lieu d'un *Mahanisme dogmatique* ; ainsi sera évité la malédiction maritime qui veut que « ... la stratégie maritime théorique ait toujours été en retard sur la pratique et qu'elle ait, de manière parfois caricaturale, théorisé avec une guerre de retard ». ¹⁰⁴ L'ingéniosité des matelots est célèbre : il est probable que l'on doive y faire appel encore.

Les grands conflits navals du type du Jütland et de Midway semblent peu probables malgré la montée des capacités et des revendications chinoises : l'ère de la bataille décisive n'est plus. Néanmoins, la Marine américaine doit garder une capacité contre-militaire (ou contre-force) à l'instar de celle de la guerre d'escadre, ne serait-ce que dans un cadre dissuasif, aussi bien qu'une capacité *Brown Water* afin de faire face aux instabilités littorales. Mahan prôna une vigilance américaine face au Japon. Compte tenu des développements et des revendications chinoises, un regard vers l'ouest demeure toujours avisé. La Russie, aussi, garde des capacités qui méritent l'attention.

Maintenir sinon accroître l'importance de l'*US Navy* dans l'interarmées sera certainement une préoccupation et une obligation. Cela pourrait se concrétiser par les *Global Fleet Stations* et par le développement d'une véritable capacité fluviale.

La liberté des mers restera également un objectif primordial car la maîtrise de la mer reste indivisible. ¹⁰⁵ Elle peut conduire à un très fort niveau de coopération – exigeant, en effet, un effort renouvelé – si ce n'est pas entièrement nouveau.

Le maintien d'une flotte suffisante pour remplir ces rôles avec une composition de forces adaptée demeura essentiel – d'autant plus qu'il restera difficile vu les exigences de l'industrie et un coût de construction faramineux et qui ne cesse de monter.

Ce ne sont pas les principes globaux de Mahan – tirés de l'analyse de l'histoire et de la guerre terrestre – qui perdureront. C'est plutôt le concept malléable de *Sea Power* qui sera son

¹⁰³ ZUCKERMAN, Mortimer, « A Second American Century », *Foreign Affairs*, vol. 77, n. 3, mai/juin 1998, pp. 18-31.

¹⁰⁴ COUTAU-BÉGARIE, *op. cit.*, p. 571.

¹⁰⁵ « La protection de voies commerciales maritimes au XXI^e siècle est une fonction nécessaire d'une force navale – mais elle est loin d'être suffisante. », MULLEN, « Global Seapower ... ».

legs : un concept qui doit être défini pour sa propre époque et qui va de pair avec l'incarnation d'une puissance maritime propre à son époque.

Mahan sut réunir la nation et la marine. Son message fut net, clair et communicable, et les hommes politiques furent avides de se l'approprier. Dans le contexte géopolitique contemporain, est-il raisonnable d'attendre un résultat pareil d'un stratège maritime aujourd'hui ? Etudier le passé pour en tirer les leçons n'est jamais un effort vain, pourvu que le pacha garde à l'esprit que c'est vers le futur qu'il navigue. Seule l'histoire confirmera si cette situation aboutira sur un autre siècle dominé par la thalassocratie américaine.

Annexe A

« Chronologie cartographique »

(Jacques de PRENEUF, Service Historique de la Défense, Département de la Marine et
Peter M. SWARTZ, Center for Naval Analysis)

« Early 19th Century Squadron Operations : 1815-1840 »

« Distant Stations : 1815-1860 »

« Mid 19th Century Squadron Operations : 1841-1860 »

« Late 19th Century Operations : 1865-1889 »

« Early 20th Century Squadron & Fleet Operations : 1901-1917 »

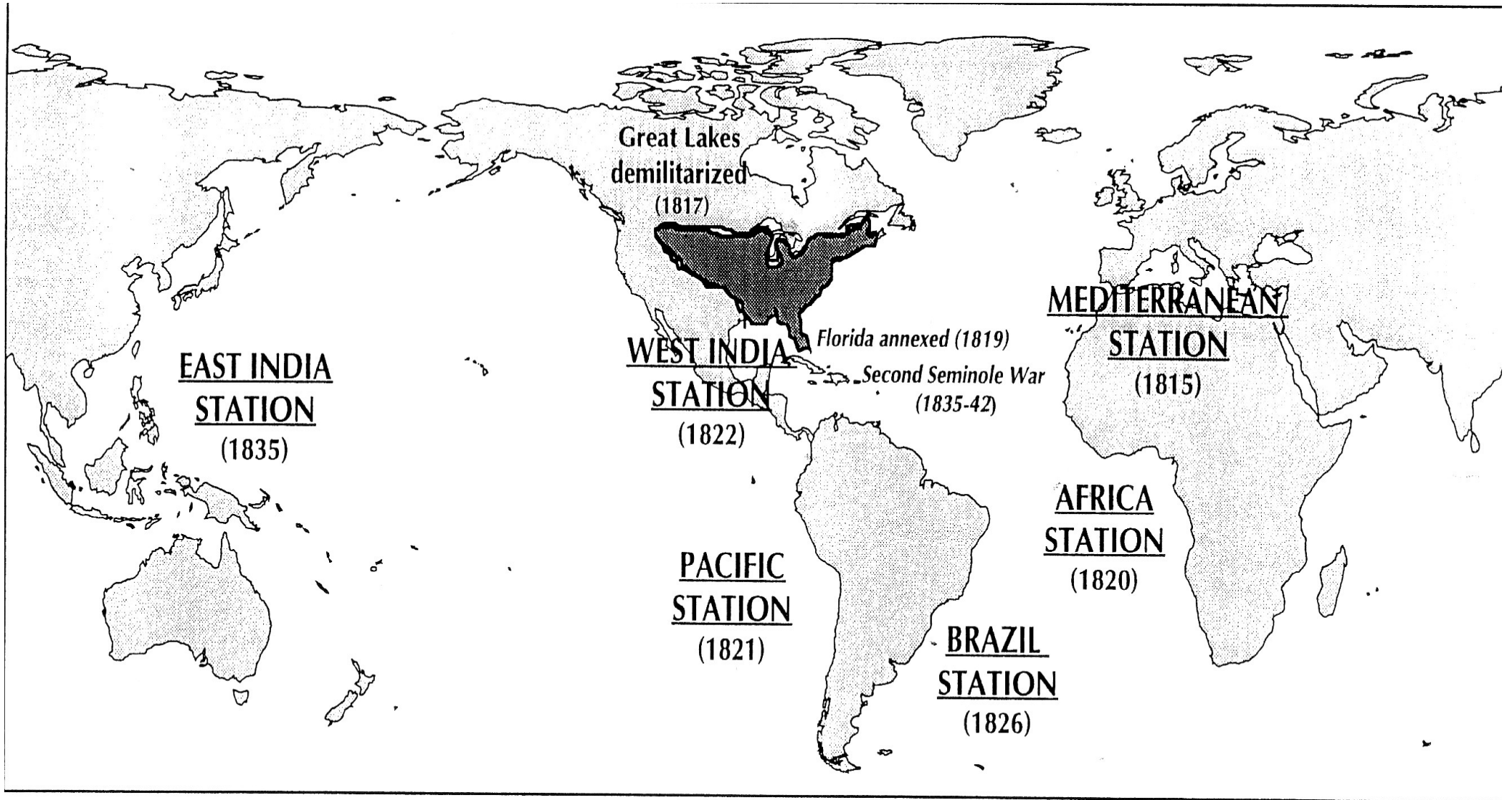
« An American Lake – The Navy and Marines in Central America »

« Interwar Period Fleet Operations : 1919-1937 »

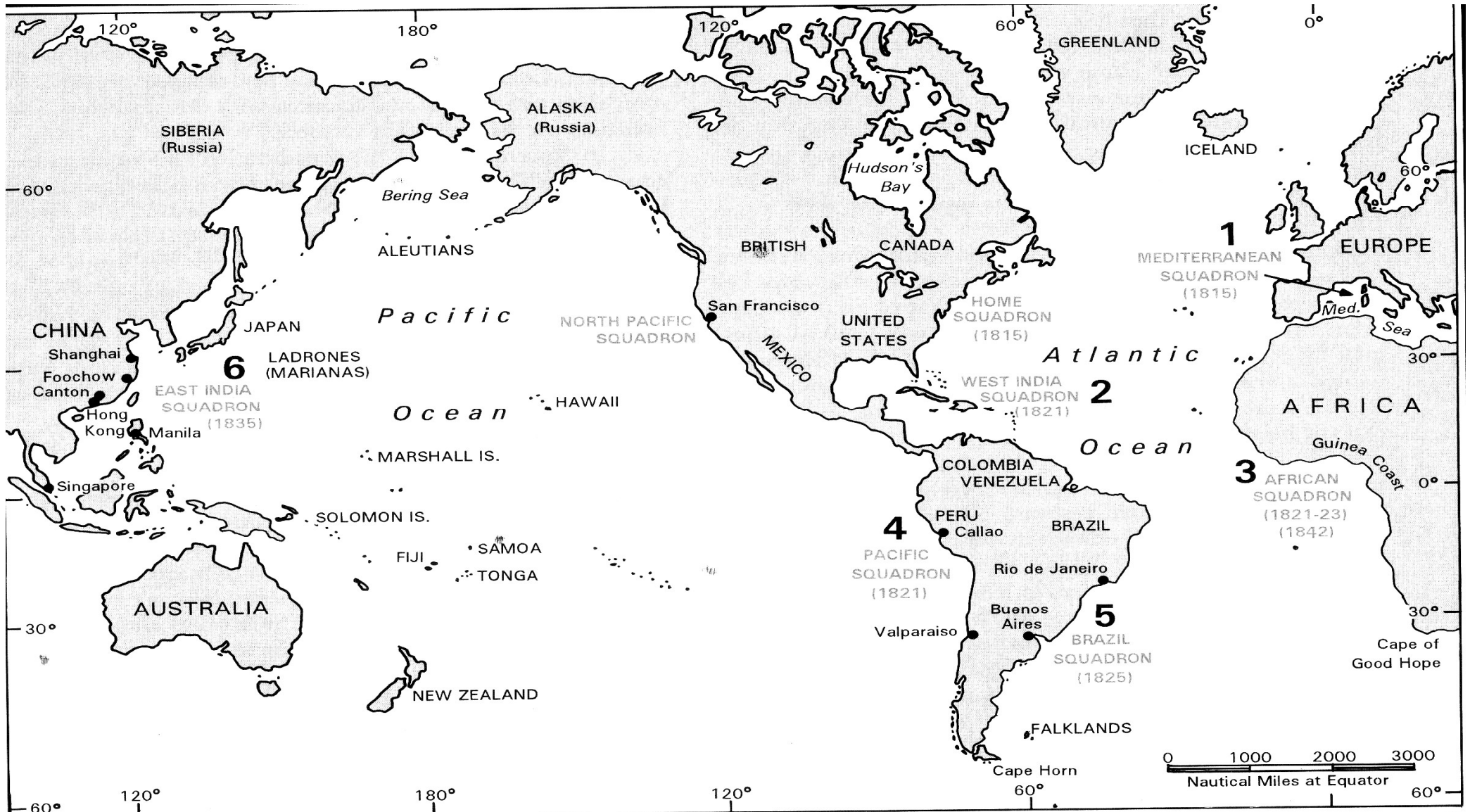
« Foreign Bases of the Treaty Navy »

« Early Cold War Fleet Operations : 1945-1950 »

« Early 19th Century Squadron Operations : 1815-1840 »



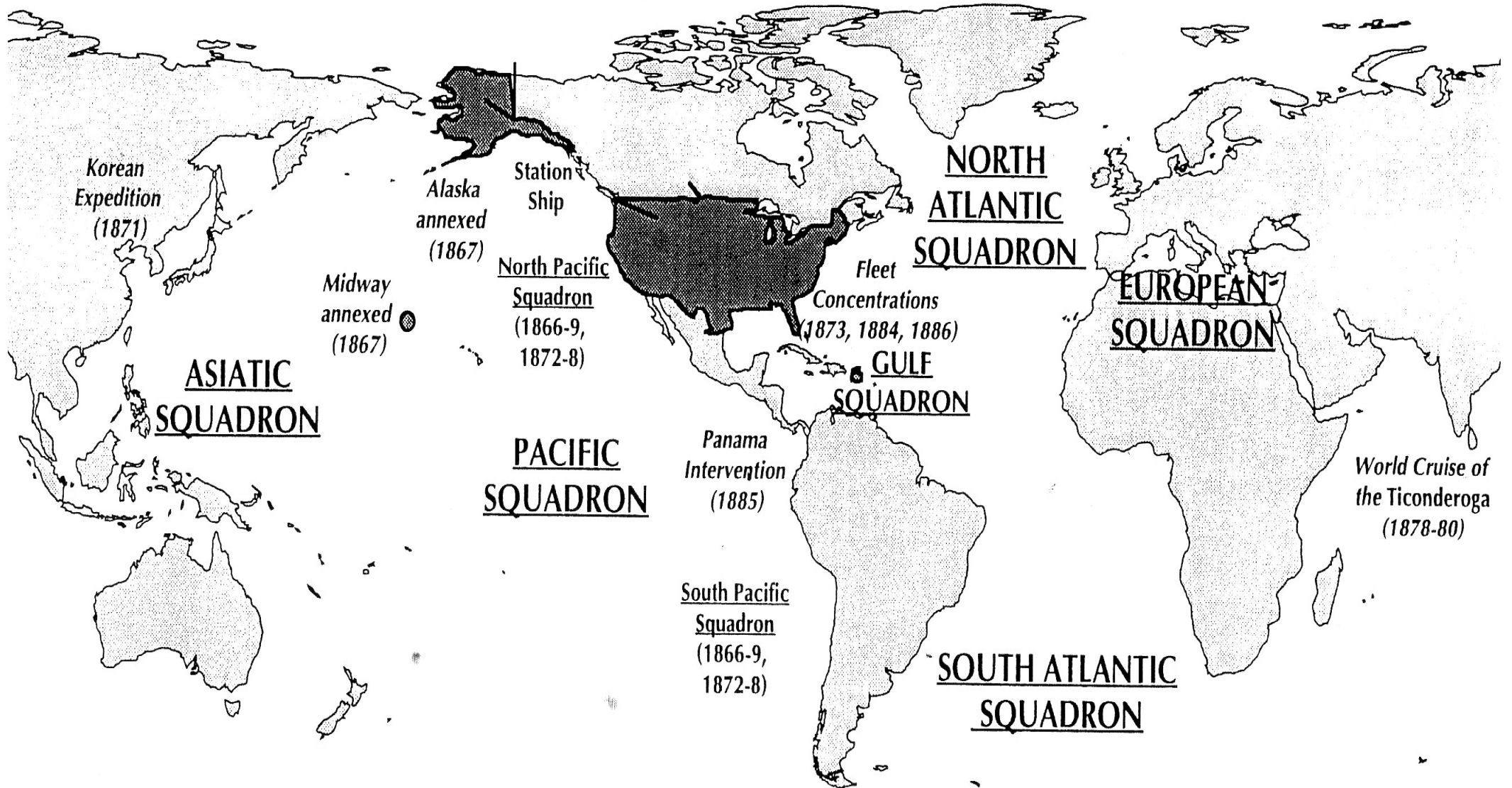
« Distant Stations : 1815-1860 »



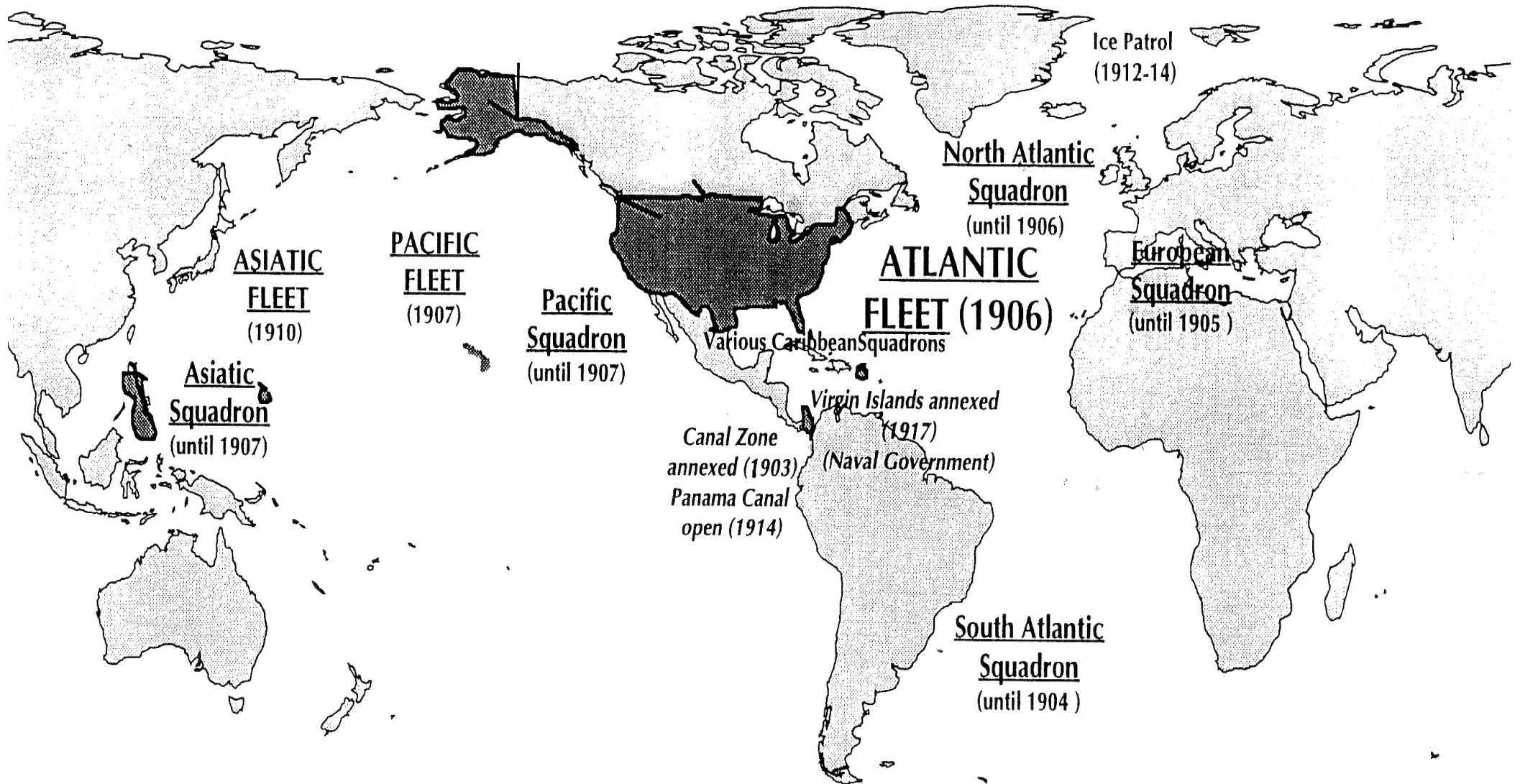
« Mid 19th Century Squadron Operations : 1841-1860 »



« Late 19th Century Operations : 1865-1889 »



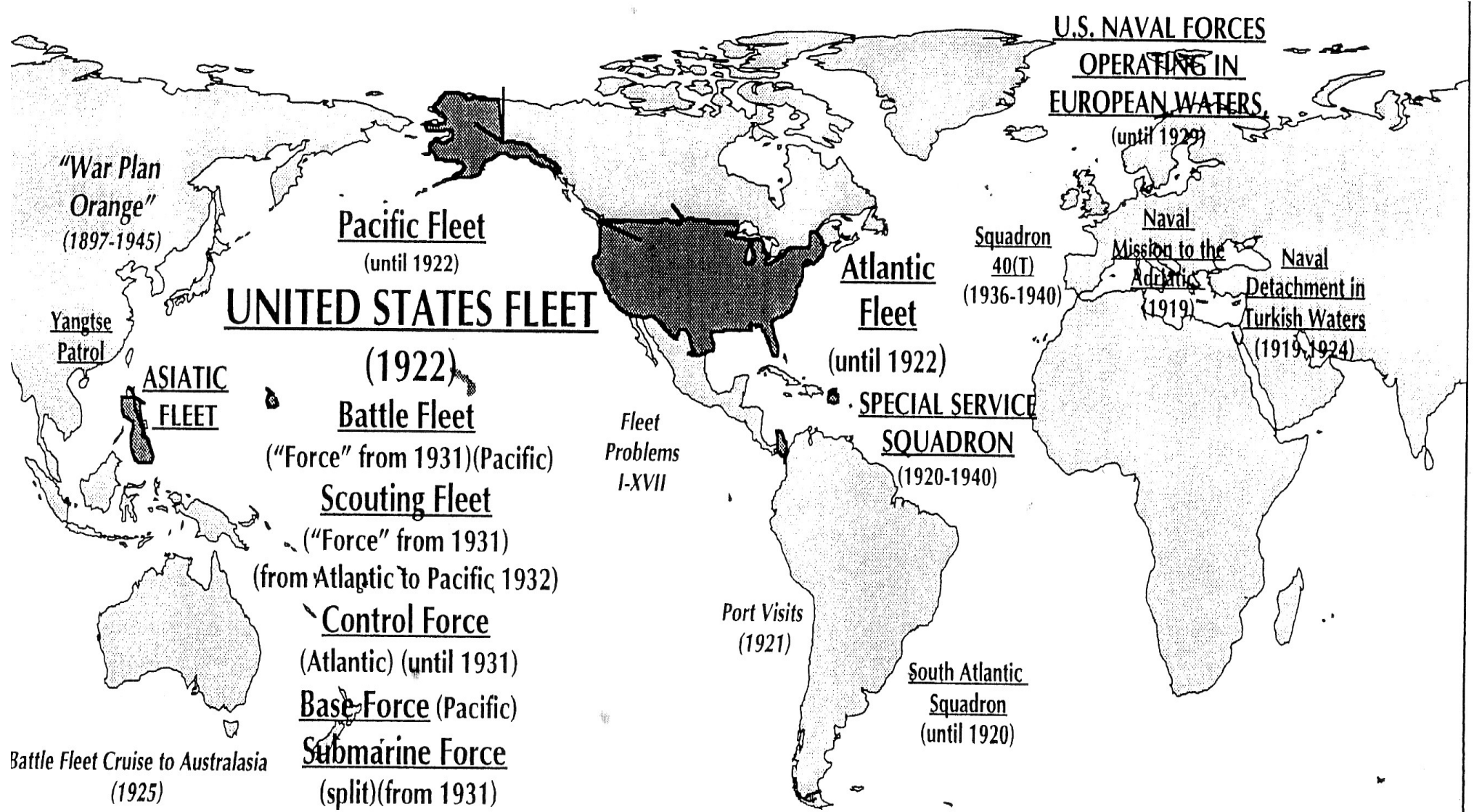
« Early 20th Century Squadron & Fleet Operations : 1901-1917 »



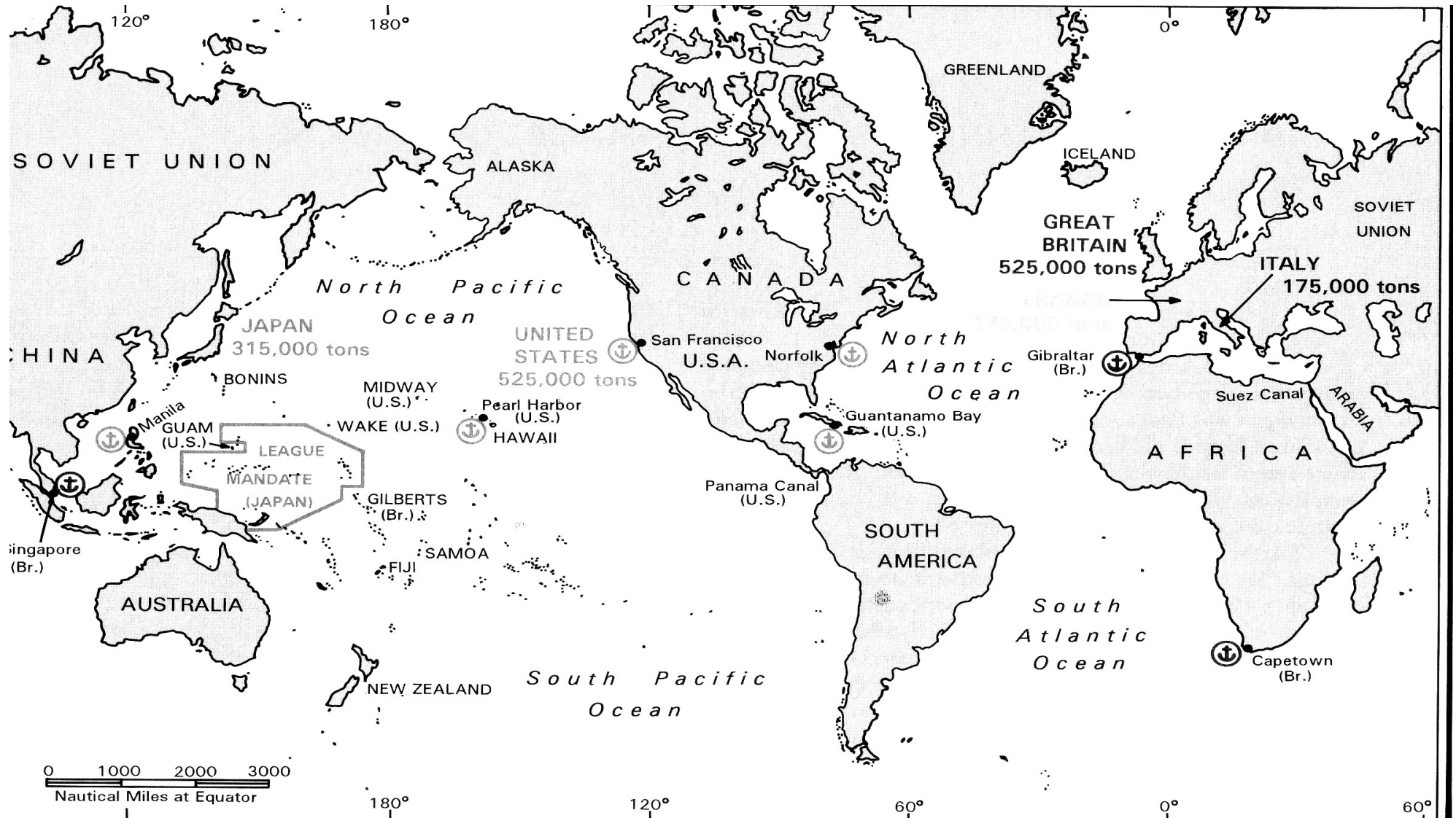
« An American Lake – The Navy and Marines in Central America »



« Interwar Period Fleet Operations : 1919-1937 »



« Foreign Bases of the Treaty Navy »



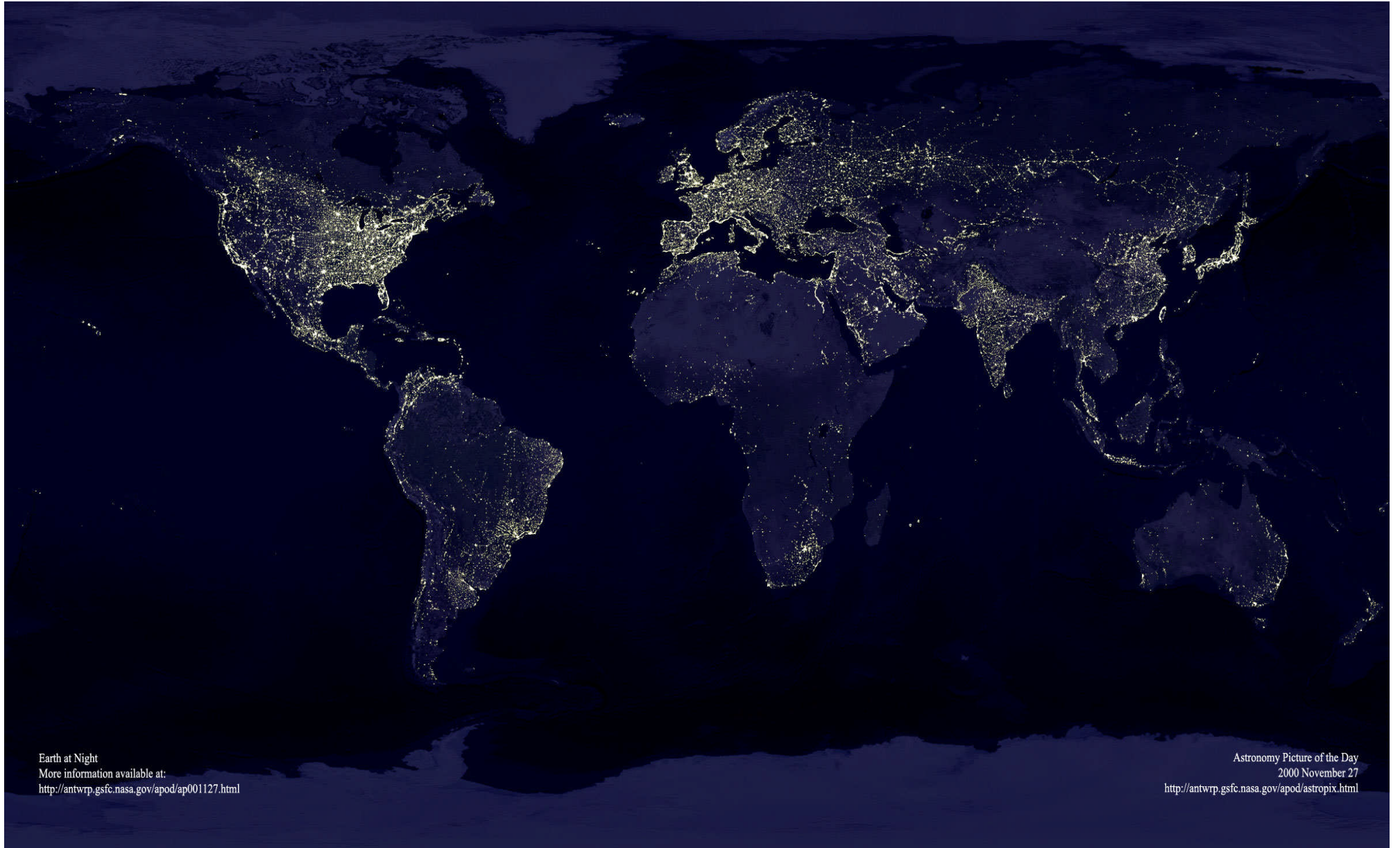
« Early Cold War Fleet Operations : 1945-1950 »



Annexe B

Carte des lumières près/sur les littoraux

(C. MAYHEW et R. SIMMON (NASA/GCFC), NOAA/NGDC, DMSP Digital Archive)



Earth at Night
More information available at:
<http://antwrp.gsfc.nasa.gov/apod/ap001127.html>

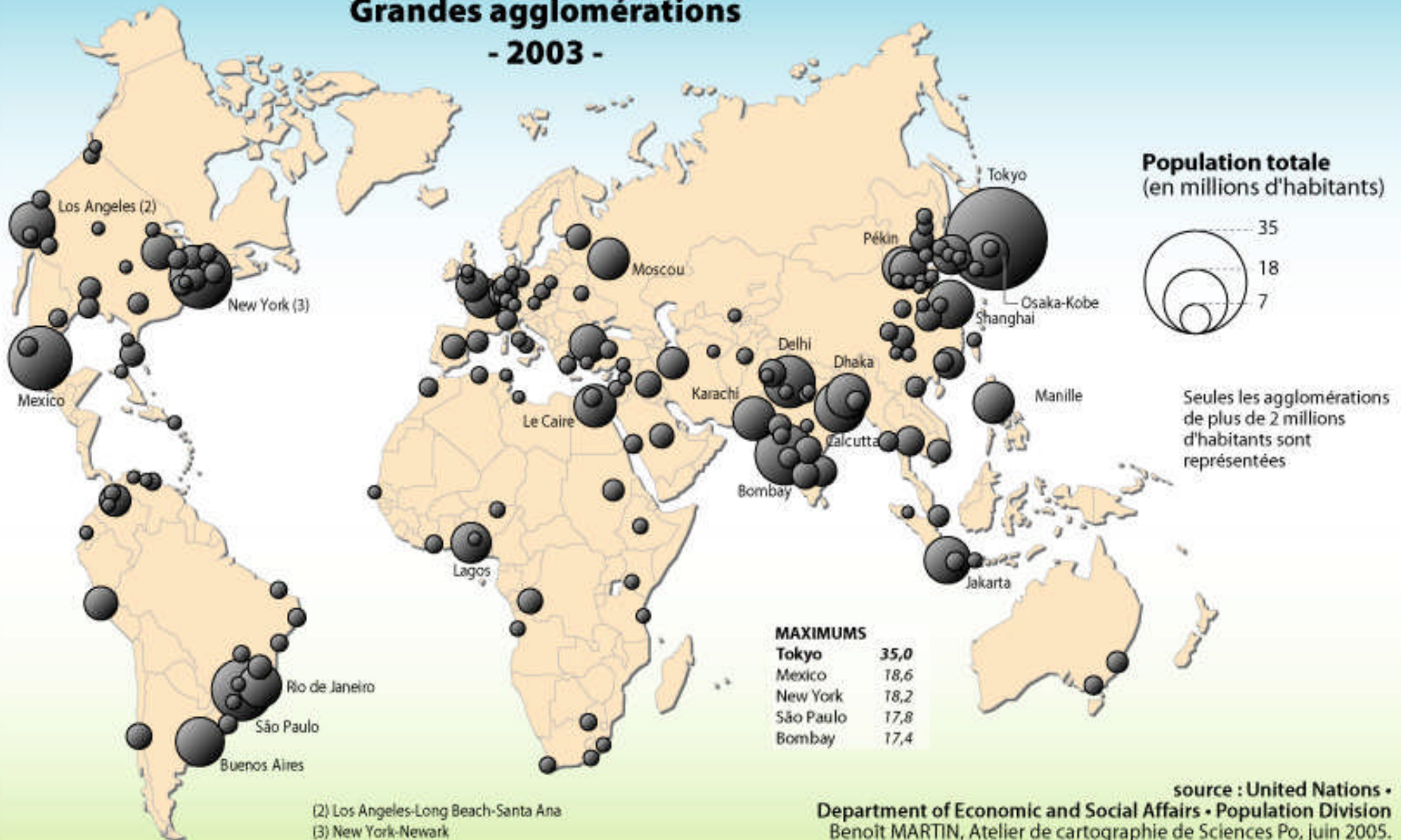
Astronomy Picture of the Day
2000 November 27
<http://antwrp.gsfc.nasa.gov/apod/astropix.html>

Annexe C

Grandes agglomérations (2003)

(Benoît MARTIN, Atelier de cartographie de Sciences Po, juin 2005)

Grandes agglomérations - 2003 -



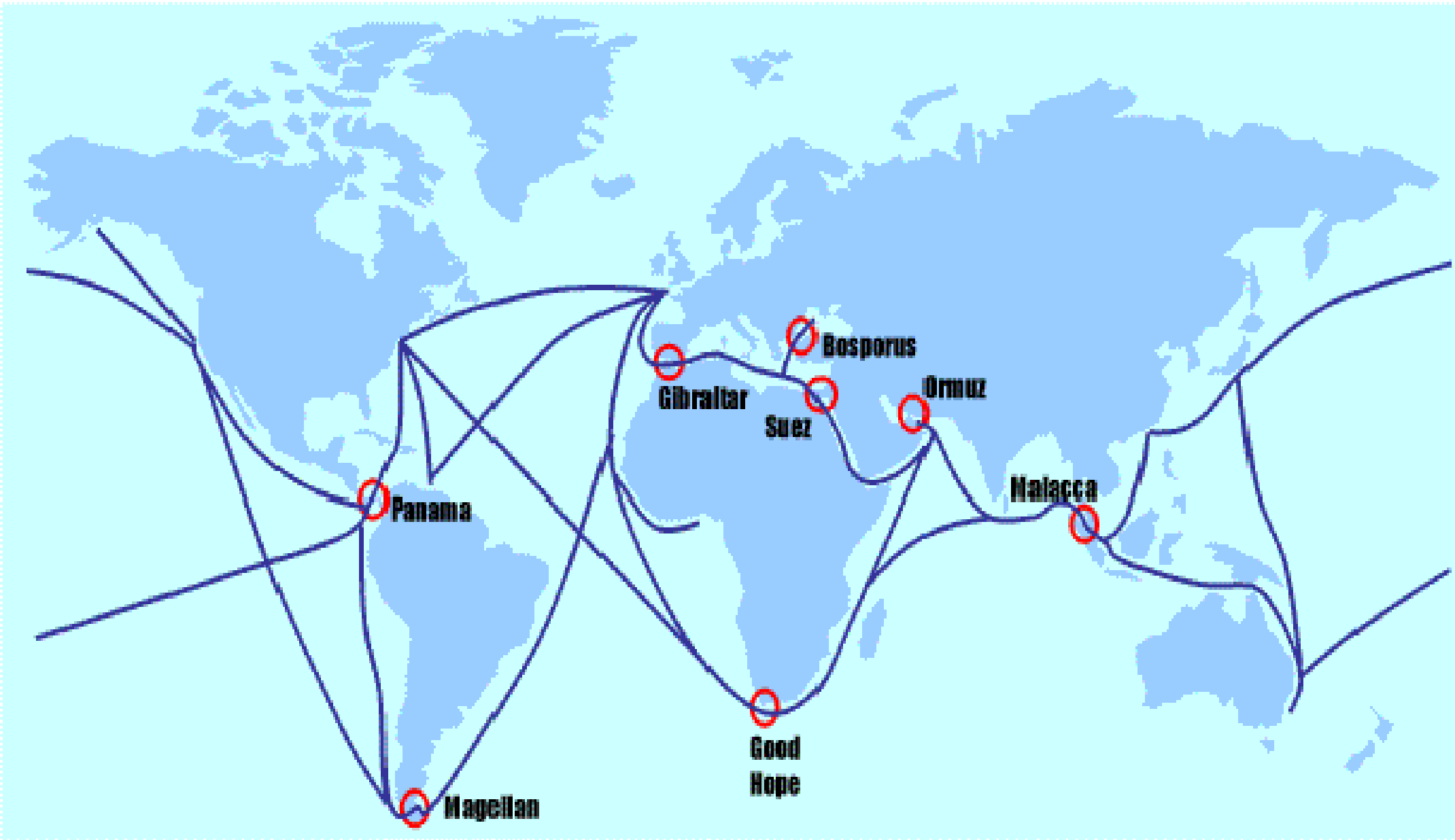
Annexe D

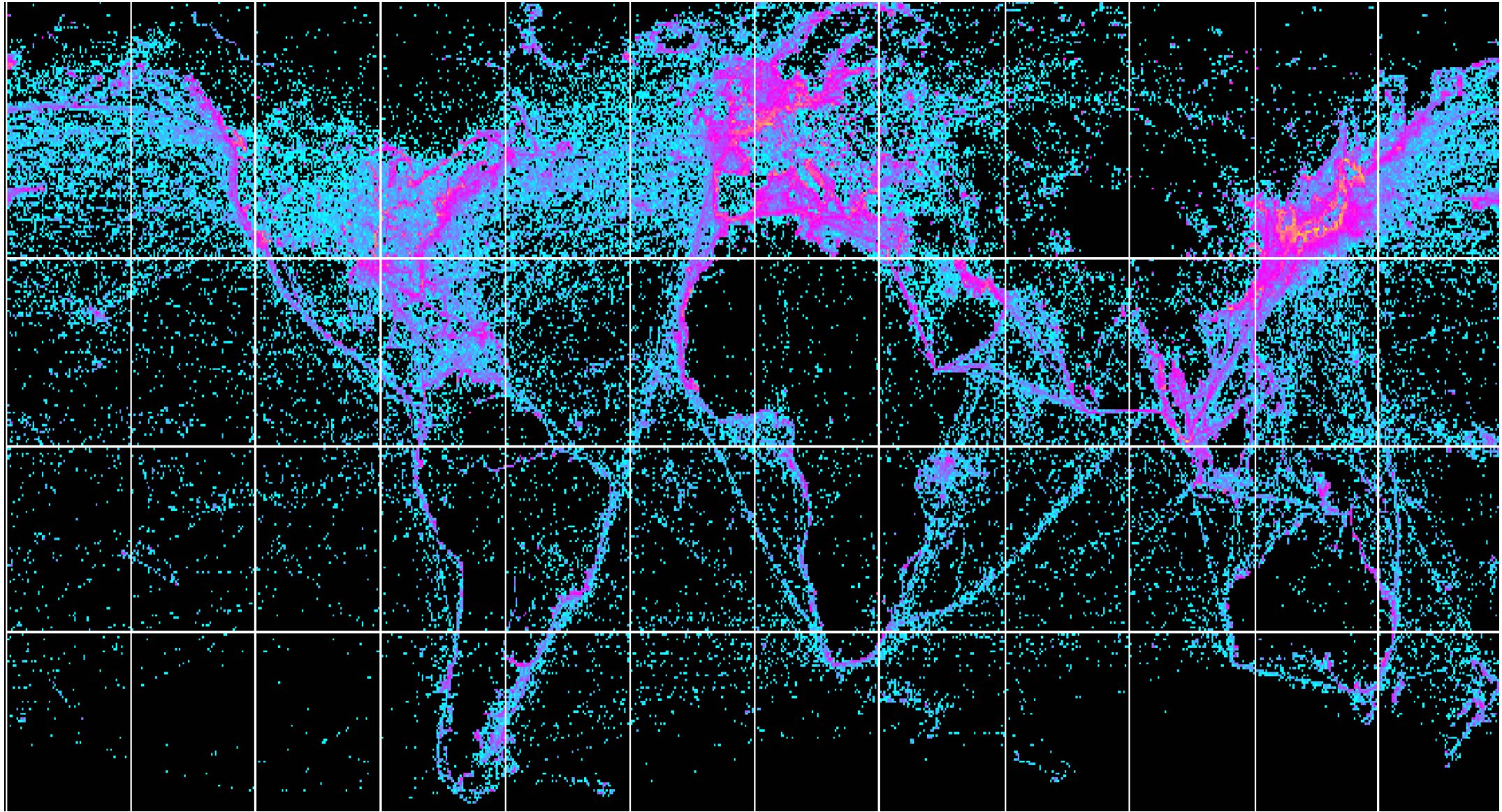
Carte des lumières sur l'océan

et

Carte des routes sur mer

(Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine, Paris)





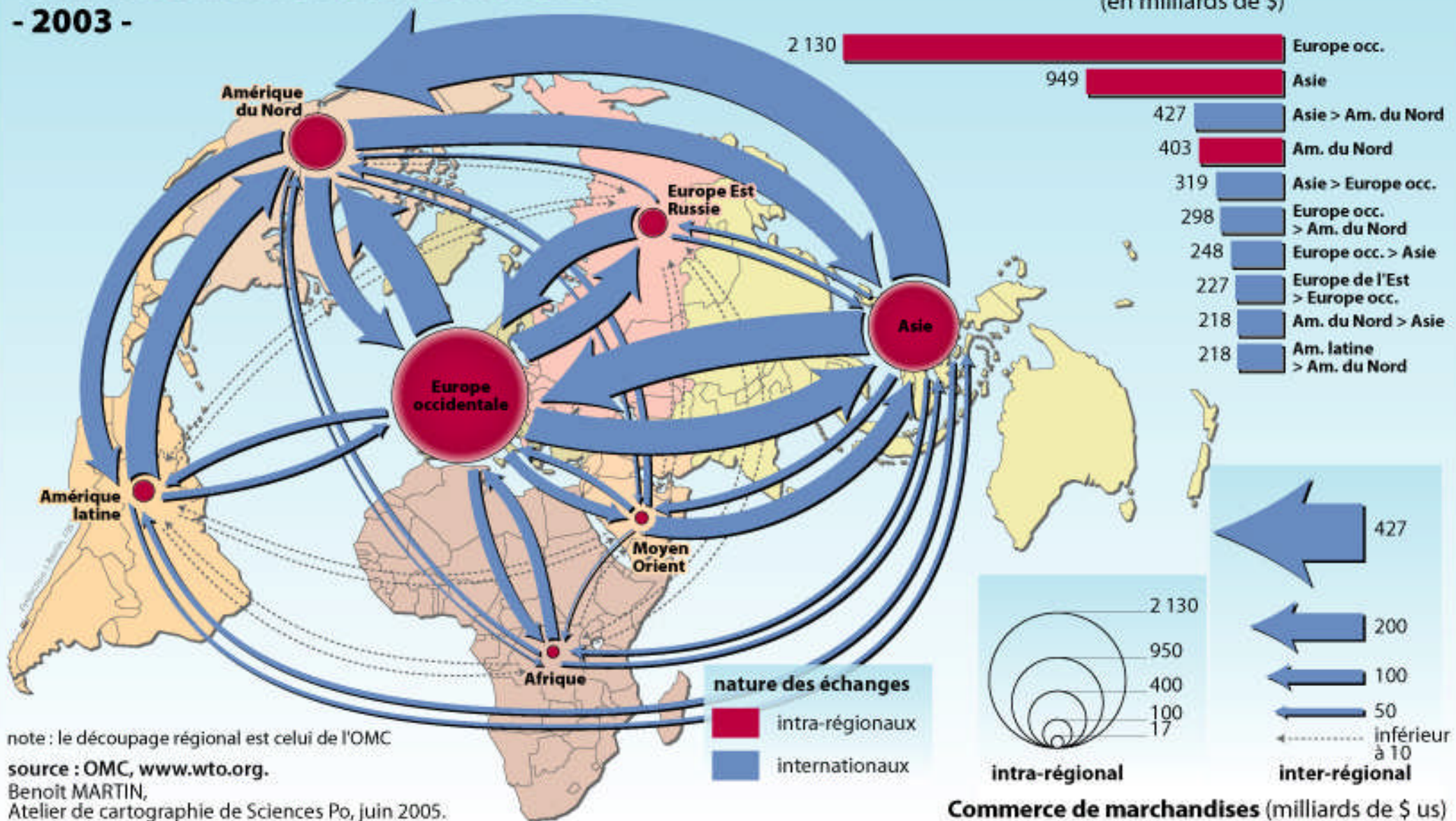
Annexe E

Commerce mondial de marchandises (2003)

(Benoît MARTIN, Atelier de cartographie de Sciences Po, juin 2005)

Commerce mondial de marchandises - 2003 -

Les 10 principaux échanges commerciaux (en milliards de \$)



Annexe F

Résumé des grands principes du *Sea Power 21*

SEA POWER 21

« *Nous devons penser dans les grandes lignes* »¹⁰⁶

– Amiral Vernon Clark

Sea Power 21 est une nouvelle vision stratégique de l'amiral Vernon E. Clark qu'il développe dans un article de *Proceedings* en octobre 2002.

Cette vision repose sur les deux principes suivants:

1. La menace a changé de forme, il faut adapter non seulement l'outil mais aussi la stratégie pour y répondre. Dans ce cadre, il faut, tout en continuant à développer la puissance de frappe et la précision, gagner en réactivité en s'assurant la maîtrise totale de l'information.

2. L'action de la marine américaine était pensée comme une force indépendante se suffisant à elle-même ou agissant en coordination avec les autres composantes. L'une des originalités de *Sea Power 21* est de penser la marine dans une stratégie beaucoup plus élargie dans laquelle les forces navales sont intégrées dans des opérations globales interarmées voire interministériel [interagency].

« Dans les grandes lignes », c'est aussi dépasser les stratégies antérieures centrées sur des crises régionales pour étendre l'action des forces armées aux menaces transnationales.



Sea Power 21 se traduit en trois grands nouveaux concepts : *Sea Strike*, *Sea Shield*, et *Sea Basing*.

SEA STRIKE

Sea Strike est un concept élargi de projection de la puissance offensive à partir de la mer qui met en exergue le commandement, le contrôle, les communications, les renseignements, la surveillance, et la reconnaissance [C⁴ISR – *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*].

C'est fondamentalement un concept très général de projection de la puissance navale qui a pour objet « *de faire subir à l'ennemi les effets de la puissance américaine 24 heures sur 24, 7 jours par semaine,*

¹⁰⁶ « *We must think broadly.* »

créant ainsi choc et effroi d'une façon immédiate mais aussi persistante ». On retrouve ici un concept très « mahanien » de victoire totale et définitive. Les objectifs détaillés :

- Maîtriser l'information et le temps dans une projection interarmées
Ceci est au cœur de la révolution ; ceci est l'aptitude essentielle pour gagner la guerre du XIX^{ème} siècle. Il exige ledit *C⁴ISR* ; une capacité de recueil tout temps, par tout type de vecteur ; une capacité d'analyse et de traitement rapide ; et une capacité de commandement quasi temps réel.
- Frapper avec l'arme adaptée au bon endroit, au bon moment.
Le but est un effet calibré, la précision des armes, et la maîtrise du tempo.
- Hors de portée de l'ennemi
Il s'agit de se mettre hors de portée des armes d'autrui ; cette sécurisation de l'espace passera par une suprématie totale du champ de bataille.
- L'emploi accru des drones et la furtivité
- Si nécessaire, mettre à terre des troupes supportées/protégées par des bases navales
Il y incorpore la défense de théâtre, les capacités d'emport et de contrôle, et une coopération accrue avec le corps des Marines [*USMC – United States Marine Corps*].

Bref, les idées maîtresses de ce concept :

Développer la capacité de projection de la marine américaine en faisant appel à la technologie, en particulier dans le domaine de l'armement et de l'information ; et

Développer la supériorité de l'information qui démultiplie les effets des forces déployées et accélère le temps.

SEA SHIELD

Le deuxième concept novateur de *Sea Power 21* se dénomme *Sea Shield*. L'idée est de passer du concept de défense des voies maritimes de communications [*SLOC – Sea Lines of Communication*], traditionnellement dévolue à la marine, à une défense beaucoup plus globale des intérêts américains sur le territoire et à travers le monde. Les deux objectifs principaux sont la défense du territoire [*Homeland Defense*] et la protection des forces déployées :

- La défense du territoire [*Homeland defense*] devient une priorité¹⁰⁷
Ici, *Sea Power 21* se rapproche du concept de sauvegarde maritime à la française, mais entendu dans un sens beaucoup plus large. Il inclut :
 - L'interministériel [*Interagency*]. Par exemple les gardes de côtes [*Coast Guard*], les douanes,...
 - La défense en couche (de la terre vers le large). Le large est ici étendu très en amont, jusqu'à la proximité des côtes de l'état menaçant. On bénéficie du bouclier anti-missile des frégates *Aegis* capable d'engager un missile en phase de propulsion initiale jusqu'à mi-course
 - La dissuasion nucléaire, dite « la défense ultime »
- La protection des forces déployées permet aussi de rassurer les alliés de circonstance. Cette idée se développe en deux capacités :
 - La capacité de défense missile de théâtre, [*TMD – Theater Missile Defense*] chargée de protéger le plus loin possible à l'intérieur des terres les troupes déployées sur le terrain ;
 - La protection des forces à la mer, et en particulier dans les eaux côtières, d'où le programme du bâtiment du combat dans les littoraux [*LCS – Littoral Combat Ship*] chargé de lutter contre sous-marin côtier, mines, vedettes rapides.

SEABASING

Le troisième et dernier concept développé dans la vision stratégique du *Sea Power 21* est le *Sea Basing*. Ce concept prend en compte l'accroissement de l'influence des forces basées en mer. Il matérialise « la projection de souveraineté des États-Unis en tout point du monde », en fournissant à partir de la mer aux commandants interarmées les éléments vitaux du *command et control*, de l'appui feu et de la logistique, et en réduisant le nombre des éléments vulnérables déployés à terre. Les deux aspects principaux sont :

¹⁰⁷ Il faut se souvenir que ce document était écrit un an après le 11 septembre 2001.

- Commander depuis la mer
Ceci promet l'assurance d'une indépendance du commandement sinon une indépendance totale. L'état-major embarqué en haute mer n'est soumis à aucune contrainte diplomatique ;

- Supporter depuis la mer
Il s'agit de la contribution aux opérations interarmées et offre aussi une indépendance du soutien. Les forces basées en mer peuvent servir à la fois de plate-forme de renseignements prépositionnés, mais aussi de relais logistique flexible.

Sea Basing est au cœur de *Sea Power 21*. Il s'agit plus que jamais de baser en mer les moyens déterminant le succès des opérations menées par les forces interarmées ou coalisées : puissance de feu offensive et défensive ; forces de manœuvre, de commandement et de contrôle, et de logistique. Le concept minimise ainsi le besoin d'amasser des troupes et du matériel à terre, réduit leur vulnérabilité et améliore la mobilité opérationnelle. Il englobe des systèmes de détection et de communications perfectionnés, des munitions de précision et des armes à longue portée tout en mettant en place à l'avance des moyens interarmées aux points où ils peuvent être employés immédiatement et se révéler les plus décisifs.

Il exploite la mutation opérationnelle qu'a connue la guerre, dans laquelle l'accent est passé de la masse à la précision et à l'information, employant les 70 % de la surface terrestre recouverts par les océans comme un vaste champ de manœuvre en soutien de la force interarmées. L'effet dissuasif est induit.

FORCENET

On ne peut pas évoquer *Sea Power 21* sans parler de *ForceNet* qui est en fait la déclinaison sous forme d'un réseau qui lie entre eux les trois concepts de base.

Il s'agit de :

- Tisser un réseau reliant toutes les plates-formes, les centres de commandement, les systèmes d'armes, les senseurs et les combattants.
- Un système ouvert, interopérable et évolutif. Ceci cherche :
 - D'être capable de disperser les moyens mais les relier par un système de communication informatique ;
 - Des forces ayant de réelles capacités d'autonomie d'action et de contrôle (expéditionnaires) ;
 - Une capacité de réponse graduelle en fonction de la menace.

Le but est de maîtriser l'information et d'accélérer le temps. Ceci vise à établir la suprématie de l'information – le dernier domaine restant à conquérir (la suprématie navale et aérienne étant largement acquise).

Sea Power 21 ne se contente pas de décrire ce qu'il convient de faire, le document pose aussi les grands fondements du « comment le faire » en développant trois grands domaines organisationnels nouveaux grâce auxquels la marine se transformera :

Sea Trial permet de définir les priorités en matière d'acquisition de technologie et de matériels d'armements, et d'en organiser le développement.

Sea Warrior cherche à repenser la politique de gestion du Marin, qualifié de guerrier [*Warrior*], en particulier dans le recrutement et la formation.

Sea Enterprise vise à transformer le département de la Marine pour mieux gérer l'adéquation entre le besoin opérationnel exprimé et les ressources financières allouées.

Les perspectives stratégiques de *Sea Power 21* se sont traduites par un concept global d'opération chargé de redistribuer de façon plus efficace les moyens dont disposent la marine américaine.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- ALBION, Robert G., *Makers of Modern Naval Policy, 1798-1947*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1980.
- ALLISON, Graham T., *Essence of Decision*, Boston, MA ; Little and Brown, 1971.
- BAER, George W., *One Hundred Years of Sea Power: The U.S. Navy, 1890-1990*, Stanford CA ; Stanford University Press, 1994.
- BARNET, Richard J., *The rockets' red glare: when America goes to war: the presidents and the people*, New York, NY ; Simon and Schuster, 1990.
- BEACH, Edward L., *The United States Navy: 200 Years*, New York, NY ; Henry Holt and Company, 1986.
- BLECHMAN, Barry M., et KAPLAN, Stephen S., *Force Without War: U.S. Armed Forces As a Political Instrument*, Washington, DC ; The Brookings Institution, 1978.
- BRODIE, Bernard, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1941.
- BULL, Hedley, *The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics*, New York, NY ; Columbia University Press, 1977.
- COLARD, Daniel, *La société internationale après la guerre froide*, Paris ; Editions A. Colin, 1996.
- COLETTA, Paolo E. (ed.), *American Secretaries of the Navy*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1980.
- COOLING, Benjamin F., *Gray Steel and Blue Water*, Hampden, CT ; Archon, 1979.
- CORBETT, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, (1911), Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1972.
- CORBETT, Julian S., *Principes de Stratégie Maritime*, Paris ; Economica et Fondation pour les études de défense nationale, 1993.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé *Traité de Stratégie*, 5^e édition, Paris ; Économica, 2006.
- CROWE, William J., *The line of fire: from Washington to the Gulf, the politics and battles of the new military*, New York, NY ; Simon and Schuster, 1993.
- CROWL, Philip A., « Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian », in PARET, Peter (ed.), *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1986, p. 444-77.
- DAVIS, George T., *A Navy Second to None*, New York, NY ; Harcourt and Brace, 1940.
- DEFAY, Alexandre, *Que sais-je? La géopolitique*, Paris ; Presses Universitaires de France, 2006.

- Department of the Navy, ...*From the Sea: Preparing the Naval Service for the 21st Century*, Washington, D.C., septembre 1992.
- Autobiography of George Dewey*, New York, NY ; Scribner's, 1913.
- GOLDMAN, Emily O., *Sunken Treaties: Naval Arms Control Between the Wars*, University Park, PA; Pennsylvania State University Press, 1994.
- HAGAN, Kenneth J., *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, New York, NY ; Free Press, 1991.
- HALPERIN, Morton H., *Bureaucratic Politics and Foreign Policy*, Washington, DC ; The Brookings Institution, 1964.
- HATTENDORF, John B., *Maritime Strategy and the balance of power: Britain and America in the twentieth century*, New York, NY ; St. Martin's Press, 1989.
- HATTENDORF, John B. (ed.), *Mahan on Naval Strategy*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1991.
- HERRICK, Walter R., Jr., *The American Naval Revolution*, Baton Rouge, LA ; Louisiana State University Press, 1966.
- HOWARTH, Stephen, *To Shining Sea: A History of the United States Navy 1775-1991*, New York, NY ; Random House, 1991.
- JANOWITZ, Morris, *The Professional Soldier*, New York, NY ; The Free Press of Glencoe, 1960.
- JAY, Antony (ed.), *The Oxford Dictionary of Political Quotations*, Oxford ; Oxford University Press, 1996.
- JERVIS, Robert, *Perception and Misperception in International Politics*, Princeton NJ ; Princeton University Press, 1976.
- KAUFMAN, Emily O., *Arms Control During the Pre-Nuclear Era: The United States and Naval Limitation Between the Two World Wars*, New York, NY ; Columbia University Press, 1990.
- KENNEDY, Paul, *Strategy and Diplomacy 1870-1945: 8 Studies*, London ; George Allen and Unwin, 1983.
- KEOHANE, Robert O., et NYE, Joseph S., *Power and Interdependence*, New York NY ; Harper Collins, 1989.
- KEYNES, John Maynard, *The General Theory of Employment, Interest, and Money*, New York, NY ; Harcourt, Brace and World, 1964.
- KRASNER, Stephen D., *Defending the National Interest*, Princeton NJ ; Princeton University Press, 1978.

- LIVEZEY, William E., *Mahan on Sea Power*, Norman, OK ; University of Oklahoma Press, 1981.
- LOVE, Robert W., Jr. (ed.), *The Chiefs of Naval Operations*, Annapolis MD ; Naval Institute Press, 1980.
- MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power on History, 1660-1783*, Boston, MA ; Little and Brown, 1890.
- MORGENTHAU, Hans J., *Politics Among Nations*, New York, NY ; Knopf, 1973.
- PAULLIN, Charles O., *Paullin's History of Naval Administration 1775-1911*, Annapolis MD ; Naval Institute Press, 1968.
- PELLS, *Not Like Us. How Europeans Have Loved, Hated and Transformed American Culture Since WWII*, New York, NY ; Basic Books, 1997.
- PERRET, Geoffrey, *A country made by war: from the Revolution to Vietnam: The story of America's rise to power*, New York, NY ; Random House, 1989.
- RHODES, Edward, *The Pursuit of Hegemony*, New York, NY ; Columbia University Press.
- ROPP, Theodore, *The Development of a Modern French Navy: French Naval Policy 1871-1904*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1987.
- SEAGER, Robert II, *Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1977.
- SHULMAN, Mark Russell, *Navalism and the Emergence of American Sea Power 1882-1893*, Annapolis, MD ; Naval Institute Press, 1995.
- SMITH, General Sir Rupert, *The Utility of Force: The Art of War in the Modern World*, New York, NY ; Penguin Books, 2005.
- SMITH, Tony, *America's Mission. The United States and the Worldwide Struggle for Democracy in the Twentieth Century*, Princeton ; Princeton University Press, 1994.
- SPROUT, Harold and Margaret, *The Rise of American Naval Power 1776-1918*, Princeton ; Princeton University Press, 1944.
- SPROUT, Harold and Margaret, *Toward a New Order of Sea Power*, Princeton ; Princeton University Press, 1940.
- SPROUT, Margaret T., « Mahan Evangelist of Sea Power », in EARLE, Edward M. (ed.), *Makers of Modern Strategy*, Princeton, NJ ; Princeton University Press, 1943, p. 415-45.
- TANGREDI, Sam (ed.), *Globalization and Maritime Power*, Washington, DC ; Institute for National Strategic Studies, NDU, 2002.
- VIGARIÉ, André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris ; Institut de stratégie comparée, 1995.

WALTZ, Kenneth, *Theory of International Politics*, New York, NY ; Random House, 1979.

WESTCOTT, Allan (ed.), *Mahan on naval warfare: selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, Mineola, NY ; Dover Publications, 1999.

WHITE, Donald, D. *The American Century. The Rise and Decline of the United States as a World Power*, New Haven, CT ; Yale University Press, 1996.

Articles de revues

BREEMER, Jan S., « The End of Naval Strategy: Revolutionary Change and the Future of American Naval Power », *Strategic Review*, vol. 22, n. 2, printemps 1994, pp. 40-53.

CAVANAUGH, Carey et PORTER, CDR Wayne, USN, « A New Approach to Multilateral Global Maritime Security », document de travail.

CAVAS, Christopher P., « The Thousand-Ship Navy », *Armed Forces Journal*, décembre 2006, pp. 26-39.

COHEN, Eliot A., « The mystique of U.S. Air Power », *Foreign Affairs*, vol. 73, n. 1, janvier/février 1994, pp. 109-124.

CROPSEY, Seth, « The global trident », *Armed Forces Journal*, décembre 2006, pp. 17-22.

DONNELLY, Tom (ed.), « The Navy adrift: What do we want our surface fleet to do for us? », *Armed Forces Journal*, juillet 2006, pp. 10-11.

GRIFFIN, Christopher et BLUMENTHAL, Dan, « LCS: A solution for the Asia littoral », *Armed Forces Journal*, décembre 2006, pp. 23-28.

HAGAN, Kenneth, « What Goes Around ... », *Proceedings*, 118: 5, mai 1992, pp. 88-91.

HOFFMAN, Frank G., « A New Maritime Strategy: Navigating Uncertain Waters », 6 novembre 2006, Foreign Policy Research Institute, E-Note, www.fpri.org.

HUNTINGTON, Samuel P., « National Policy and the Transoceanic Navy », *Proceedings*, mai 1954, pp. 483-493.

HUNTINGTON, Samuel P., « The Clash of Civilizations? », *Foreign Affairs*, vol. 72, n. 3, Summer 1993, pp. 22-49.

KEUHN, CDR John T; USN (Ret.), « The Influence of Mahan Upon Sea Power », *Proceedings*, janvier 2007, pp. 80-81.

KLAMPER, Amy, « Traction: The '1,000-Ship Navy' Concept begins to take hold as the Naval War College reaches out for opinion, support », *Seapower*, décembre 2006, pp. 10-13.

- MAHAN, Alfred Thayer, « Considerations Governing the Disposition of Navies », *National Review*, juillet 1902, pp. 701–719.
- McGRATH, CDR Bryan G., USN, « 1,000-Ship Navy and Maritime Strategy », *Proceedings*, janvier 2007, p. 30.
- MORGAN, VADM John et MARTOGLIO, RADM Charles, USN « Global Maritime Network », *Proceedings* novembre 2005, pp.14-16.
- MULLEN, ADM Mike, USN, « What I Believe: Eight Tenets That Guide My Vision for the 21st Century Navy », *Proceedings* janvier 2006.
- NATTER, ADM Robert J. (Ret.) et PILLING, ADM Donald (Ret.), « Achieving the Right Mix », *Proceedings*, ADM octobre 2006, pp. 14-16.
- ODOM, William E., « Transforming the Military », *Foreign Affairs*, vol. 76, n. 4, juillet/août 1997, pp. 54-64.
- PETERS, Ralph, « The Sleeping Service: The Navy has a brilliant future – if it wakes up », *Armed Forces Journal*, décembre 2005, pp. 40-43.
- PINE, Art, « Laying the Keel for a New Maritime Strategy », *Proceedings*, décembre 2006, pp. 32-34.
- POLLAR, Norman, « Meeting the Challenge of a New Era », *Proceedings*, décembre 2005, pp. 88-9.
- RHODES, Edward, « Wilson, Roosevelt, and Defense Policy in the 1990's », *Defense Analysis*, vol. 8, n. 3, 1992, pp. 295-300.
- RHODES, Edward, « Constructing Peace and War: An Analysis of the Power of Ideas to Shape American Military Power », *Millennium: Journal of International Studies*, vol. XXVI, n. 1, mars 1995, pp. 53-85.
- STUBBS, CAPT Bruce B., USCG (Ret.), « Making the 1,000-Ship Navy a Reality », *Proceedings*, janvier 2007, pp. 60-65.
- THOMASON, Ben, « Joint Harbor Operations Centers: USCG-USN joint command in action », *Proceedings*, www.uscg.mil/proceedings, automne 2006.
- ULLMAN, Harlan, « Firing On the Up Roll : The 1,000-Ship Navy – Turning a Slogan into a Strategy », *Proceedings*, octobre 2006, p. 10.
- ZUCKERMAN, Mortimer, « A Second American Century », *Foreign Affairs*, vol. 77, n. 3, mai/juin 1998, pp. 18-31.

Articles de presse

- GIRARD, Renaud, « Golfe : “l’heure de gloire” de l’US Navy », *Le Figaro*, lundi 2 mars 1998, p. 7.

« The War of 1898: Forget the *Maine* ! », *The Economist*, 3 janvier, 1998.

Textes des adresses

MULLEN, ADM Mike, USN, « Establishing a Global Network of Maritime Nations for a Free and Secure Maritime Domain », 17th International Seapower Symposium, Newport, RI, 21 septembre 2005.

MULLEN, ADM Mike, USN, Current Strategy Forum, Naval War College, Newport, RI, 14 juin 2006.

MULLEN, ADM Mike, USN, Regional Sea Power Symposium, Venise, Italie, 12 octobre 2006.

MULLEN, ADM Mike, USN, « Global Seapower for a new Era: Toward a 1,000 Ship Navy », document de travail.

Sites « web »

www.history.navy.mil/index.html

- Department of the Navy, Naval Historical Center

www.usni.org

- United States Naval Institute

www.navy.mil

- United States Navy, site officiel

www.seapowerambassador.org

- Seapower Ambassador

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
---------------------------	----------

I. QUELQUES POINTS D'ANCRAGE INCONTOURNABLES	2
A. Les origines de la <i>thalassocratie</i>	2
B. Les fins strategiques.....	3
1. Un rôle historique : la <i>guerre de course</i>	3
2. Le <i>Grand Tournant</i> : vers la <i>guerre d'escadre</i>	5
II. LE DEVELOPPEMENT D'UNE THALASSOCRATIE AMERICAINE.....	6
A. Le développement d'une strategie.....	6
1. Un developpement par l'interet ...?	6
2. ... ou un developpement par l'idee voire l'image ?	7
B. Le poids du stratege ou sa strategie ?.....	9
1. Une certaine vision du monde : esquisse de l'epoque	9
2. Principes fondamentaux de Mahan.....	13
III. QUE PENSERIEZ-VOUS D'UNE FLOTTE AMERICAINE ?	16
A. À la derive et sans boussole ...?.....	16
1. Défis et menaces du monde nouveau.....	16
2. Des reponses initiales	19
B. ... ou <i>en avant toute</i> ?	22
1. une nouvelle strategie maritime nationale et une cooperation accrue	22
2. D'« autres » reponses possibles	
CONCLUSION	32
ANNEXES	
Annexe A	36
« Chronologie cartographique »	

Annexe B	46
« Carte des lumières près/sur les littoraux »	
Annexe C	48
« Grandes agglomérations (2003) »	
Annexe D	50
« Carte des lumières sur l’océan » et « Carte des routes sur mer »	
Annexe E	53
« Commerce mondial de marchandises (2003) »	
Annexe F	55
Résumé des grands principes du <i>Sea Power 21</i>	