

Dossier Grande Bretagne Episode 9



La Royal Navy britannique a-t-elle les moyens de ses ambitions ?

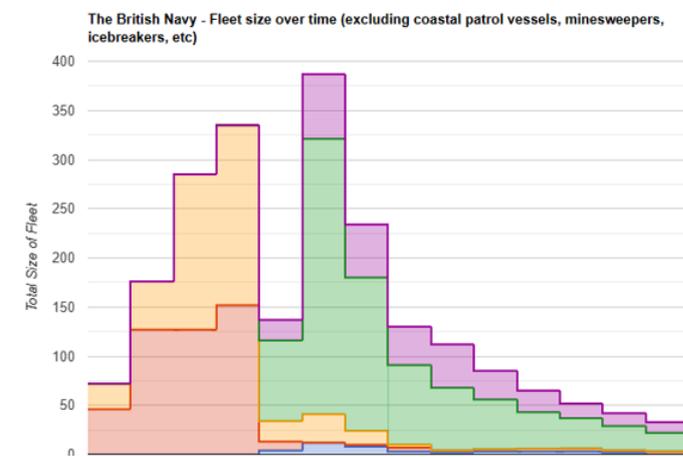
SIE28 de l'EGE

Lors de la guerre de Cent Ans, la capacité du Royaume d'Angleterre à mener une guerre expéditionnaire sur le continent européen était entièrement dépendante de sa domination navale, établie lors de la bataille de l'Écluse en 1340. La défaite anglaise à La Rochelle sonnera pareillement le glas pour l'effort expéditionnaire anglais. Pourtant, après la fin de la guerre, ni la France ni l'Espagne ne maintiendront de marines permanentes ; les coûts sont simplement prohibitifs. C'est en 1512 que l'Angleterre établit une marine de guerre comme on l'entend aujourd'hui. À cette Royal Navy, on ajoute le *Council of the Marine* en 1542, sorte de département de la marine. Cette marine fait rapidement ses preuves en détruisant la Grande Armada d'Espagne en 1588, préservant l'Angleterre d'une possible invasion espagnole.

La Royal Navy fait de l'Empire britannique le maître incontesté des océans après la destruction de la flotte franco-espagnole lors de la bataille de Trafalgar en 1805. C'est le début de la *Pax Britannica*. Celle-ci n'est remise en cause qu'à l'avènement des navires à propulsion mécanique et des cuirassés vers la fin du XIX^e siècle. L'anxiété britannique face à la montée en puissance de la marine allemande est d'ailleurs un facteur déterminant dans l'enlisement des relations anglo-allemandes au début du XX^e siècle. La bataille du Jutland, qui opposera la Royal Navy à la Marine impériale allemande, se soldera par une impasse et de lourdes pertes pour les Britanniques. C'est la fin de la domination incontestée des Britanniques sur les mers. Bien qu'elle reste une force importante, la Royal Navy souffrira souvent d'autres revers significatifs, notamment face au Japon, qui lui inflige de lourdes pertes lors de la Seconde Guerre mondiale.

Doctrine de la Royal Navy

La *Royal Navy* est traditionnellement chargée de la défense du territoire. Seule puissance européenne insulaire, sa sécurité dépend de sa capacité à empêcher des puissances hostiles d'envahir son territoire et à protéger son commerce maritime.



Source : Historic UK

On peut observer sur ce graphiqueⁱ des réductions marquées du nombre de navires, avec la disparition totale des cuirassés dès les années 1950, et une réduction notable du nombre de porte-avions à partir des années 1960, au profit de forces sous-marines plus importantes. La retraite des croiseurs et la raréfaction du porte-avions comme élément clé de la puissance navale britannique vont faire du *destroyer* (incluant la frégate moderne, qui est en réalité une forme

de destroyer léger) la seule unité de surface majeure. De surcroît, la taille de la flotte passe de plus de 200 navires majeurs à moins de cinquante au milieu des années 2000. De même, les effectifs passent de 150 000 à moins de 30 000 sur cette même période.

Il est réducteur de simplement expliquer cette atrophie par l'« effondrement » de l'Empire britannique et la réduction de ses moyens industriels. Il faut également y voir une adaptation pragmatique aux changements des circonstances économiques et géostratégiques de la nation.

La guerre froide apporte des changements majeurs à la situation géopolitique du Royaume-Uni. Premièrement, la défaite de l'Allemagne et son occupation par les puissances alliées éliminent de manière plus ou moins définitive toute menace provenant d'Europe de l'Ouest. Faisons abstraction de la puissance continentale considérable de l'Armée rouge, qui représentait, en réalité, une menace plutôt indirecte (toute confrontation majeure entre le Pacte de Varsovie et l'OTAN se serait déroulée en Europe centrale). L'arme nucléaire et ses promesses apocalyptiques redéfinissent pour tous les acteurs le concept de défense. Après les États-Unis, l'URSS se dote de l'arme nucléaire dès 1949. Le Royaume-Uni suit peu après, avec la détonation de sa première arme nucléaire en 1952. Dès lors, la course à l'armement qui oppose les États-Unis et l'Union soviétique entraîne les alliés occidentaux dans la sphère d'influence américaine. La doctrine de la destruction mutuelle assurée, exigeant que l'on se dote de moyens de riposte pour garantir que le territoire ne risque pas l'annihilation nucléaire sans possibilité de réplique, impose donc la possession d'un arsenal crédible. C'est finalement à la Royal Navy, avec sa nouvelle flotte de sous-marins lanceurs d'engins, qu'est assignée la responsabilité d'assurer la défense nucléaire du Royaume-Uni.

La fin de l'Empire colonial britannique est également un facteur majeur. La Royal Navy avait, depuis des siècles, assuré le commerce entre la métropole et les colonies. Les États-Unis, dans leur nouveau rôle de gardiens du commerce mondial, éliminent une fonction de longue date de la marine britannique. Cela, combiné aux profondes difficultés économiques qui frappent la Grande-Bretagne après la guerre, conduit à des réductions drastiques de la taille de la Royal Navy, laquelle se concentre de plus en plus sur un rôle de soutien aux opérations de l'OTAN. Les cuirassés restants de la Seconde Guerre mondiale sont immédiatement éliminés car obsolètes. Mais, contrairement aux États-Unis, qui continuent à maintenir une importante force aéronavale au sein de l'US Navy, la Royal Navy laisse son aéronavale s'atrophier au profit de l'arme stratégique qu'est la force sous-marine. En contrepartie, le nombre de sous-marins nucléaires augmente jusqu'à atteindre un maximum de douze sous-marins d'attaque nucléaire et quatre sous-marins lanceurs d'engins.

En 2021, le gouvernement britannique a publié un document d'orientation intitulé *Global Britain in a competitive age*ⁱⁱ. Dans ce document, il explique les facteurs clés pris en considération pour sa doctrine moderne. On parle ici de la défense de la métropole, bien sûr, mais aussi des territoires d'outre-mer stratégiques, notamment Gibraltar, la base aérienne de Chypre, les territoires de l'océan Indien, des Caraïbes et les Malouines. À cet effet, le gouvernement britannique envisage une présence navale permanente dans toutes ces zones, prouvant que la Royal Navy reste le fer de lance de la politique étrangère britannique. D'autre part, l'intégration profonde du Royaume-Uni dans l'appareil militaire de l'OTAN n'est pas remise en cause, mais plutôt renforcée. Le Royaume-Uni adopte volontiers sa nouvelle position dans le nouvel ordre mondial, préférant sans doute une place d'honneur dans le *praetorium* américain plutôt que de faire route seule ou de n'être qu'une nation parmi tant d'autres dans la communauté européenne.

On peut donc résumer la doctrine moderne de la Royal Navy à ces grandes lignes : maintenir une présence britannique dans les territoires d'outre-mer jugés stratégiques, maintenir la dissuasion nucléaire britannique, et préserver des relations privilégiées avec les États-Unis grâce à une participation enthousiaste à l'OTAN ainsi qu'à toutes autres initiatives bilatérales ou multilatérales conçues par les États-Unis (on peut citer, par exemple, la guerre en Irak ou plus récemment l'initiative AUKUS).

La question doit tout de même se poser : malgré la diminution de l'ampleur de ses ambitions géopolitiques, le Royaume-Uni se perçoit-il encore comme une grande puissance militaire, et ses moyens navals sont-ils encore à la hauteur de ses ambitions ?

La Royal Navy en 2024

La composition de la Royal Navy a beaucoup changé depuis les années 2000. Avec le retrait des porte-avions de la vétuste classe *Invincible* dans les années 2010 et de ses chasseurs Harriers, la Royal Navy s'est retrouvée sans force aéronavale de frappe pour la première fois depuis la Première Guerre mondiale. Cette période de hiatus a pris fin avec la mise en service d'une nouvelle classe de porte-avions en 2017, mais ceux-ci ont pris plusieurs années à devenir opérationnels, car dépourvus de chasseurs. (Les F-35 destinés au service aéronaval n'ayant pas encore été livrés par les États-Unis). Et même là, les nouveaux chasseurs ne sont pas en nombre suffisant pour fournir des escadrons aux deux navires et n'appartiennent pas à la Royal Navy, mais à la Royal Air Force, le gouvernement ayant décidé de n'opérer qu'un seul porte-avion à la fois pour des raisons budgétaires.

Porte-Avions

Les deux porte-avions de la classe *Elizabeth* forment le cœur opérationnel de la Royal Navy. Capables de transporter deux escadrons de chasseurs furtifs F-35, ces bâtiments de guerre représentent une force de frappe considérable (quoique bien moindre que celle des supercarriers américains avec leurs 80+ aéronefs). Mais le choix de les doter de propulsion conventionnelle au lieu de nucléaire limite leur polyvalence, puisque ceux-ci doivent en tout temps être escortés par une unité de réapprovisionnement. De plus, ces navires ne sont pas dotés de catapultes de lancement, ce qui limite le poids opérationnel des chasseurs lancés sur le pont.

Destroyers/frégates :

La Royal Navy est composée de 15 navires combattants de surface, soit 6 destroyers modernes et 9 frégates de design obsolète, en cours de remplacement.

Le projet Type 45, qui était à l'origine la classe devant remplacer les 16 destroyers de type 42 (dont 2 furent coulés lors de la guerre des Malouines), a vu son plan modifié. Le projet initial prévoyait de remplacer ces 16 destroyers vétustes par 12 destroyers modernes, mais les coupures budgétaires des années 2000 ont réduit ce nombre d'abord à 8, puis finalement à 6. Cela représente une réduction de 50 % du programme original et de 63 % si l'on prend en compte la taille de la flotte de destroyers que possédait la Royal Navy dans les années 1990.

D'autre part, il existe une classe de frégates dite « multi-rôle » pouvant opérer indépendamment ou dans une flotte. Originellement, 16 bâtiments ont été construits, mais 3 ont été vendus à la marine chilienne et 4 autres ont été décommissionnés, laissant 9 plateformes en opération. Vieilles de plus de trente ans, le design est obsolète et en cours de remplacement par les navires de type-26. Cependant, ce processus prendra plus d'une décennie, ce qui signifie que les vieilles frégates devront rester en service pendant plusieurs années encore. 9 exemplaires sont prévus, mais seulement 8 ont été commandés, ce qui signifie que la Royal Navy se retrouvera avec une flotte de combattants de surface de 14 navires

une fois le programme complété, soit une réduction de génération en génération de 32 à 14, soit une réduction de 56 %.

Le gouvernement britannique, conscient d'une certaine faiblesse par rapport à la taille de la flotte, a néanmoins planifié de renflouer le nombre de navires avec la production d'un nouveau modèle de frégate, encore plus légère et donc moins chère à opérer, le type 32. 5 exemplaires sont actuellement planifiés, ce qui porterait la flotte de combattants de surface à 19 plateformes une fois le programme complété, avec 4 autres plateformes d'une autre classe de frégates légères en cours de conception, ce qui amènerait la flotte à une force potentielle de 24 plateformes. Cela étant dit, et au vu des tendances récentes du gouvernement britannique qui réduit les enveloppes budgétaires pour l'achat de nouveaux navires, on ne peut tenir pour acquis que les programmes actuels seront complétés sans réduction de leur carnet de commandes.

Navires auxiliaires:

Au-delà des navires combattants de surface, la Marine Royale compte sur une flotte de 5 transports de troupe (2 en réserve, trois actifs), de 7 vaisseaux de réapprovisionnements (6 actifs, 1 en réserve) et de 8 patrouilleurs de longue portée. Mais il faut mentionner, que le gouvernement Starmer a récemment annoncéⁱⁱⁱ la retraite permanente de 2 réapprovisionneurs, 2 transports de troupes et d'une frégate pour causes budgétaires. Donc on peut déjà entrevoir une baisse qualitative des capacités de la flotte.

Sous-marins :

À la flotte de SSBN de la Royal Navy seule incombe la responsabilité de répondre à une attaque nucléaire. C'est donc la marine qui est seule responsable du dispositif de dissuasion nucléaire du Royaume-Uni. À cet effet, 4 SSBN de la classe *Vanguard*, datant des années 90, avec un remplacement planifié pour les années 2030. La classe *Vanguard* sera remplacée par un nombre égal de la future classe *Dreadnought*.

Dans le rôle conventionnel, la Royal Navy possède 7 SSN. Un de la vétuste classe *Triumph* et six de la nouvelle classe *Astute*, avec un septième en construction, ce qui permettra le retrait du dernier *Triumph* au profit de l'opération de 7 nouveaux sous-marins. Une nouvelle classe *AUKUS* est en cours d'élaboration et remplacera éventuellement la classe *Astute*, tout en servant de nouvelle plateforme à propulsion nucléaire pour la Royal Australian Navy.

La flotte en résumé (n'incluant pas les plateformes mineures)

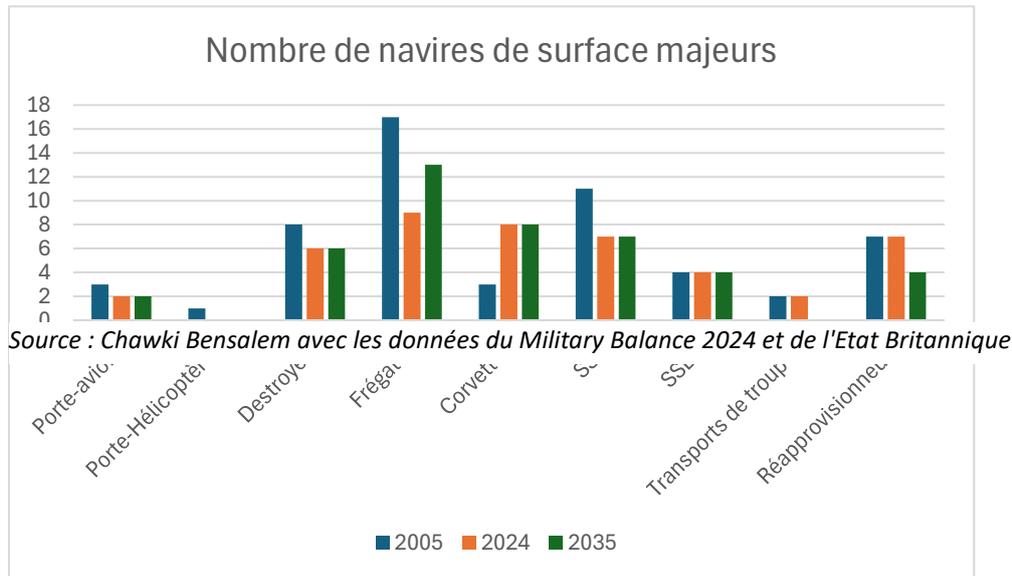
	2005	2024	2035
Porte-avions	3	2	2
Porte-Hélicoptères	1	-	-
Destroyers	8	6	6
Frégates	17	9*	13
Corvettes	3	8	8
SSN	11	7	7
SSBN	4	4	4
Transports de troupes	2	2**	-
Réapprovisionneurs	7	7***	4

Source : Chawki Bensalem avec les données du Military Balance 2024 et de l'Etat Britannique

* Selon l'annonce récente du gouvernement, 1 frégate sera prochainement retirée.

** Selon l'annonce récente du gouvernement, les 2 transports seront prochainement retirés.

*** Selon l'annonce récente du gouvernement, 2 réapprovisionnementneurs seront prochainement retirés.



Source : Chawki Bensalem avec les données du Military Balance 2024 et de l'Etat Britannique

On peut donc constater que, sur une période de 30 ans, la tendance à la réduction de la flotte se poursuit. Compte tenu des coupures budgétaires successives qui s'ajoutent aux retraits déjà prévus, il n'est pas déraisonnable de penser que la flotte en 2035 pourrait encore se réduire si les conditions économiques du Royaume-Uni continuent à se détériorer.

Ajoutons à cela que, d'ici 2035, les destroyers de type 45 seront eux-mêmes proches de la trentaine d'années de service et donc généralement obsolètes, tout comme les corvettes. On pourrait donc envisager la possibilité d'un retrait de ces deux classes de navires, d'autant plus qu'aucun remplacement n'a été annoncé pour le moment.

Le nombre de navires disponibles sur le papier ne donne pas une image complète de l'état de la flotte. Une marine moderne n'est pas capable d'opérer la totalité de ses plateformes en permanence. Les navires modernes nécessitent une maintenance constante ainsi que de longs cycles de réparation et de reconditionnement, parfois en cale sèche. Ces navires sont indisponibles pendant la durée de leurs périodes de maintenance, au cours desquelles ils sont souvent partiellement démantelés pour procéder à des réparations ou au remplacement d'équipements sophistiqués. Les équipages, eux aussi, ont besoin de repos, et des rotations doivent être effectuées. Si le nombre de marins et d'officiers qualifiés est insuffisant, des navires peuvent être mis en réserve sans équipage, comme cela a déjà été le cas pour les navires de la classe *Albion*, laissés sans équipage, ou pour les porte-avions, dont un seul est opéré à la fois.

Les chiffres exacts ne sont généralement pas disponibles pour des raisons de sécurité nationale. Cependant, en 2019, à la suite d'une question posée par un membre de l'opposition, Annabel Goldie, baronne et membre du gouvernement de l'époque, a révélé le nombre de vaisseaux de la flotte en maintenance prolongée (c'est-à-dire en complète indisponibilité). Elle a affirmé que 5 des 9 frégates et 2 des 6 destroyers étaient en maintenance prolongée, soit 55 % des frégates et 33 % des destroyers. Un taux de mise hors service pour maintenance supérieur à 50 % est catastrophique, d'autant plus compte tenu des engagements continus de la flotte au niveau global et de la croissance parallèle des flottes russes et chinoises.

Si l'on brosse un portrait de la flotte à venir, surtout en comparaison avec celle des années 2000, l'image est sombre. La Royal Navy est désormais dépourvue de transporteurs de troupes, a réduit son nombre de porte-avions de 33 %, a vu ses capacités de ravitaillement lourdement diminuer, ainsi que le nombre de sous-marins opérationnels et de frégates disponibles, bien que ce dernier point devrait légèrement s'améliorer d'ici 2035. Ce bilan expose la déchéance de ce qui fut jadis la première puissance navale mondiale. En l'an 2000, la Royal Navy était la troisième flotte du monde ; aujourd'hui, elle a été dépassée par l'Inde, la Chine et le Japon, tombant ainsi à la 6^e place.

Zones d'intérêt britannique dans le monde

Les zones d'intérêt britannique à travers le monde se distinguent par deux catégories principales de territoires : les territoires d'outre-mer et les bases navales situées à l'étranger. Parmi les territoires d'outre-mer, plusieurs sont au cœur de différends territoriaux et font l'objet de revendications par des puissances voisines, à l'image des îles Malouines, de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich, de Diego Garcia, ainsi que des îles Turques-et-Caïques. D'autres, en revanche, jouent un rôle stratégique essentiel pour le Royaume-Uni en facilitant le déploiement de ses forces militaires et en consolidant son influence géopolitique, notamment dans des régions stratégiques comme l'Indopacifique, l'Arctique et l'Antarctique.

Les territoires d'outre-mer

Le Royaume-Uni compte à ce jour quatorze territoires d'outre-mer : Anguilla, les Bermudes, les îles Caïmans, la Géorgie du Sud et les îles Sandwich du Sud, les îles Malouines, Montserrat, les îles Pitcairn, Sainte-Hélène Ascension et Tristan de Cunha, le territoire antarctique britannique, le territoire britannique de l'océan Indien, les îles Turques-et-Caïques et les îles Vierges britanniques.

Les verrous maritimes britanniques contestés comme territoires

Parmi ces territoires et selon le Comité de la décolonisation de l'ONU¹⁴, il existe actuellement dix territoires britanniques en litige, dont les îles Malouines, la Géorgie du Sud et les îles Sandwich revendiquées par l'Argentine ; l'île de Diego Garcia revendiquée par l'île Maurice (qu'elle a obtenu) ; Gibraltar revendiqué par l'Espagne, et enfin les îles Turques-et-Caïques qui nourrissent les ambitions territoriales du Canada.



Source : Wikipedia

Les îles Malouines, la Géorgie du Sud et les îles Sandwichs du Sud

L'Argentine revendique depuis longtemps les îles Malouines^v, la Géorgie du Sud et les îles Sandwich du Sud^{vi}, qu'elle considère comme une part intégrante de son territoire. Ces revendications, constitutionnalisées en 1994^{vii}, s'appuient sur des arguments historiques, géographiques et juridiques. Les dispositions transitoires de la Constitution argentine de 1994 réaffirment la souveraineté légitime et imprescriptible de l'Argentine sur ces territoires et fixent leur récupération pacifique comme un objectif permanent, respectueux du droit international et du mode de vie des habitants.

Ces îles sont stratégiquement situées entre l'Atlantique Sud et l'Antarctique, une région riche en ressources maritimes et en hydrocarbures^{viii}, source de rivalités internationales. L'Argentine y renforce son influence^{ix}, tandis que le Royaume-Uni maintient une présence militaire pour défendre ses intérêts.

La Géorgie du Sud et les îles Sandwich sont administrées depuis les Malouines par un représentant de la Couronne britannique, et leur défense repose sur le Royaume-Uni. La base aérienne de Mount Pleasant^x, inaugurée en 1985, est un atout clef, assurant un rôle logistique et opérationnel pour la Royal Air Force et la Royal Navy dans l'Atlantique Sud. Le HMS Forth, patrouilleur de classe River Batch 2, basé aux Malouines depuis 2019, assure la souveraineté britannique sur l'archipel et ses environs^{xi}. Il ravitaille régulièrement les forces militaires et transporte des marchandises civiles, soulignant son importance dans le maintien de la présence britannique.

L'île de Diego Garcia

L'île de Diego Garcia, dans l'archipel des Chagos, est un territoire stratégique des territoires britanniques de l'océan Indien, essentiel pour la surveillance des routes maritimes critiques et les opérations militaires régionales. Depuis 1966, elle abrite une base conjointe Royaume-Uni/États-Unis, utilisée pour des missions de lutte contre le terrorisme, de surveillance

maritime et de déploiement dans les régions Asie-Pacifique et Moyen-Orient. Le bail de cette base, renouvelé en 2016 pour 20 ans, garantit son usage militaire jusqu'en 2036.

Cependant, Diego Garcia est au cœur d'un litige territorial opposant le Royaume-Uni à l'île Maurice. La Cour internationale de justice^{xii}, en 2019, a jugé illégale la séparation de l'archipel des Chagos de Maurice avant son indépendance en 1968, et l'Assemblée générale des Nations unies a appuyé cet avis. En octobre 2024, Londres a reconnu la souveraineté mauricienne sur l'archipel tout en conservant sa base militaire conjointe^{xiii}, soulignant son importance stratégique pour les intérêts occidentaux.

Maurice, soutenue par la Chine^{xiv}, pourrait accroître l'influence de Pékin dans cette région stratégique, alimentant les préoccupations des puissances occidentales. Cette restitution, tout en maintenant la présence militaire britannique, inquiète Londres, car elle pourrait inciter d'autres revendications sur ses territoires d'outre-mer, notamment ceux à forte importance géopolitique ou économique. L'avenir de Diego Garcia dépendra des évolutions géopolitiques et des pressions internationales, qui pourraient remettre en question ce fragile statu quo.

Gibraltar

Le détroit de Gibraltar, large de seulement 14 kilomètres à son point le plus étroit, relie la Méditerranée à l'Atlantique, en faisant l'un des corridors maritimes les plus stratégiques au monde^{xv}. Ce passage crucial, emprunté par environ 100 000 navires par an, transporte des marchandises essentielles telles que le pétrole, le gaz et des produits manufacturés, représentant 30 % du transit mondial des produits pétroliers. Gibraltar, territoire britannique d'outre-mer situé à l'extrémité nord, joue un rôle central dans la gestion de ce passage grâce à sa base navale et ses infrastructures, qui assurent une surveillance continue et participent à la sécurité régionale en collaboration avec l'Espagne et le Maroc.

Outre son importance économique, Gibraltar possède une valeur militaire stratégique. Sa base britannique abrite un port militaire, un aérodrome, ainsi que le commandement du Royal Navy Gibraltar Squadron et du Royal Gibraltar Regiment. Des expansions des infrastructures militaires sont en cours pour répondre aux défis géopolitiques, notamment la surveillance des mouvements maritimes et la lutte contre l'immigration clandestine.

Depuis sa cession au Royaume-Uni en 1713 (traité d'Utrecht), Gibraltar a été au cœur de tensions avec l'Espagne, qui revendique le territoire. Malgré plusieurs tentatives de récupération, Gibraltar est resté britannique, comme confirmé par un référendum en 1967, où les habitants ont massivement rejeté tout rattachement à l'Espagne.

Gibraltar incarne les ambitions stratégiques de la marine britannique, démontrant sa volonté de préserver son influence maritime globale. Cependant, les tensions persistantes avec l'Espagne, les défis logistiques, et les exigences de coopération régionale rendent cette ambition complexe. Pour maintenir son rôle, le Royaume-Uni devra conjuguer diplomatie, modernisation des infrastructures et souveraineté dans un contexte géopolitique évolutif.

Les îles Turques-et-Caïques

Les îles Turques-et-Caïques^{xvi}, territoire britannique d'outre-mer, ne revêtent pas une importance stratégique majeure pour le Royaume-Uni, mais elles illustrent les difficultés de gouvernance dans des territoires lointains. Administrées dans un système hybride combinant autonomie locale et prérogatives britanniques, ces îles sont marquées par des tensions politiques internes et un désintérêt perçu de Londres, qui ne leur alloue plus de fonds pour le développement. Ce sentiment d'abandon a nourri des idées alternatives, comme une proposition de libre association avec le Canada, soutenue dans les années 2000 par l'ex-

ministre en chef Michael Misick. Ce projet a échoué en raison des obstacles constitutionnels canadiens et des réticences locales concernant des changements fiscaux et sociaux.

En 2009, des scandales de corruption impliquant Misick ont conduit le Royaume-Uni à suspendre l'autonomie des îles, transférant leur gestion au gouverneur britannique jusqu'à sa restauration. Aujourd'hui, sous la direction de Charles Washington Misick, frère de Michael Misick, l'archipel cherche à équilibrer ses aspirations à une plus grande autonomie avec ses liens historiques avec Londres.

Ce cas souligne les défis du Royaume-Uni pour maintenir une gouvernance stable et équitable dans ses territoires ultramarins, où les populations locales expriment souvent des aspirations contradictoires, reflétant la complexité de ces relations postcoloniales.

Les bases navales à l'étranger

Hormis ces territoires d'outre-mer, le Royaume-Uni dispose de quatre bases navales à l'étranger.

La base HMS Jufair, Mina Salman, Bahreïn

La base navale HMS Jufair^{xvii} à Bahreïn marque le retour de la présence militaire permanente du Royaume-Uni dans le Golfe persique depuis les années 1970. Inaugurée en 2018, elle reflète l'engagement de Londres envers la sécurité régionale, notamment en raison des routes pétrolières stratégiques et des tensions avec des acteurs comme l'Iran.

HMS Jufair joue un rôle crucial dans les opérations de la Royal Navy, offrant un soutien logistique aux missions de lutte contre la piraterie, de surveillance maritime et de sécurité énergétique. Elle renforce également les alliances avec Bahreïn et les autres membres du Conseil de Coopération du Golfe (CCG), affirmant l'importance stratégique de la région pour le Royaume-Uni.

Cependant, le port manque de profondeur, empêchant les porte-avions de classe Queen Elizabeth d'accoster, et limitant ainsi la capacité de projection britannique. Cette contrainte oblige à recourir à des infrastructures dans des États voisins.

Malgré cette limite, HMS Jufair demeure un atout stratégique, illustrant la volonté du Royaume-Uni de préserver son influence dans le Golfe persique et l'océan Indien face aux ambitions croissantes de puissances comme la Chine et la Russie.

La base de soutien logistique de Duqm, Oman

La United Kingdom Joint Logistics Support Base (UKJLSB), située à Al Duqm dans le gouvernement d'Al Wusta, est essentielle pour la projection de la défense britannique dans le golfe Persique et l'océan Indien. Elle facilite le déploiement des forces armées britanniques dans cette région stratégique.

En 2020, un investissement de 2,8 millions de livres sterling a été annoncé pour tripler la taille de la base, permettant d'accueillir les porte-avions HMS Queen Elizabeth et HMS Prince of Wales grâce à des cales sèches uniques dans la région. Outre son rôle logistique, la UKJLSB renforce la coopération militaire avec Oman, comme démontré lors de l'exercice Saif Sareea 3 en 2018, la plus grande manœuvre conjointe entre les deux pays en 17 ans.

Elle constitue également un point d'entraînement clef pour l'armée britannique, consolidant son rôle comme pivot stratégique dans l'architecture militaire britannique dans la région.

Les forces britanniques à Chypre

Les zones de souveraineté britanniques à Chypre, comprenant les bases militaires d'Akrotiri et de Dhekelia, sont directement administrées par le commandant des forces britanniques, qui cumule des fonctions militaires et civiles.

Ces bases sont stratégiquement situées près des zones géopolitiques clefs du Proche et Moyen-Orient. Elles servent de points d'appui pour le déploiement des troupes britanniques et américaines en Irak, Libye et Afghanistan. De plus, elles hébergent des installations de renseignement à Ayios Nikolaos, cruciales pour des écoutes électroniques, renforçant leur rôle dans la surveillance régionale.

Cependant, cette présence militaire suscite des tensions avec Chypre^{xviii}. Nicosie considère ces territoires comme des vestiges coloniaux, alimentant un sentiment d'injustice nationale. Malgré ces désaccords, les bases restent essentielles pour la projection militaire britannique et la coopération avec l'OTAN dans cette région sensible. Leur pérennité dépendra de la capacité du Royaume-Uni à concilier ses intérêts stratégiques avec les aspirations souverainistes chypriotes.

Unité de soutien de Singapour

La British Defence Singapore Support Unit (BDSSU)^{xix} représente la présence militaire permanente du Royaume-Uni à Singapour, jouant un rôle clef en Asie du Sud-Est. Basée à Sembawang, elle gère un quai et un dépôt de carburant stratégique à Senoko, offrant un appui logistique aux navires du Five Power Defence Arrangements (FPDA), réunissant le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie et Singapour, ainsi qu'aux flottes alliées.

La BDSSU bénéficie d'un réseau de relations stratégiques élargi, incluant un contingent américain colocalisé à Sembawang. Cette proximité renforce la coopération régionale, en particulier pour la sécurité maritime dans le détroit de Malacca, une voie cruciale pour le commerce mondial.

En tant que centre logistique, la BDSSU soutient la projection de la puissance militaire britannique dans l'Indopacifique. Elle reflète l'engagement du Royaume-Uni à travers sa stratégie "Global Britain", affirmant son influence dans des zones géopolitiquement sensibles.

Les zones d'opérations actuelles

L'initiative « Global Britain »

L'initiative Global Britain a renforcé l'engagement du Royaume-Uni dans la région Indopacifique, mettant en avant des intérêts sécuritaires, économiques et normatifs. La marine britannique y maintient une présence semi-permanente grâce à des partenariats clefs (Singapour, Australie, Japon) et des opérations navales stratégiques, notamment le déploiement du groupe aéronaval en 2021, un des plus importants depuis une décennie.

Le Royaume-Uni a multiplié ses actions pour renforcer son influence régionale :

- Devenir onzième partenaire de dialogue de l'ASEAN en août 2021.
- Négocier l'adhésion à l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste.
- Participer au pacte trilatéral de défense AUKUS (septembre 2021).
- Co-lancer l'initiative Partenaires du Pacifique Bleu (juin 2022).
- Ouvrir un siège régional à Singapour pour British International Investment (septembre 2022).

La stratégie reconnaît que la puissance géopolitique et économique mondiale s'est déplacée vers l'Est, tout en considérant la Chine comme un concurrent systématique, posant un défi à long terme. En 2023, le gouvernement Sunak a actualisé cette vision avec l'Integrated Review Refresh, qui réaffirme l'importance de l'Indopacifique dans un partenariat Atlantique-Pacifique.

La région, marquée par des conflits territoriaux explosifs (détroit de Taïwan, mers de Chine méridionale et orientale), est également le principal théâtre de la rivalité géostratégique entre les États-Unis et la Chine. L'engagement britannique reflète une volonté de renforcer sa défense, sa sécurité et sa coopération économique dans une zone critique pour l'ordre mondial.^{xx}

Antarctique et Arctique

La marine britannique déploie des efforts significatifs dans les régions de l'Arctique et de l'Antarctique, devenues stratégiques face à l'exploitation accrue des ressources naturelles et aux tensions géopolitiques. Dans l'Arctique, le réchauffement climatique ouvre de nouvelles routes maritimes et rend accessibles des réserves de pétrole et de gaz, renforçant la présence militaire de la Russie. Cette situation pousse le Royaume-Uni à intensifier ses patrouilles maritimes dans le cadre de missions de l'OTAN. En Antarctique, la découverte par la Russie de 511 milliards de barils de pétrole alarme Londres, qui craint une augmentation des revendications territoriales dans cette région protégée^{xxi}.

Pour répondre à ces enjeux, le Royaume-Uni mobilise des navires spécialisés, comme le HMS Protector, pour des missions scientifiques et de surveillance, et participe à des exercices conjoints en Arctique pour maintenir ses capacités dans des environnements extrêmes. Cependant, les moyens déployés sont limités par des contraintes budgétaires et une nécessaire répartition des ressources sur plusieurs théâtres d'opération.

Ces efforts, bien qu'essentiels, soulignent le défi posé par les ambitions globales du Royaume-Uni, dont les capacités militaires restent sous tension face à la concurrence croissante des autres puissances dans ces zones critiques.

Etat des lieux du secteur industriel naval britannique

En 2017, le gouvernement britannique a adopté la « *National Shipbuilding Strategy* » (NSS)^{xxii} dans le but de revitaliser l'industrie navale nationale. Cette stratégie a été mise à jour une première fois en 2022, en tenant compte des recommandations des professionnels du secteur. La NSS définit les grandes orientations industrielles pour améliorer la qualité et augmenter le nombre de bâtiments de la flotte britannique. Elle repose sur plusieurs axes majeurs pour favoriser la croissance de l'industrie navale, parmi lesquels :

- L'accent mis sur l'exportation comme levier de financement du secteur.
- La prise en compte conjointe des besoins civils et militaires.
- L'objectif de rendre le secteur naval plus attractif pour les diplômés et les travailleurs en général.

L'industrie navale britannique s'articule autour de deux activités principales : la construction de navires et la réparation/maintenance. Pour dresser un état des lieux précis, il y a trois aspects essentiels à analyser :

- Les données concernant les entreprises du secteur.
- Les informations sur la place du secteur maritime dans l'économie commerciale.
- Les éléments relatifs à la main-d'œuvre nécessaire pour faire fonctionner cette industrie.

Entreprises britanniques du secteur naval

Les entreprises spécialisées dans la production et la maintenance navales sont réparties sur l'ensemble du territoire anglais, avec une concentration industrielle particulièrement forte dans le sud du pays. L'Angleterre demeure le principal centre d'activité pour l'industrie navale, bien que l'Écosse joue également un rôle stratégique grâce à la présence de plusieurs grands arsenaux.

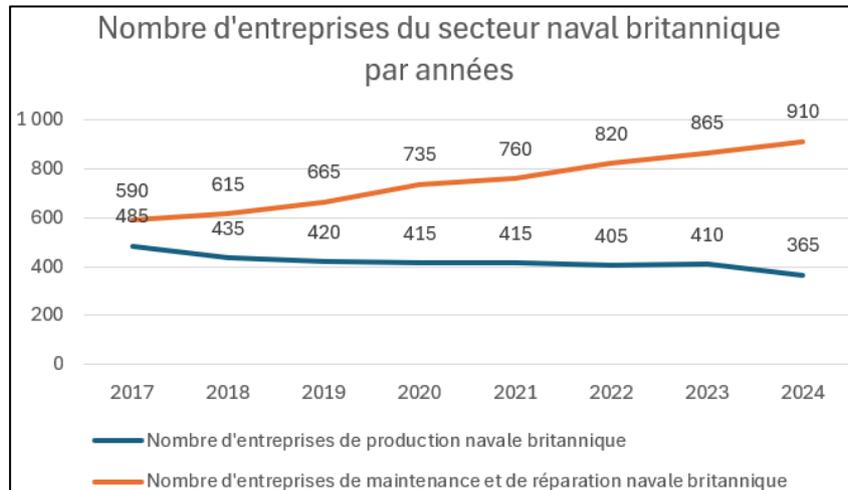
Dans l'industrie navale britannique, plus de 90 % des entreprises sont des TPE et PME. Seule une dizaine d'entreprises comptent plus de 250 employés, constituant ainsi le noyau des entreprises intégratrices. Ces dernières jouent un rôle crucial^{xxiii}, car elles sont les seules capables de gérer de grands projets, notamment ceux liés au renforcement de la flotte militaire britannique.

Toutefois, ces grandes entreprises dépendent fortement du réseau de TPE et PME qui leur fournit une grande partie des pièces nécessaires à la production. Bien que l'industrie militaire représente une part significative de leur chiffre d'affaires, cet écosystème collaboratif reste indispensable pour le bon fonctionnement du secteur naval^{xxiv}.

En 2024, l'industrie navale britannique compte 365 entreprises dédiées à la production navale et 910 entreprises spécialisées dans la réparation et la maintenance. Contrairement à la production, le nombre d'entreprises de maintenance et de réparation est en constante augmentation depuis le lancement des initiatives de soutien à l'industrie.

Cette tendance opposée reflète une probable concentration de l'industrie de production autour des grandes entreprises intégratrices, rendant ces dernières de plus en plus indispensables pour assurer les grands projets de construction navale.

xxv



Source : David Salgado avec les données de l'Office for National Statistics (Dataset UK business: activity, size and location)

Depuis le début du plan, le chiffre d'affaires des entreprises navales a montré une forte fluctuation. La majorité des entreprises se situent dans la catégorie de chiffre d'affaires allant de 100 000 à 250 000 livres sterling par an, une tranche où les variations annuelles sont significatives. Globalement, les chiffres ont connu une croissance constante jusqu'en 2022, avant de marquer un recul. Une tendance notable reste le faible nombre d'entreprises générant plus de 10 millions de livres sterling par an, limité à une trentaine au maximum. Ces entreprises, bien que peu nombreuses, jouent un rôle clé dans le secteur.^{xxvi}

En dehors des 30 entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 10 millions de livres sterling, toutes les autres dépendent fortement du marché civil pour survivre, car le secteur militaire à lui seul ne suffit pas à les maintenir à flot. Parallèlement, ces entreprises civiles sont cruciales pour le secteur militaire, car leur maintien est essentiel pour atteindre les objectifs de défense du pays. Ce point, initialement négligé lors de la première version de la NSS en 2017, a été rectifié lors de la mise à jour de 2022. Pour que le Royaume-Uni puisse atteindre ses objectifs militaires, il est désormais indispensable que le gouvernement soutienne également le marché civil de l'industrie navale.^{xxvii}

Parmi ces 30 entreprises, on retrouve les grandes entreprises intégratrices déjà mentionnées, dont trois, en particulier, qui ont une place centrale dans les communications officielles du gouvernement concernant la modernisation de la flotte militaire. Il s'agit de Harland & Wolff, BAE Systems et Cammell Laird.^{xxviii}

Ces entreprises jouent un rôle clé dans le plan de réarmement du Royaume-Uni, car c'est à elles que le gouvernement commande les produits finaux nécessaires à la modernisation de la flotte. BAE Systems, par exemple, est fortement impliquée dans les projets de frégates de types 26 et 31. L'entreprise est également un acteur majeur dans le développement de technologies de pointe, telles que la furtivité, les radars et certains systèmes de défense. Pour répondre aux objectifs du gouvernement, BAE Systems a également investi massivement, notamment dans la modernisation de son chantier naval de Govan à Glasgow.

Harland & Wolff est responsable du contrat de soutien solide à la flotte (FSS) pour l'équipe Resolute de la Royal Fleet Auxiliary. L'entreprise a débuté la modernisation de son chantier naval historique à Belfast dans le cadre de ce contrat. Elle se distingue par son engagement dans la modernisation de la flotte britannique, en particulier en ce qui concerne les objectifs environnementaux.

Cammell Laird, de son côté, est impliquée dans le programme de navires de surveillance océanique multirôles (MROS) et dans la modernisation d'une partie de la flotte de la Royal Fleet Auxiliary (RFA). Spécialisée dans la maintenance et la réparation navale, l'entreprise joue un rôle essentiel dans le soutien et le maintien des capacités opérationnelles de la flotte.

Le secteur maritime britannique

Depuis 2017, la valeur de la production du secteur naval britannique a globalement augmenté. Cependant, cette croissance est inférieure au taux moyen d'inflation dans le pays, qui s'élève à environ 3,6 % par an depuis cette même période. La NSS a eu un impact positif, notamment sur la réparation et la maintenance navale, contribuant à la poursuite de la croissance de ce secteur. En revanche, depuis 2017, la production britannique de navires, mesurée en tonnage, est restée stable à 7 millions de tonnes par an. Il est important de noter que, depuis le début des années 2010, le Royaume-Uni n'a produit qu'environ un demi-million de tonnes de matériel militaire naval.

Le secteur naval britannique bénéficie largement des dépenses publiques^{xxix}, qui ont augmenté depuis 2017 pour représenter en moyenne près d'un quart des dépenses totales de l'État, soit environ 5 milliards de livres en 2022. Cette aide est justifiée par plusieurs raisons. La principale étant le soutien à l'industrie locale stratégique, particulièrement dans certaines régions. Étant donné que les entreprises du secteur naval britannique sont principalement de petite taille, les subventions publiques leur permettent de rester opérationnelles pendant les périodes difficiles, assurant ainsi la préservation d'une base industrielle. En outre, ces dépenses ont pour objectif de maintenir, voire de créer, plusieurs milliers d'emplois dans des zones souvent économiquement fragiles, comme au centre et au nord de l'Angleterre.

La main d'œuvre

Le secteur naval britannique est un acteur historique majeur dans l'industrie du pays, représentant 42 600 emplois en 2022^{xxx}. Il joue un rôle clé dans l'économie en offrant des emplois à tous les niveaux de qualification pour des tâches variées. Toutefois, il fait face à la concurrence de secteurs qui attirent des talents mieux rémunérés, comme ceux de l'énergie et de la finance. De plus, l'industrie navale souffre d'une image vieillissante et de perspectives de carrière jugées limitées, en particulier pour les diplômés les plus qualifiés.

Malgré sa part relativement faible dans la population active totale, le secteur reste essentiel dans certaines régions économiquement défavorisées, où il constitue l'un des principaux pourvoyeurs d'emplois. En plus de son importance stratégique, la main-d'œuvre du secteur est également un enjeu politique majeur.

L'emploi dans l'industrie navale britannique bénéficie grandement du soutien financier du ministère de la Défense, en particulier dans les régions économiquement défavorisées, telles que le nord-ouest de l'Angleterre, où presque 100 % des dépenses de défense pour l'emploi sont consacrées au secteur naval.

La modernisation de la flotte britannique pose un double défi pour l'industrie^{xxxi} : d'une part, il est essentiel de conserver et de transmettre des compétences traditionnelles tout en, d'autre part, attirant de nouveaux talents spécialisés dans des domaines innovants (comme les technologies avancées et les besoins futurs de l'armée britannique).

L'industrie navale britannique fait face à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans plusieurs domaines clés, notamment la métallurgie, l'ingénierie électrique, l'ingénierie mécanique et les rôles de soutien. Cette pénurie se reflète également dans les difficultés à attirer des travailleurs spécialisés dans les compétences nouvelles telles que l'analyse de données, la cybersécurité, la propulsion propre, le travail des matériaux avancés et la navigation autonome.

Pour répondre à ces défis, l'État a mis en place une stratégie d'investissement^{xxxii} visant à soutenir l'emploi, tant au sein des entreprises du secteur que dans les centres de formation. Plusieurs voies d'accès à l'industrie existent (diplômes spécifiques, apprentissage, formations de niveau T, reconversions, etc.), et l'État cherche à soutenir toutes ces trajectoires. Toutefois, l'accent est particulièrement mis sur les reconversions professionnelles et les apprentissages, avec une augmentation des apprentissages de niveau supérieur et des programmes de licence. Ces nouvelles options offrent non seulement des points d'entrée supplémentaires, mais aussi des opportunités de progression de carrière au sein du secteur.

De nombreuses entreprises du secteur naval collaborent directement^{xxxiii} avec des centres de formation pour attirer de nouveaux talents, en développant des programmes spécifiques. Par exemple, le City of Glasgow College travaille en partenariat avec BAE Systems pour concevoir, développer et dispenser un programme innovant et pratique destiné à former les futurs charpentiers de marine. Le collège a ainsi rénové son programme de construction navale HNC/D et propose également un National Progression Award (NPA) en ingénierie pour les élèves du secondaire.

L'industrie navale britannique se trouve donc à un tournant crucial, confrontée à de nombreux défis pour répondre aux ambitions du pays en matière de réarmement. D'un côté, elle reste dynamique et active. Mais de l'autre, elle dépend à la fois des subventions publiques et du marché civil pour assurer sa survie. Par ailleurs, elle doit également se réinventer afin d'attirer de nouveaux talents et garantir sa pérennité.

Le renforcement de la marine suffira-t-il à atteindre les objectifs du pays
Le projet de renforcement de la marine

Les nouveaux axes de la stratégie de la marine britannique

Une collaboration indispensable, le projet AUKUS

Véritable pierre angulaire de la stratégie de la marine anglaise, ce projet de collaboration est très évocateur des ambitions et de l'état de la marine britannique. Ce projet AUKUS (Australia-United Kingdom-United States) a été conçu après 18 mois de négociation dans le grand secret entre ces trois parties avant d'être annoncé officiellement le 15 septembre 2021 autour d'une réunion entre Joe Biden, Scott Morrison et Boris Johnson^{xxxiv}. Cet accord entre ces trois acteurs étatiques vise principalement à contrer l'expansionnisme chinois dans l'Indo-Pacifique. Pour ce faire, l'idée était de faire monter en puissance les capacités militaires navales de l'Australie grâce à un appui technique et informationnel des deux autres membres de l'accord - sans pour autant que l'Australie ne souhaite accéder à la détention de l'arme nucléaire. Ainsi, il prévoyait initialement la fourniture à l'Australie d'au moins huit sous-marins nucléaires d'attaque - de technologie américaine - ainsi que le partage de connaissances dans des domaines tels que l'intelligence artificielle, le domaine cyber, sous-marins ou encore les technologies quantiques. Au-delà d'une simple vente de sous-marins et de transfert de technologies militaires, cet accord marque véritablement les ambitions de ces trois acteurs de s'affirmer en tant que protecteur de l'ordre international et de la paix, dans une région du monde qui s'avère de plus en plus stratégique tant la menace chinoise se fait ressentir. Le Royaume-Uni s'affiche donc encore, ou du moins a la volonté de s'afficher comme un acteur majeur^{xxxv}, et ce même si cet accord a trahi par la même occasion leur incapacité à mener de telles politiques de manière autonome. Cet accord reste l'occasion parfaite pour réaliser cette ambition et une preuve de réalisme sur leur propre état. En effet, non sans opportunisme, le Royaume-Uni va pouvoir bénéficier de la présence des États-Unis afin de minimiser les coûts de son ambition. L'efficacité de la dissuasion qu'apportera cette entente est un autre débat^{xxxvi} sur lequel nous ne reviendrons pas. L'accord AUKUS a semblé marquer la transition des Britanniques post-Brexit. Le sentiment que les décisions relatives à la politique de sécurité du Royaume-Uni se prennent encore un peu plus à Washington règne au sein des membres de l'Union^{xxxvii}. Malgré cela, à travers sa participation dans l'OTAN, le Royaume-Uni a montré que le Vieux Continent restait une prérogative majeure dans sa stratégie, à travers notamment sa volonté d'apporter une nouvelle stratégie dans laquelle elle occuperait toujours une figure centrale au sein de la défense de l'Europe^{xxxviii}.

La protection des infrastructures sous-marines comme nouvel axe de la marine britannique (MROS)

La seconde implémentation parmi les nouvelles priorités stratégiques de la marine anglaise s'articule autour du projet « MROS ». Le programme Multi-Role Ocean Surveillance (MROS) a été lancé par la marine britannique en 2021. Il a pour but de développer des navires spécialisés dans la surveillance et la protection des infrastructures sous-marines critiques. Le premier navire à avoir été créé à la suite de ce lancement, le RFA Proteus, est un bâtiment commercial converti, il est entré en service en octobre 2023^{xxxix}. Il a la particularité d'avoir été équipé d'une « Moon pool » pour pouvoir déployer des véhicules sous-marins autonomes et télécommandés qui peuvent assurer la surveillance des câbles de communication ou encore de certains pipelines sous-marins. Un deuxième navire devrait être lancé dans le cadre du programme MROS.

Ce programme s'inscrit dans la stratégie britannique visant à contrer les menaces émergentes sur les infrastructures sous-marines critiques, notamment à la suite d'incidents comme le sabotage présumé des pipelines Nord Stream^{xi}. Les flux sont une composante essentielle à notre monde tel qu'il s'est construit depuis toujours, les câbles sous-marins ont permis une nouvelle ère de communication en direct. Nicole Stariosielski dans son ouvrage *The Undersea Network* a révélé que presque toutes les communications trans-océaniques passaient par ces câbles sous-marins et dévoilait par la même occasion la matérialité de ces flux d'informations. Cette situation précaire d'un point de vue sécuritaire est un véritable enjeu pour les puissances mondiales. Ainsi, le Royaume-Uni, à travers cette initiative, montre qu'il a compris les enjeux de puissance autour de ces câbles sous-marins et de ces pipelines, qui, contrairement à ce que l'on pense, sont toujours placés à des endroits particulièrement politiques^{xli}. Cette stratégie pourrait se révéler être très importante pour le futur de la marine britannique. Cependant, faut-il encore qu'elle en ait les moyens. Là encore, deux navires semblent bien maigres pour marquer un véritable succès.

Pour résumer, sans pouvoir être qualifié de révolutionnaire, ces adaptations stratégiques de la marine britannique sont teintées d'un certain réalisme, à la fois sur ses capacités propres mais aussi sur la situation actuelle mondiale, avec les défis qui tendent à dominer les nouveaux champs de confrontation entre les États. Reste à voir maintenant comment la marine britannique envisage son renouvellement d'un point de vue matériel.

Les projets de renforcement de l'équipement militaire britannique

Une revivification nécessaire de la flotte anglaise (National Shipbuilding Strategy)

Pour commencer avec les projets de renouvellement de la flotte britannique, il est nécessaire de présenter la National Shipbuilding Strategy (NSS)^{xlii}. Il s'agit d'une initiative du ministère de la Défense britannique visant à revitaliser et à transformer l'industrie navale britannique. Lancée initialement en 2017 puis mise à jour dans un rapport en 2022, cette stratégie a pour objectif de stimuler la construction navale au Royaume-Uni, tant pour les navires militaires que civils. Elle prévoit un investissement de plus de 4 milliards de livres sterling pour soutenir les chantiers navals et les fournisseurs à travers le pays, en améliorant l'accès au financement, en développant les compétences essentielles et en se donnant une importance toute particulière à la question de la recherche et du développement de navires et d'infrastructures. Pour ce qui est du chiffre, ce programme NSS vise la livraison de plus de 150 nouveaux navires militaires et civils sur une période de 30 ans, en incluant notamment des navires de guerre, des patrouilleurs utilisés par les garde-côtes et un nouveau navire amiral national. Cette stratégie est vue par les Britanniques comme un moyen de faire à la fois tourner leur économie en stimulant un secteur d'activité stratégique dans lequel leur savoir-faire reste encore aujourd'hui parmi les meilleurs au monde mais également d'en faire bénéficier leur marine nationale.

Une succession aux véhicules amphibies, le Multi-Role Support Ships (MRSS)

Pour ce qui est du second grand chapitre de la stratégie britannique de renouvellement et de modernisation de leur flotte militaire, il faut présenter le Multi-Role Support Ship (MRSS). Cet ambitieux projet naval est tourné vers la flotte amphibie de la marine britannique. Malgré le fait que ce programme n'est prévu pour entrer en service qu'au début des années 2030, il est censé permettre la construction d'un maximum de 6 navires^{xliii} dits « polyvalents » afin de remplacer à terme plusieurs classes de bâtiments existants, dont les Landing Platform Docks et les Landing Ship Docks présent sur les navires HMS Albion et HMS Bullmark, tous deux

lancés en 2001^{xliv}. Ces nouveaux navires seront conçus pour mener une variété de missions, incluant des opérations amphibies, des frappes littorales et des opérations spéciales maritimes. Ils seront équipés pour transporter des véhicules, des aéronefs, des engins d'insertion et des systèmes sans équipage, tout en offrant des installations médicales avancées^{xlv}. Le MRSS s'inscrit dans la stratégie navale britannique visant à maintenir ses capacités de projection de force et à renforcer son interopérabilité avec les alliés de l'OTAN, représentant ainsi un investissement crucial pour l'avenir de la Royal Navy dans un contexte géopolitique en évolution.

L'arrivée de nouvelles frégates, Type 26 et Type 31

Pour finir, l'armée britannique a prévu le lancement de nouvelles frégates, « Type 26 » et « Type 31 ». Ces nouvelles frégates sont supposées de manière considérable les capacités de la Royal Navy britannique. Les Type 26, surnommées « City class », sont conçues comme des frégates anti-sous-marines de pointe, destinées à remplacer huit des douze frégates Type 23 actuellement en service. Avec leur taille imposante, leur signature acoustique réduite et leurs systèmes de combat avancés, elles représenteront l'épine dorsale de la flotte pour les opérations de haute intensité. Les Type 31, quant à elles, sont des frégates polyvalentes, principalement destinées aux missions de patrouille et de présence. Bien que moins sophistiquées que les Type 26, elles offriront une plus grande flexibilité à la marine pour des déploiements variés. Ensemble, ces deux classes de frégates permettront à la Royal Navy de maintenir une flotte de surface moderne, capable de répondre à un large éventail de menaces et de missions, tout en optimisant les coûts et en préservant la capacité industrielle navale britannique.

Malgré cela, il est important de noter que la flotte britannique devra faire face à une réduction de ses capacités, montrant un peu plus les limites des capacités du Royaume Uni à s'affirmer comme une réelle puissance dominante dans les mers du globe. Ces projets de rénovation permettent de comprendre que la marine britannique n'est pas délaissée dans la stratégie britannique et qu'elle dispose toujours de navires à la pointe de la technologie. Il est cependant possible de voir dans le même temps un recul, presque inévitable, de la puissance navale britannique, qui s'éloigne toujours un peu plus des acteurs majeurs dans ce domaine comme les États-Unis, la Chine, la Russie et le Japon, d'autant plus que cette tendance ne sera pas inversée grâce à ces projets décrits ci-dessus.

Les défis du plan de renforcement de la Royal Navy : Analyse des obstacles actuels

Le Royaume-Uni est engagé dans un ambitieux programme de modernisation de la *Royal Navy*, cherchant à s'adapter aux réalignements géopolitiques globaux tout en affirmant son rôle sur la scène internationale. Cependant, ce projet doit surmonter des obstacles majeurs, notamment dans le secteur industriel.

Pressions budgétaires : Une ambition freinée par les finances

Malgré une hausse du budget de la défense, les ressources allouées à la Royal Navy semblent insuffisantes pour couvrir les besoins colossaux du programme. Les dépassements de coûts sur des projets clés, notamment sur celui des frégates de type 26^{xlvi} et de ses sous-marins de classe *Dreadnought*^{xlvii}. Les frégates de type 26, conçues pour remplacer la flotte vieillissante de type 23, accusent un retard de 300 millions de dollars^{xlviii} et repoussent la date de mise en capacité opérationnelle initiale à octobre 2028, soit un an plus tard que prévu. De même, les sous-marins de classe *Dreadnought*, qui doivent remplacer les *SNLE de classe Vanguard*, connaissent également des retards et des coûts en hausse. Ces dépassements sont dus à

plusieurs facteurs auxquels la Royal Navy n'a pas su envisager lors de l'élaboration de son projet de renforcement^{xlix}. Ces navires de guerre sont les plus modernes et les plus polyvalents de la flotte britannique. Cependant, ces ambitions nécessitent des technologies de pointe et une conception particulièrement complexe, ce qui entraîne des coûts bien plus élevés que ceux initialement prévus. De plus, des retards dans les calendriers de construction n'ont pas été anticipés. La conception, les tests et les ajustements des navires et des sous-marins peuvent être plus longs que prévu, entraînant des coûts supplémentaires liés à la main-d'œuvre et aux matériaux.

Le nombre de frégates et de destroyers de la Royal Navy est passé de 31 en 2005 à 19 en 2024. « *Il ne fait aucun doute que la réduction de la taille de la Royal Navy depuis 2005 – passée de 31 frégates et destroyers à 19 aujourd'hui a un impact sur notre capacité à protéger nos intérêts partout dans le monde* », avait ainsi déploré l'ex-contre-amiral Alex Burton. De plus des mesures d'austérités sont rentrées en vigueur. La Royal Navy britannique, désarme prématurément un grand nombre de ces navires, notamment les *HMS Albion et Bulwark*, ainsi que la frégate *HMS Northumberland*^{li} et des pétroliers-ravitailleurs. Ces décisions, motivées par des contraintes budgétaires et une crise du recrutement, réduisent significativement la taille et les capacités opérationnelles de la flotte. Le ministre de la Défense britannique, John Healey justifie ces coupes comme une réponse à « *l'héritage désastreux* »^{lii} des gouvernements précédents.

Confrontée à de telles restrictions budgétaires, elle a donc pris des décisions contestables pour réduire ses coûts. *Rolls Royce Submarines*, l'entreprise en charge de la conception et de la fabrication des réacteurs et propulseurs des sous-marins nucléaires britanniques, a été prise au dépourvu en découvrant que son partenaire, *WM Reply*, avait externalisé une partie du développement logiciel pour ses sous-marins nucléaires à des programmeurs situés en Biélorussie et en Sibérie^{liii}. Cette décision, apparemment motivée par des contraintes budgétaires et des délais serrés, a été cachée à *Rolls Royce* à travers divers stratagèmes, y compris l'utilisation potentielle d'identités de Britanniques décédés pour masquer l'implication des codeurs étrangers^{liv}. L'utilisation de développeurs basés dans des pays considérés comme hostiles au Royaume-Uni, notamment la Biélorussie, alliée proche de la Russie, soulève de sérieuses inquiétudes quant à la sécurité nationale. Le fait que cette sous-traitance ait été dissimulée à *Rolls Royce* suggère une volonté délibérée de contourner les protocoles de sécurité, renforçant les soupçons de compromission potentielle de données sensibles.

Cette affaire soulève également la question de la capacité de la Royal Navy à maintenir ses capacités opérationnelles et à moderniser sa flotte, des ambitions potentiellement freinées par des restrictions budgétaires. L'incident risque d'entraîner une augmentation des dépenses pour renforcer la sécurité, aggravant encore les pressions budgétaires et créant un cercle vicieux. Ce cas illustre le dilemme auquel sont confrontées de nombreuses forces armées occidentales : trouver un équilibre entre le maintien de capacités militaires crédibles et la gestion de budgets de plus en plus serrés.

Décalage industriel : Retards et infrastructures vieillissantes

Les chantiers navals, tels que celui de *Devonport*, responsables de l'entretien des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) de type *Astute*, rencontrent des retards significatifs dans la construction des cales sèches : « *À Devonport, le chantier de la cale sèche numéro 15 est en cours depuis plus de 18 mois et il est difficile de comprendre pourquoi cela prend autant de temps* », résume le journal *Navy Lookout*^{lv}. Cette situation impacte directement la disponibilité

des navires. De plus, la *Royal Navy* priorise et consacre ses ressources à l'entretien de ses quatre sous-marins *Vanguard*, essentiels à sa capacité de dissuasion nucléaire, retardant ainsi la remise en état des autres unités. En août 2023, le site spécialisé *Navy Lookout* avait signalé qu'aucun des cinq sous-marins nucléaires d'attaque de la *Royal Navy* n'était alors en mesure de prendre la mer^{lvi}. Un an plus tard, la situation n'a pratiquement pas évolué, alors qu'un cinquième *SNA de type Astute*, le *HMS Anson*, a rejoint la flotte britannique après avoir achevé ses essais en mer, en mai dernier.

Le *HMS Queen Elizabeth*, un porte-avions de la classe *Queen Elizabeth II*, a été affecté par des problèmes de corrosion sur ses structures^{lvii}. Ce type de navire doit être prêt à entreprendre des missions de longue durée. Cela nécessite des investissements importants dans leur entretien préventif et réparations pour assurer leur longévité et efficacité. Ce porte-avions, fleuron de la *Royal Navy*, a été immobilisé à cause de traces de corrosion sur un de ses arbres d'hélice^{lviii}. Cet incident, bien que relevant d'un problème technique, met en lumière les difficultés de maintenance que rencontre la marine britannique. Dans le même temps le navire ravitailleur *RFA Fort Victoria*, essentiel au déploiement du groupe aéronaval est en cale sèche depuis 2021 pour des réparations et manque de personnel pour naviguer.

Ces problèmes de maintenance et de disponibilité des navires entraînent des conséquences directes sur les capacités opérationnelles de sa flotte. L'immobilisation du *HMS Queen Elizabeth* l'a empêché de participer à des exercices importants de l'OTAN^{lix}. De plus, le manque de ravitailleur opérationnel limite la capacité de la *Royal Navy* à déployer son groupe aéronaval en mer Rouge pour lutter contre la menace houthie^{lx}. La *Royal Navy* se voit contrainte de s'appuyer sur ses alliés, notamment les États-Unis, pour assurer certaines missions, ce qui remet en question son autonomie stratégique.

Pénuries de main-d'œuvre et crise de compétences

Un autre défi majeur pour la *Royal Navy* réside dans la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Le recrutement au sein de l'institution a chuté de manière significative ces dernières années. En 2023, le nombre d'incorporations dans la marine a diminué de 22,1 % par rapport à l'année précédente, un chiffre qui souligne l'ampleur de la crise de recrutement^{lxi}. Cette pénurie de personnel qualifié oblige la *Royal Navy* à immobiliser des navires, même après avoir investi massivement dans leur entretien et leur modernisation. Cette crise a eu pour conséquence le retrait des frégates de type 23 *HMS Monmouth* (en 2021) et *HMS Montrose* (en 2023). Visiblement, la *Royal Navy* n'est pas au bout de ses peines. En effet, elle pourrait perdre deux unités de plus, à savoir les *HMS Westminster* et *HMS Argyll*^{lxii}. Et pour finir, elle pourrait être obligée de se passer de ses deux derniers navires d'assaut : les *HMS Albion* et *HMS Bulwark*, alors que ceux-ci devaient rester en service jusqu'en 2030^{lxiii}.

Impact du Brexit

Le Brexit a ajouté une série de complications majeures pour la *Royal Navy*, exacerbant des défis déjà existants. En quittant l'Union européenne, le Royaume-Uni a instauré des barrières douanières et des coûts supplémentaires sur l'importation de matériaux et d'équipements essentiels à la construction navale^{lxiv}. Ces nouvelles taxes et droits de douane augmentent considérablement le coût de production des navires, en particulier pour les technologies de pointe et les matériaux spécifiques utilisés dans sa propre production. La sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne a également signifié la perte d'un accès direct à des programmes de financement européens destinés à la recherche et au développement, notamment dans les domaines de la défense et des technologies maritimes. Ces fonds européens avaient permis

de soutenir des projets innovants et de garantir l'accès aux dernières avancées technologiques, qui sont essentielles pour maintenir une flotte moderne et compétitive. L'Union Européenne soutient en effet la recherche et le développement (R&D) dans le secteur militaire via plusieurs programmes de financement. Parmi eux, le Fonds européen de défense (FED)^{lxv} jouant un rôle central quant à la souveraineté européenne militaire. Ce fonds vise à renforcer la coopération en matière de R&D de défense entre les États membres de l'Union Européenne, en finançant des projets collaboratifs dans des domaines clés comme la cyberdéfense, la guerre électronique, et le développement de nouvelles technologies militaires.

Le programme développe également les armes hypersoniques et les drones autonomes. Par exemple, le projet tel que « *EUROGUARD* »^{lxvi}, mène des recherches pour la création d'un navire autonome, afin d'améliorer la défense européenne contre les menaces aériennes et spatiales. La perte de ces financements pour les Britanniques, représente donc une entrave supplémentaire à la modernisation de la *Royal Navy*, la privant des ressources nécessaires pour développer et intégrer de nouvelles technologies. Le Brexit, a donc introduit une série de défis qui ralentissent la modernisation et la compétitivité de sa flotte, affectant ainsi sa position stratégique sur la scène internationale.

Concurrence Internationale et dépendance aux Alliés

La concurrence internationale dans le secteur de la construction navale devient de plus en plus intense, mettant la *Royal Navy* sous une pression croissante. Des pays comme la Corée du Sud, la Chine et les États-Unis disposent de capacités de production bien plus vastes et performantes que celles du Royaume-Uni. Ces nations ont investi massivement dans leurs infrastructures navales et bénéficient d'économies d'échelle^{lxvii}, ce qui leur permet de construire des navires en grande quantité à des coûts bien inférieurs. En revanche, les chantiers navals britanniques, déjà fragilisés par des coûts de production plus élevés, peinent à rivaliser sur ce plan. Cette situation complique d'autant plus la survie de l'industrie navale britannique, d'autant qu'elle dépend d'un soutien financier régulier de l'État pour maintenir sa compétitivité.

Dans ce contexte, le Royaume-Uni cherche à compenser son retard en se rapprochant de ses alliés internationaux, notamment dans le cadre d'accords comme l'AUKUS^{lxviii} (Australie, Royaume-Uni, États-Unis). Ce partenariat stratégique axé sur la sécurité et la défense dans l'océan Pacifique inclut la fourniture de sous-marins nucléaires à l'Australie. Il permet au Royaume-Uni de consolider ses relations avec ses principaux alliés. Cependant, cette dépendance croissante aux partenariats internationaux, particulièrement avec les États-Unis et l'Australie, peut limiter la liberté d'action du Royaume-Uni, surtout en période de tensions géopolitiques. Si ces relations venaient à se détériorer, le Royaume-Uni risquerait de se retrouver dans une position délicate. En effet, sa capacité d'assurer sa propre sécurité nationale serait fragilisée et entraverait ses décisions stratégiques, le forçant à s'aligner sur les priorités de ses alliés plutôt que sur ses propres besoins^{lxix}.

Le programme de modernisation de la *Royal Navy*, bien qu'ambitieux et nécessaire, fait face à des obstacles multiples et complexes qui risquent de compromettre sa réalisation. Dans un monde de plus en plus multipolaire, marqué par des tensions géopolitiques croissantes, la *Royal Navy* doit impérativement renforcer sa flotte pour maintenir sa position stratégique en tant que puissance maritime. Toutefois, cette ambition est entravée par des défis industriels significatifs, tels que la dépendance à des fournisseurs étrangers pour des composants critiques, la spécialisation excessive de l'industrie navale et la lente adoption de technologies modernes. À ces défis s'ajoutent des pénuries de main-d'œuvre qualifiée et des contraintes

budgétaires, exacerbées par des facteurs externes comme le *Brexit*, qui compliquent l'accès aux ressources et financements nécessaires. Pour surmonter ces difficultés, le Royaume-Uni devra adopter une stratégie globale, incluant des investissements ciblés, la modernisation de ses infrastructures et un renforcement des capacités locales en matière de compétences et de production. Il est également crucial de diversifier les chaînes d'approvisionnement et d'investir dans des technologies de pointe pour améliorer la compétitivité de l'industrie navale. Sans cette refonte stratégique, les ambitions de modernisation risquent de rester inaccessibles, limitant ainsi la possibilité de la *Royal Navy* à faire face aux défis de demain. En résumé, bien que le plan de modernisation reflète une volonté forte de maintenir une force navale de premier plan, son succès dépendra de l'adoption de réformes profondes et adaptées aux réalités économiques, industrielles et géopolitiques actuelles.

La Royal Navy à la croisée des chemins : entre ambitions et réalités

Le plan de modernisation de la Royal Navy, bien qu'ambitieux sur le papier, se heurte à des obstacles de taille qui remettent en question sa faisabilité et son efficacité à long terme. Les pressions budgétaires, les retards dans les programmes d'armement et les pénuries de main-d'œuvre qualifiée constituent des défis majeurs pour la marine britannique.

La concurrence internationale accrue dans le domaine naval complique davantage la situation. Des pays comme la Chine, la Corée du Sud et les États-Unis investissent massivement dans leurs capacités navales, bénéficiant d'économies d'échelle qui leur permettent de produire des navires en grande quantité à des coûts bien inférieurs à ceux du Royaume-Uni. Cette réalité contraint la Royal Navy à s'appuyer de plus en plus sur ses alliés, notamment dans le cadre de projets collaboratifs comme l'AUKUS.

Ce partenariat, tout en offrant des opportunités de coopération et de partage des coûts, soulève des questions quant à l'autonomie stratégique du Royaume-Uni. La dépendance vis-à-vis de ses alliés pourrait limiter sa capacité à agir de manière indépendante sur la scène internationale et à défendre ses intérêts propres.

Pour garantir la modernisation de la flotte et le développement de nouvelles capacités, des investissements conséquents et une gestion rigoureuse des programmes d'armement seront nécessaires. La mise à niveau des infrastructures, l'adoption de technologies de pointe et la formation d'une main-d'œuvre qualifiée sont des éléments cruciaux pour améliorer la compétitivité de l'industrie navale britannique.

L'avenir de la Royal Navy est à la croisée des chemins. Le succès de son plan de modernisation dépendra de sa capacité à surmonter les obstacles industriels et financiers, tout en s'adaptant à un environnement géopolitique en constante évolution. Sans une refonte stratégique profonde et des investissements adéquats, les ambitions du Royaume-Uni en matière de puissance maritime risquent de rester lettre morte, affectant sa position sur la scène internationale et sa capacité à défendre ses intérêts à long terme.

Notes

ⁱ Ben. "The Royal Navy - Size and Strength over Time in Visuals." Historic UK, 21 juillet 2017.

ⁱⁱ Cabinet Office. 2021. "Global Britain in a Competitive Age: The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy." GOV.UK. 16 mars 2021.

-
- iii Chapleau, Philippe, and Philippe Chapleau. 2024. "L'armée Britannique Saignée à Blanc : Les Travailleurs Dévoilent Des Coupes Très Claires." Lignes de Défense. 20 novembre 2024.
- iv "Le Comité Spécial de La Décolonisation Ouvre Sa Session de Fond 2023 et Examine La Situation En Nouvelle-Calédonie | Couverture Des Réunions & Communiqués de Presse". Un.org. 12 juin 2023.
- v "Îles Malouines." n.d. Www.axl.cefan.ulaval.ca.
- vi "Géorgie Du Sud." 2024. Ulaval.ca. 2024.
- vii "SAIJ - Sistema Argentino de Informacion Juridica." 2024.
- viii Wenger, Dr Michael. "Nouveau Tournant Dans Le Développement Du Champ Pétrolifère Près Des Îles Malouines." Polarjournal. 2022.
- ix Carpentier-Tanguy, Xavier. 2024. "Derrière La Question Des Malouines, La Compétition Géopolitique." The Conversation. 21 mai 2024.
- x GALLET, Matthieu. 2024. "RAF Mount Pleasant." AviationsMilitaires.net. Aviations Militaires.
- xi "Falklands: FIRS, the Supply Link between UK and Mount Pleasant Complex." 2024. MercoPress.
- xii "Derniers Développements | Effets Juridiques de La Séparation de l'Archipel Des Chagos de Maurice En 1965 | Cour Internationale de Justice." n.d. Www.icj-cij.org.
- xiii Arnaud. 2024. "Londres Rend l'Archipel Des Chagos à l'Île Maurice, Mais Garantit Le Maintien de La Base Stratégique Américaine de Diego Garcia." Le Figaro. 3 octobre 2024.
- xiv CBhattacharya, Samir. 2024. "China's FTA with Mauritius: A Strategic Mix of Trade and Diplomacy." Orfonline.org. Observer Research Foundation (ORF). 14 novembre 2024.
- xv "Détroit de Gibraltar : Un Passage Stratégique." 2024. Gibraltar City. 5 septembre 2024.
- xvi "Iles Turques-Et-Caïques (Turks-Et-Caïcos)." 2023. Ulaval.ca. 2023.
- xvii Allison, George. 2020. "New 'Big Ship Jetty' Opens at British Naval Base in Bahrain." 23 juin, 2020.
- xviii Laurent Lagneau. 2012. "Les Bases Britanniques Contestées à Chypre - Zone Militaire." Zone Militaire. 4 janvier 2012.
- xix "Directorate of Overseas Bases." n.d. GOV.UK.
- xx Mills, Claire, John Curtis, Louisa Brooke-Holland, Nigel Walker, and Philip Loft. 2024. "The Integrated Review Refresh 2023: What Has Changed since 2021?" House of Commons Library. 11 octobre 2024.
- xxi Feertchak, Alexis. 2024. "La Russie Découvre 511 Milliards de Barils de Pétrole Dans l'Antarctique, Alertent Les Britanniques." Le Figaro. 18 mai 2024.
- xxii "National Shipbuilding Strategy a Refreshed Strategy for a Globally Successful, Innovative and Sustainable Shipbuilding Enterprise." n.d.
- xxiii "National Shipbuilding Strategy a Refreshed Strategy for a Globally Successful, Innovative and Sustainable Shipbuilding Enterprise." n.d.
- xxiv "National Shipbuilding Strategy a Refreshed Strategy for a Globally Successful, Innovative and Sustainable Shipbuilding Enterprise." n.d.
- xxv ONS. 2019. "UK Business: Activity, Size and Location - Office for National Statistics." Ons.gov.uk.
- xxvi Idem.
- xxvii "National Shipbuilding Strategy a Refreshed Strategy for a Globally Successful, Innovative and Sustainable Shipbuilding Enterprise."
- xxviii Barlow-Brown, Tom. "UK Yards Gearing up for Shipbuilding Boom." Royal Institution of Naval Architects - RINA. 8 janvier 2024.
- xxix ONS. 2019. "UK Business: Activity, Size and Location - Office for National Statistics." Ons.gov.uk.
- xxx "National Shipbuilding Strategy a Refreshed Strategy for a Globally Successful, Innovative and Sustainable Shipbuilding Enterprise." n.d.
- xxxi "Search | City of Glasgow College." n.d. Www.cityofglasgowcollege.ac.uk.
- xxxii "Search | City of Glasgow College." n.d. Www.cityofglasgowcollege.ac.uk.
- xxxiii "Search | City of Glasgow College." n.d. Www.cityofglasgowcollege.ac.uk.
- xxxiv Times, The. 2021. "Laissons La France Rejoindre l'Alliance Aukus." Courrier International. Courrier International. 20 septembre 2021.
- xxxv Barnes, Jamal. 2022. "What Are the Lasting Impacts of the AUKUS Agreement?" Chatham House – International Affairs Think Tank. 6 août 2022.
- xxxvi "L'AUKUS, Un Pacte Militaire Qui Divise l'Indo-Pacifique." 2024. IRIS.
- xxxvii Unal, Beyza. 2021. "Is the AUKUS Alliance Meaningful or Merely Provocation?" Chatham House – International Affairs Think Tank. 6 septembre 2021.
- xxxviii Niblett, Robin. 2021. "AUKUS Reveals Much about the New Global Strategic Context." Chatham House – International Affairs Think Tank. 18 septembre 2021.

-
- ^{xxxix} Felstead, Peter. 2023. "UK's First Multi-Role Ocean Surveillance Ship Enters Service - European Security & Defence." Euro-Sd.com. 11 octobre 2023.
- ^{xl} Wieder, Thomas. 2024. "Sabotage de Nord Stream : L'Allemagne Émet Un Mandat d'Arrêt Contre Un Ukrainien." Le Monde.fr. Le Monde. 14 août 2024.
- ^{xli} The Undersea Network. 2022. "Duke University Press - the Undersea Network." Dukeupress.edu. 2022.
- ^{xlii} "National Shipbuilding Strategy a Refreshed Strategy for a Globally Successful, Innovative and Sustainable Shipbuilding Enterprise." n.d.
- ^{xliii} "Six New Amphibious Warships to Be Built for Royal Marines Operations." 2024. Royalnavy.mod.uk. 2024.
- ^{xliv} Thomas, Richard. 2024. "Does the Royal Navy Have an Amphibious Assault Future?" Naval Technology. 9 janvier 2024.
- ^{xliv} Scott, Richard. 2024. "UK Sets Its Course for MRSS Programme - Naval News." Naval News. 27 juin 2024.
- ^{xlvi} "Reddit - Dive into Anything." 2024. Reddit.com.
- ^{xlvii} "Classe Dreadnought (II) – Modern Submarines." 2017. Modern-Submarines.com. 2017.
- ^{xlviii} The Maritime Executive. 2023. "UK's Type 26 Frigate Project Faces Delays." The Maritime Executive. The Maritime Executive. 26 décembre 2023.
- ^{xlix} "The Royal Navy to Examine the Balance between Investment in Submarines and Warships | Navy Lookout." 2022. Www.navylookout.com. 22 septembre 2022.
- ⁱ Mer et Marine 2024. "Royal Navy : Le Désarmement de Cinq Grands Bâtiments Acté Pour Faire Des Économies | Mer et Marine." Mer et Marine 21 novembre 2024.
- ⁱⁱ Laurent Lagneau. 2024. "Faute de Marins, La Royal Navy Pourrait Prématurément Retirer Deux Frégates Du Service - Zone Militaire." Zone Militaire. 6 janvier 2024.
- ⁱⁱⁱ Mer et Marine 2024. "Royal Navy : Le Désarmement de Cinq Grands Bâtiments Acté Pour Faire Des Économies | Mer et Marine." Mer et Marine. 21 novembre 2024.
- ⁱⁱⁱⁱ Mer et Marine 2024. "Royal Navy : Le Désarmement de Cinq Grands Bâtiments Acté Pour Faire Des Économies | Mer et Marine." Mer et Marine. 21 novembre 2024.
- ^{liv} Laurent Lagneau. 2024. "Des Spécialistes Des Sous-Marins Britanniques Ont Utilisé Un Logiciel Conçu En Biélorussie et En Russie - Zone Militaire." Zone Militaire. 6 août 2024.
- ^{lv} Laurent Lagneau. 2024. "Des Spécialistes Des Sous-Marins Britanniques Ont Utilisé Un Logiciel Conçu En Biélorussie et En Russie - Zone Militaire." Zone Militaire. 6 août 2024.
- ^{lvi} NavyLookout. 2024. "End in Sight for Royal Navy Attack Submarine Woes?" Navy Lookout | Independent Royal Navy News and Analysis. 7 août 2024.
- ^{lvii} NavyLookout. 2024. "End in Sight for Royal Navy Attack Submarine Woes?" Navy Lookout | Independent Royal Navy News and Analysis. 7 août 2024.
- ^{lviii} Mer et Marine 2019. "Le Dernier Des Quatre Nouveaux Ravitailleurs Britanniques Entre En Flotte | Mer et Marine." Mer et Marine. 31 juillet 2019.
- ^{lix} Laurent Lagneau. 2024. "Les Réparations Du Porte-Avions HMS Queen Elizabeth Pourraient Durer plus Longtemps Que Prévu - Zone Militaire." Zone Militaire. June 2024.
- ^{lx} Press, The Associated. 2024. "Un Porte-Avions Britannique Sera Tenu à l'Écart d'Un Exercice de L'OTAN." L'actualité. 4 février 2024.
- ^{lxi} Hugues Maillot. 2024. "Royaume-Uni : Faute de Marins, La Royal Navy Ne Peut Pas Déployer de Porte-Avions En Mer Rouge." Le Figaro. 13 janvier, 2024.
- ^{lxii} "L'armée Britannique va Décommissionner Des Navires, Drones et Hélicoptères Vieillissants | MARINE & OCÉANS." 2024. MARINE & OCÉANS. 20 novembre 2024.
- ^{lxiii} Sheridan, Danielle. 2024. "Navy Has so Few Sailors It Has to Decommission Ships." *The Telegraph*, January 4, 2024.
- ^{lxiv} Brown, Larisa. 2024. "Mothballing Assault Ships 'Will Spell the End of Royal Marines.'" *The Times*. 5 janvier 2024.
- ^{lxv} "Royaume-Uni." n.d. Taxation-Customs.ec.europa.eu.
- ^{lxvi} Alexis. 2021. "Qu'est-Ce Que Le Fonds Européen de Défense ?" *Touteurope*.eu. August 5, 2021.
- ^{lxvii} "#StrongerEurope #EUDefenceIndustry @Defis_eu Selected projects European defence fund (EDF) 2022." n.d. Accessed December 9, 2024.
- ^{lxviii} Terra Bellum. 2024. "La ROYAL NAVY Devient l'Auxiliaire Des ÉTATS-UNIS." YouTube. 27 mars, 2024.
- ^{lxix} *Le Monde.fr*. 2023. "Avec l'Alliance Aukus, Les Etats-Unis, l'Australie et Le Royaume-Uni Veulent Contrer Les Ambitions Militaires de La Chine," 14 mars 2023.