

LA FRÉGATE

Association des Anciens Marins de Limoges

Fondée le 28 janvier 1928



Porte-avion Charles de Gaulle

Avez-vous pensé à votre
cotisation 2025

UNIS COMME A BORD

Bulletin n° 139

FÉVRIER 2025



Le mot du Président

Une année s'est écoulée, une année commence. C'est donc en respectant les traditions que je présente tous mes vœux pour cette nouvelle année 2025 aux membres actifs et bienfaiteurs de notre chère association.

2024 aura été une année riche en événements joyeux comme tristes.

- Succès de notre assemblée générale.

- Triste avec les décès du Président de l'amicale des Anciens Cols Bleus de Saint Junien, Monsieur Jean Yves MOREAU et de notre Vice-Président, Monsieur Pierre CHARTAGNAT, qui a consacré tant d'années au développement et animation de notre Frégate.

Comme chaque année nous étions présents au pèlerinage des gens de mer à Rocamadour le 07 septembre 2024.

La Marine est toujours bien représentée par la présence de l'Amiral FOURMY.

Saluons la présence à ce pèlerinage de 2 classes de l'Institution Beaupeyrat de Limoges.

Notre repas d'automne a eu lieu aux Relais st Jacques à Saint Leonard de Noblat (87).

Tournons-nous maintenant vers 2025.

Bien sur notre premier rendez-vous sera notre assemblée Générale le 08 février 2025 au mess du Groupement de Gendarmerie, Caserne Jourdan 119 rue Victor Thuillat 87100 Limoges.

Nous vous espérons nombreux encore une fois pour exprimer votre attachement à notre amicale.

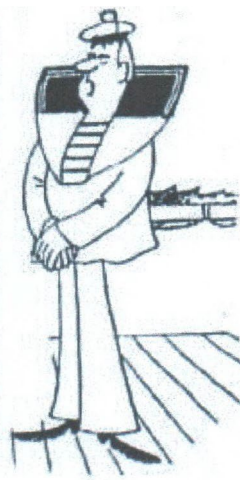
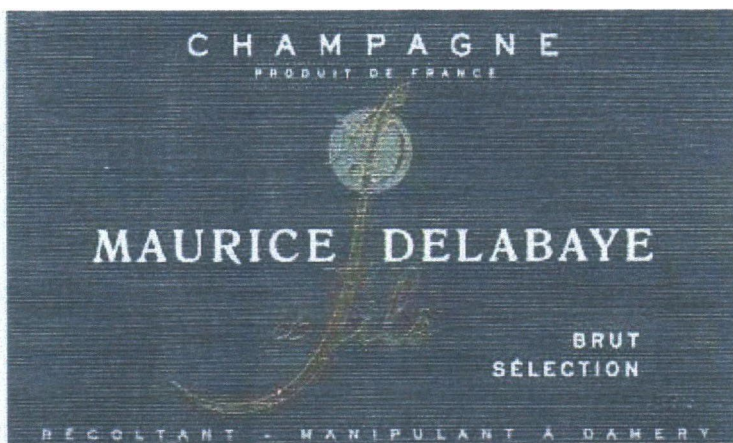
Il y aura bien sur tous nos rendez-vous traditionnels, Cérémonies commémoratives et autres manifestations officielles auxquelles la Frégate se fait un devoir et une joie de participer tout au long de l'année et en fonction de l'actualité.

Pour conclure je vous réitère mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2025.

Le Président

Jean Michel GRANGER-----

Attention à l'annonce ci-dessous. A consommer avec modération ! Merci à notre camarade Delabaye pour son soutien continu à La Frégate.



Tél. : 03 26 51 94 91

Site web : www.champagne-delabaye.com

Mél : scev-delabaye@wanadoo.fr

M. Delabaye est ancien marin, membre de La Frégate

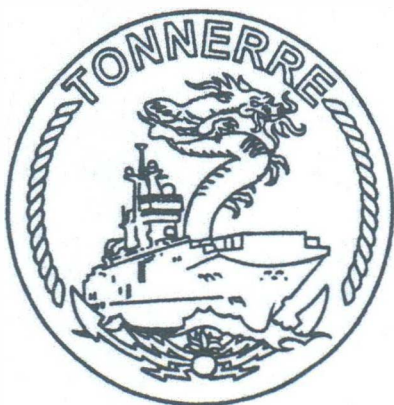


LA FRÉGATE

Association
des
Anciens Marins
de Limoges et sa Région

Fondée en 1928
par
Jean-Louis Paguenaud

Peintre Officiel
de la Marine



B.P.C. "TONNERRE"
Limoges Ville Marraine

46^{ÈME} ANNÉE

Bulletin créé en septembre 1978 par Eugène DUBOIS,
Président, et André VAUZELLE, Trésorier

BULLETIN N°139

Février 2025

Sommaire

Le mot du Président	2
Voeux de La Frégate.....	4
Assemblée générale de la Frégate.....	5
Menu	6
Brève Marine CESM.....	7 à 12
Sous-Marin Russe transport de Gaz.....	13 à 14
Les brèves de La Frégate.	15
Devinette	17

**Notez bien notre adresse pour nous écrire ou
nous contacter :**

(si possible utilisez le courrier électronique)

La Frégate
Espace associatif – 40 rue Charles Silvestre
87100 Limoges

Tél 06 88 15 01 99 (Président)

Adresse électronique :

association.la.fregate@gmail.com



*Le Président, les membres du Conseil
d'administration et tout l'équipage de la Frégate, vous
présentent leurs meilleurs vœux pour 2025.*



LA FREGATE

Amicale des Anciens Marins de Limoges

fondée en 1828 - Affiliée à la FAMMAC

Reconnue d'utilité publique par décret du 25/12/1850

Siège Social : Espace associatif - 40 rue Charles Silvestre - 87100 LIMOGES

Tél. 06 88 15 01 99 (Pdt) - Mél : la-fregate@laposte.fr

**Ne pas découper
cette feuille**

Assemblée générale ordinaire du 8 février 2025

Ayez l'amabilité de renvoyer ce formulaire entier sans le découper à :

Jacques Commencas - Trésorier de LA FREGATE, 44 rue Auguste Renoir, Les Quérades

87700 AIXE SUR VIENNE (mail : jcommencas@sfr.fr ou téléphone: 06 451110 65)

avant le 31 janvier 2025

NOM et Prénom:

Adresse, mail, téléphone :

☐ Assistera) à l'Assemblée

☐ N'assistera pas) Générale

☐ Je suis candidat au Conseil d'administration

☐ Je suis candidat comme Commissaire aux comptes(*>

- Je règle ma cotisation pour 2025, soit **30,00 €**) par chèque à l'ordre

- J'ajoute (facultatif) un don de: €) de La Frégate

Si vous ne pouvez assister à l'assemblée générale, vous pouvez déléguer vos pouvoirs à un membre de votre choix de notre amicale. Dans ce cas cochez la légitimation ci-dessous.

DELEGATION DE POUVOIR

Je soussigné, membre de La Frégate, donne pouvoir (cocher une seule case et compléter si nécessaire)

☐ D au Président de La Frégate

OU

☐ à, Membre de La Frégate, pour me représenter et prendre part à toutes discussions ainsi qu'à tous votes sur les questions à l'ordre du jour, signer toutes listes de présence et procès verbaux.

A, le

(Inscrire la mention "bon pour pouvoir", dater et signer)

INSCRIPTION POUR LE REPAS DU 8 février 2025 - 12h30

(Voir détails dans le bulletin. Prix du repas 30,00 € par personne)

NOM et Prénom :

Je participerai au repas de La Frégate et je serai accompagné de personne(s)

Nombre de repas : x 30,00 € = ... €

Ci-joint un chèque de € à l'ordre de La Frégate

Adresse : Gendarmerie des Tuilières Limoges – 196, rue Victor Thuillat – 87100 LIMOGES

Date:

Signature:

(*) Pas de cumul possible. Un commissaire aux comptes ne peut pas faire partie du Conseil d'administration.

PROPOSITION

Menu à 30.00 €

Kir ou jus de fruits et ses petits fours

Velouté butternut à la crème Isigny

Foie gras mi-cuit et sa compotée d'oignons

Trou normand

Tournedos de bœuf sauce armagnac (viande limousine)

ou

Corolle de limande-sole au saumon

Accompagnés de pommes grenailles et son mille-feuilles de légumes

Salade / Fromages

Panna cotta maison et sa madeleine Bijou

ou

Crème brûlée

Et sa coupe de pétillant offerte

Café

Vin compris : riesling blanc, bordeaux supérieur rouge,

LA STRATÉGIE CHINOISE FACE À L'ENCERCLEMENT OCCIDENTAL

Par tradition historique, la Chine est plutôt une nation « terrienne » tournée vers les espaces continentaux de l'Est et du Nord. Mais depuis quelques décennies, son dynamisme économique et ses ambitions politiques reposent pour une large part sur la mer, pour ses importations comme pour ses exportations, cœur de sa puissance économique. Pour affirmer ses ambitions politiques mondiales, elle développe parallèlement une marine militaire désormais numériquement la plus importante du monde.

Cette dépendance à la mer génère pour des raisons essentiellement géographiques un sentiment d'encerclement qui explique bien des aspects de sa politique.

Malgré sa masse continentale considérable, la Chine possède de nombreux atouts qui en font une grande nation maritime : 18 000 km de façade maritime, une zone économique exclusive de 2,3 millions de km² et près de 6500 îles. À cela s'ajoute une économie maritime parmi les plus dynamiques et puissantes du monde : construction navale civile et militaire, un secteur de la pêche industrielle très important, une marine militaire en plein développement, sans parler de ses garde-côtes et de ses milices maritimes, forces supplétives de sa marine militaire. Les échanges par voie maritime sont au cœur de son économie et en dépendent largement, mais cette dépendance génère un sentiment de fragilité et d'encerclement.

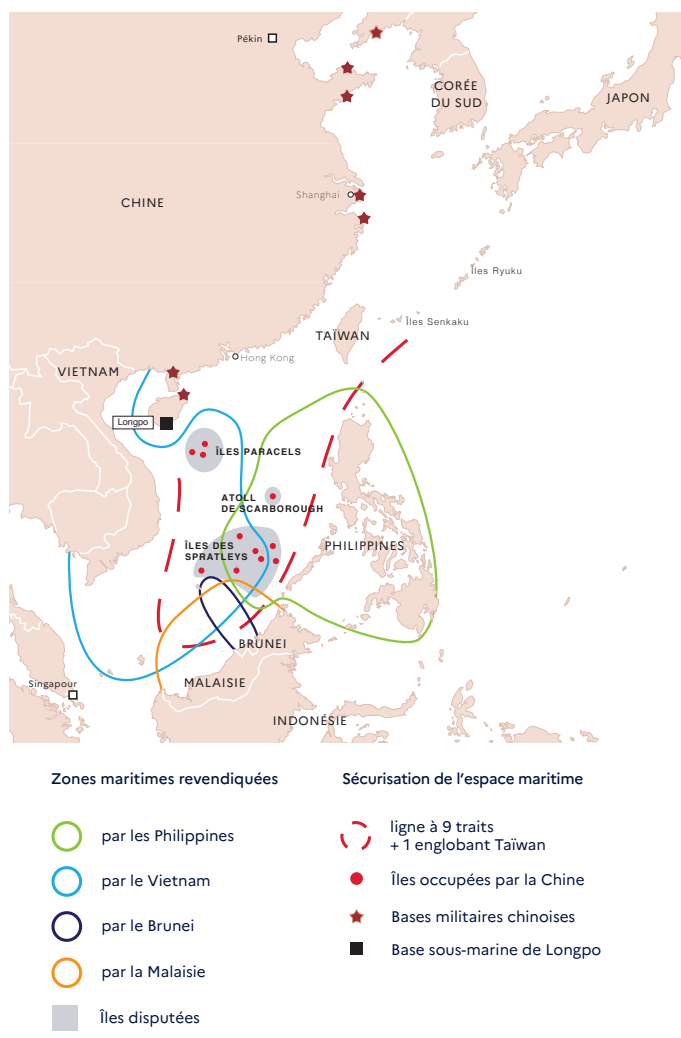
LA PERCEPTION D'UN ENCERCLEMENT MARITIME

La Chine a le sentiment d'être encerclé principalement à travers les chaînes d'îles qui bordent ses côtes et les eaux adjacentes. Cette perception est renforcée par la présence d'alliances et de bases militaires étrangères dans son environnement proche. Outre la Corée du Sud, ces chaînes d'îles incluent les îles japonaises de Kyushu, Okinawa, les îles Satsunan et Ryukyu, ainsi, bien sûr, que Taïwan, et les îles des archipels philippins et indonésiens. Au-delà, les îles japonaises d'Ogasawara, les îles Mariannes du Nord et Guam qui appartiennent aux États-Unis, les îles Yap à la Micronésie, et le Palaos forment une deuxième ligne de défense et de menace perçue comme un encerclement stratégique.

Pour la Chine, cet encerclement représente une menace directe à ses intérêts. En termes de défense, Pékin a besoin de profondeur stratégique pour protéger son territoire et maintenir sa liberté de manœuvre en mer en cas de conflit. La pression sur Taïwan est en grande partie due à sa volonté de contrôler le détroit éponyme que ses sous-marins nucléaires doivent nécessairement emprunter en quittant leurs bases pour rejoindre le Pacifique.

Ce sentiment d'encerclement est également perçu comme une menace pour la sécurité et la liberté du trafic maritime puisqu'environ 90% du commerce chinois passe par la mer (la Chine est le premier exportateur mondial de conteneurs). De même, le pays dépend des importations par voie maritime pour ses besoins énergétiques, notamment 80% de son pétrole importé transite par la mer. Ainsi, tout blocage ou menace dans ces chaînes d'îles plus ou moins proches est susceptible de paralyser l'économie chinoise et sa capacité de défense.

Zones maritimes et îles disputées en mer de Chine méridionale



L'ÉCONOMIE CHINOISE SOUS LA PRESSION DES DÉTROITS

La vulnérabilité de la Chine, et particulièrement son économie, est exacerbée par sa dépendance vis-à-vis de plusieurs détroits stratégiques pour son approvisionnement énergétique et ses exportations.

D'abord le détroit d'Ormuz avec 50% du pétrole chinois qui transite par cette voie. Les alternatives maritimes sont limitées et soumises à des aléas politique et militaires nombreux.

Le détroit de Bab el-Mandeb aussi, par où passent 60% des exportations chinoises vers l'Europe, est également une zone à risques, avec des menaces de piraterie ou en lien avec les conflits régionaux (rebelles Houthis, conflit en Somalie...). La Chine a d'ailleurs construit sa première base militaire à l'étranger à Djibouti à la pointe de la corne de l'Afrique, point central entre la mer Rouge et l'océan Indien. C'est aussi une façon d'être à proximité des forces occidentales présentes dans la zone (bases américaines, missions maritimes diverses). Le canal de Suez est un autre point de passage vital pour les exportations chinoises vers l'Europe. Un incident, même mineur pourrait bloquer ce canal, et porter directement préjudice à un commerce maritime.

Le détroit de Makassar dans l'archipel indonésien présente aussi une importance pour le commerce extérieur chinois, mais également pour le transit des sous-marins, d'autant que l'Indonésie renforce son contrôle sur ce détroit. Enfin, bien sûr le détroit de Taïwan pour des raisons militaires déjà citées et dont la sécurisation apparaît essentielle.

DES EFFORTS POUR SÉCURISER L'ACCÈS AUX ESPACES STRATÉGIQUES

Les prétentions territoriales de la Chine sur les îles Spratleys, les Paracels et le récif de Scarborough en mer de Chine méridionale, illustrées par la fameuse «ligne des 9 traits», représentent un axe majeur de la politique étrangère chinoise. Ces revendications territoriales, contestées par plusieurs pays de la région et contraires au droit international de la mer, sont soutenues par une présence militaire accrue et une politique de fortification et de militarisation des îles concernées.

Pour renforcer ses positions et assurer la sécurité de ses revendications, la Chine a développé une capacité de surveillance avancée et mis en œuvre une stratégie de déni d'accès et de zone interdite (A2AD) en mer de Chine méridionale. Cette stratégie est renforcée par une flotte militaire puissante et en constante expansion. Le

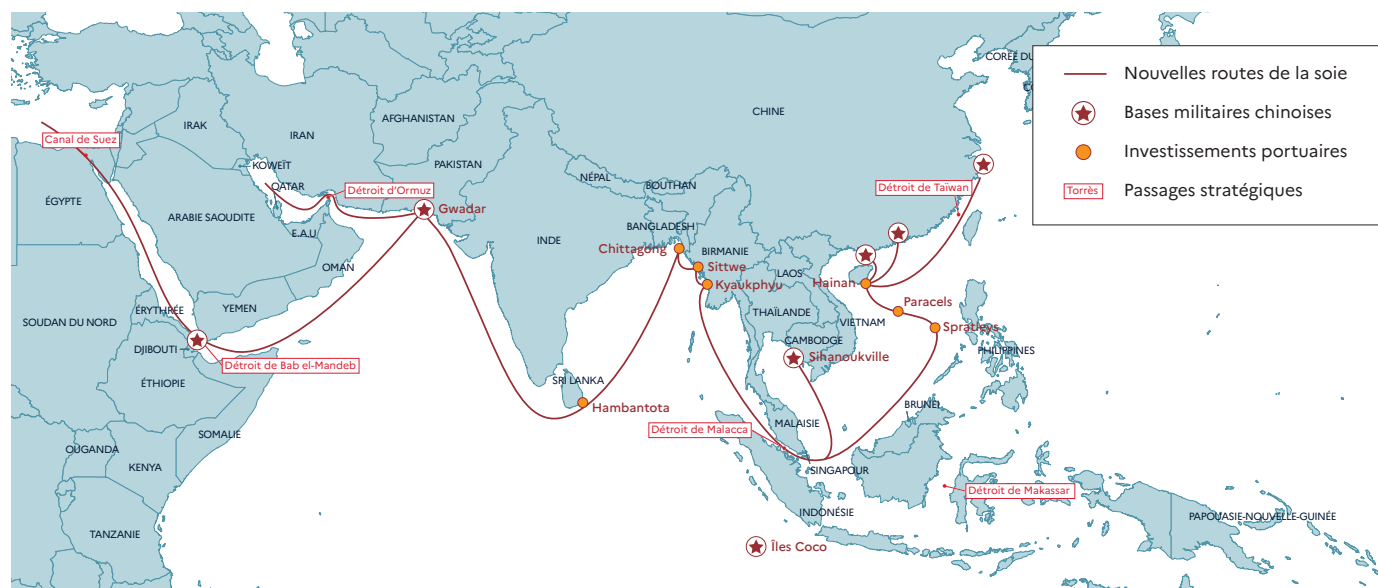
nouveau porte-avions *Fujian* est un symbole de cette puissance maritime, et le rythme de construction navale en Chine dépasse désormais largement celui des États-Unis, ce qui lui permet de maintenir une présence navale significative dans tous les océans du globe.

La *Belt and Road Initiative* en constitue un autre pilier de l'expansion chinoise, créant un réseau étendu de routes commerciales terrestres et maritimes pour diversifier et sécuriser les voies d'approvisionnement. Ce réseau vise à réduire la dépendance de la Chine à des routes spécifiques et à renforcer son influence économique mondiale. Ce projet et les investissements considérables qu'il implique ne se comprend que par la volonté de contrer cet encerclement (perçu ou réel).

En parallèle, la Chine développe des infrastructures militaires et civiles stratégiques à travers le monde. Des bases militaires ont été établies en des points clés tels que Djibouti, le Pakistan, les îles Coco, et le Cambodge. Ces installations lui permettent de projeter sa puissance militaire bien au-delà de ses frontières. De plus, des investissements portuaires significatifs ont été réalisés à Kyaukphyu en Birmanie, à Chittagong au Bangladesh, et à Hambantota au Sri Lanka, facilitant non seulement le commerce, mais aussi le soutien logistique de ses forces navales. Des projets sont en cours de développement en Afrique et en Amérique du Sud.

Enfin, la Chine a intensifié ses efforts diplomatiques pour renforcer ses relations avec les Maldives, le Sri Lanka, et plusieurs pays insulaires du Pacifique. Ces rapprochements diplomatiques visent à consolider les alliances, à sécuriser les routes maritimes vitales pour son commerce international, et à étendre son influence géopolitique dans des régions stratégiques. Cette combinaison d'initiatives militaires, économiques et diplomatiques illustre la stratégie globale de la Chine d'être présente partout dans le monde pour assurer la sécurité de ses routes maritimes (et dans une moindre mesure terrestre) nécessaires à son économie et à sa puissance politique et militaire.

La Belt and Road Initiative



LE RETOUR DU RÉARMEMENT NAVAL

Depuis une décennie l'évolution des rapports internationaux a conduit à un réarmement naval massif partout dans le monde, mais particulièrement spectaculaire en Méditerranée et dans la région Asie Pacifique. Il traduit le retour de la conflictualité en mer et les risques de confrontation.

LA FIN DES « DIVIDENDES DE LA PAIX »

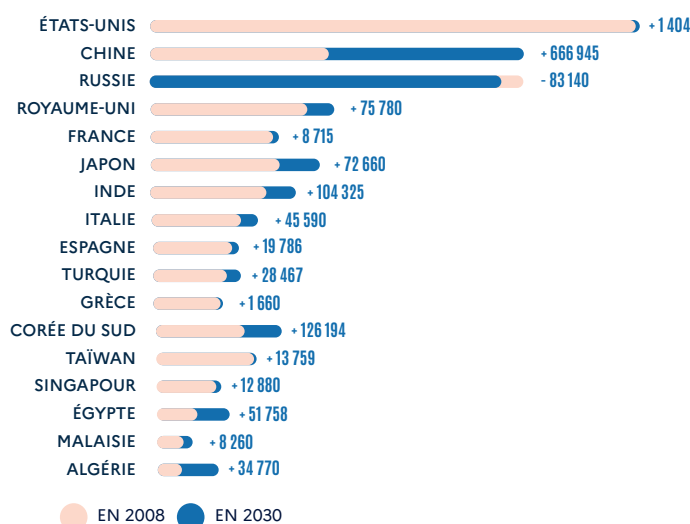
Le réarmement massif que l'on connaît depuis la fin des années 2000 succède à une longue période où le format des principales marines avait sensiblement diminué. En effet, l'absence de menaces militaires majeures en mer à la fin de la guerre froide avait conduit la plupart des grandes marines à des réductions de format importantes. Ce qu'on a appelé, à l'instar des années 20, les dividendes de la paix.

Ainsi, entre 1987 et 2015, la marine américaine est passée de 594 à 271 unités et la marine britannique – la première d'Europe – de 80 à 35 bâtiments de haute mer. Le mouvement a été encore plus prononcé pour la marine russe confrontée, avec la disparition de l'Union Soviétique, à des difficultés politiques et économiques telles qu'elle a dû supprimer ou limiter drastiquement une partie importante de sa flotte.

Cette réduction du nombre d'unités s'est aussi accompagnée de la diminution des capacités industrielles de construction navale : en 1990, 24 chantiers navals construisaient les bâtiments de la marine américaine, leur nombre est progressivement tombé à sept. Les autres grandes marines ont aussi vu leurs capacités de construction navale se réduire sensiblement, avec des conséquences encore très prégnantes dans le contexte actuel.

Cette réduction de format s'est en revanche accompagnée d'une forte modernisation des équipements grâce à la recherche constante d'innovations. La réduction quantitative a été de pair avec une forte amélioration qualitative.

TONNAGE DES MARINES - 2008 - 2030



La Chine est quant à elle restée totalement à l'écart de ce mouvement. Jusqu'aux années 2000, elle ne disposait que d'une flotte réduite, pour l'essentiel d'origine soviétique, et technologiquement limitée.

DEPUIS LES ANNÉES 2000, UN RÉARMEMENT GÉNÉRAL ET MULTIFORME

Dès les années 2000, le nouveau contexte géopolitique a conduit à un retournement de situation qui s'est traduit par un réarmement massif. Toutes les régions du monde sont concernées quoique de façon inégale, en fonction du contexte régional et des capacités économiques des États concernés.

Le réarmement et son ampleur doit toutefois être analysé à l'aune de plusieurs dimensions. La comparaison des marines au seul prisme du nombre de bâtiments et de leur tonnage est trop réducteur à une époque où de nouveaux types de matériels et d'armements sont en plein développement et où l'innovation semble sans limite. La puissance navale d'aujourd'hui se mesure à plusieurs facteurs :

- le nombre de bâtiments et leur tonnage ainsi que la cohérence d'ensemble de la flotte par rapport aux objectifs politiques et militaires
- la qualité de l'armement détenu, y compris les armements innovants tels que les drones et les nouvelles armes de rupture (armes hypersoniques, armes à énergie...)
- une capacité de recherche et de développement et un outil industriel solide pour la construction, l'entretien et l'innovation des équipements
- des moyens de guerre hybride reposant sur des équipements militaires mais aussi de plus en plus civils utilisés à des fins militaires pour des actions de pression ou de coercition navales
- L'activité de la flotte, son entretien et son emploi effectif pour les opérations navales, gage de sa crédibilité.

DEUX RÉGIONS PARTICULIÈREMENT EN POINTE POUR LE RÉARMEMENT NAVAL

Le mouvement de réarmement naval est général et concerne autant les marines « traditionnelles » que de nouveaux États sans tradition navale marquée, notamment en Afrique ou en Amérique latine. Ils adaptent leurs ambitions au contexte régional comme la lutte contre les trafics et la pêche illégale, ou aux rivalités spécifiques locales. Mais c'est surtout en Méditerranée et

LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR : LE TRANSPORT MARITIME

Le trafic maritime a longtemps été perçu comme un moyen de transport peu polluant : selon les estimations, il serait responsable de 3% des gaz à effet de serre. De ce fait, il a été pendant longtemps moins concerné par la législation sur la réduction de la pollution. Les armateurs ont cependant anticipé et adapté leurs navires. Au niveau international, à la suite de la Convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques, c'est l'Organisation maritime internationale (OMI) qui se charge désormais de la réglementation en ce domaine. Pour les armateurs, appliquer les règles impose cependant une gestion spécifique et souvent compliquée de leur flotte et induit une concurrence entre les acteurs de la chaîne logistique.

LE TRANSPORT MARITIME, UNE ACTIVITÉ POLLUANTE

Les gaz à effet de serre (GES) sont l'une des causes majeures du changement climatique. L'*International Council on Clean Transportation* révèle que les émissions totales de GES du transport maritime ont augmenté d'environ 10% de 2012 à 2018. Le principal gaz rejeté par l'activité maritime est le dioxyde de carbone (CO₂), 3,1 kg de CO₂ émis pour chaque kilogramme de carburant brûlé.

Les gaz d'échappement des navires sont également une source importante de la pollution de l'air, la qualité des carburants et le type de moteur des navires étant les principaux facteurs en cause. L'atmosphère est alors polluée par une variété de substances, parfois visibles comme les fumées, parfois imperceptibles. Parmi ces dernières, les émissions de soufre dont la teneur varie selon le combustible et les émanations d'azote résultant de la combustion à des températures élevées des combustibles fossiles et qui sont responsables de l'acidification des pluies qui détériore l'écosystème.

En outre, comme 70% des émissions issues du transport maritime sont émises à moins de 400 km des côtes, les débats autour de la qualité de l'air dans ces zones et leur impact sur la santé humaine et l'environnement sont particulièrement vifs et suscitent une pression pour la décarbonation de l'industrie maritime. De nombreuses règles ont de ce fait été adoptées en ce sens.

UNE CONTRIBUTION NORMATIVE GLOBALE FACE AUX POLLUTIONS DU SECTEUR NAVAL

La Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires (MARPOL adoptée en 1973) a été la première à s'emparer de la question de la pollution maritime. Elle a adopté progressivement cinq annexes réglementaires traitant de la pollution par les hydrocarbures, des substances liquides nocives transportées en vrac, des substances nocives sous forme emballée, des eaux usées et des ordures.

En 2005 est entrée en vigueur l'annexe VI qui établit des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Elle fixe des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires et interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Un chapitre adopté en 2011 traite des mesures techniques et opérationnelles obligatoires relatives au rendement énergétique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

En vertu des Accords de Paris, l'OMI a, en 2018, mis en place sa stratégie initiale comprenant 3 volets : les mesures technologiques, opérationnelles et économiques (fondées sur le marché). L'*Energy Efficiency Design Index* (EEDI) est une mesure technologique qui exige pour les navires construits après le 1^{er} Janvier 2013 jusqu'à 30 % d'amélioration des performances énergétiques dans la conception. Pour contribuer à l'efficacité énergétique, le *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP) est une mesure opérationnelle visant, par l'établissement d'une méthode et l'usage d'indicateurs énergétiques, à optimiser l'exploitation des navires notamment par une meilleure planification des itinéraires et du cycle de nettoyage des composants.

TAUX DES ÉMISSIONS MONDIALES DE GAZ PAR LE TRANSPORT MARITIME en % par an

Bien que le transport maritime génère moins de gaz à effet de serre (GES) que les autres modes de transport par tonne-kilomètre de marchandises transportées, il représente 3% des émissions mondiales.

D'après l'OMS, l'intensification des échanges maritimes pourraient faire augmenter de 90% à 130 % les émissions de GES d'ici 2050.



LES DÉTROITS TURCS AU CŒUR D'UN NOUVEL ÉQUILIBRE GÉOPOLITIQUE EN MER NOIRE

Le 28 février 2022, à la suite du déclenchement du conflit entre la Russie et l'Ukraine, le Gouvernement turc décidait de fermer l'accès aux détroits des Dardanelles et du Bosphore à tous les navires militaires, en invoquant la Convention de Montreux de 1936. Cette décision met en lumière le caractère stratégique de cette voie de navigation qui constitue l'unique lien entre la mer Noire et la Méditerranée.

ORDRE GÉOPOLITIQUE EN MER NOIRE ET OUVERTURE DES DETROITS : DES DESTINS LIÉS

Les détroits turcs sont deux étroits bras de mer de part et d'autre de la mer de Marmara. Au sud, les Dardanelles (l'Hellespont de l'Antiquité) s'étendent de la mer Égée à la mer de Marmara sur une longueur de 78 km pour une largeur de 1350 à 8275 mètres ; Au nord, le détroit du Bosphore, long de 30 km pour une largeur de 700 mètres relie la mer de Marmara à la mer Noire. Leur position charnière entre l'Asie et l'Europe d'une part, la mer Noire et la Méditerranée d'autre part et surtout leur fonction de lieu de passage en a fait de tous temps une zone stratégique majeure.

Un trafic maritime civil en déclin

En 2020, 43 000 navires civils ont transité par le détroit des Dardanelles et parmi eux 37 000 par le Bosphore représentant 639 millions de tonnes de marchandises. Le trafic est cependant en baisse régulière ; Il était de 56 000 navires en 2006.

Sous domination ottomane depuis 1453, les règles de transit ont évolué en fonction des rapports de forces en mer Noire mais également en mer Méditerranée. À partir de 1484, l'Empire ottoman qui dominait l'ensemble du littoral de la mer Noire a ainsi pu imposer la règle de fermeture des détroits aux pays étrangers, avec cependant certaines exceptions pour des motifs commerciaux ou d'alliances militaires.

Cette fermeture a été remise en question au 18^{ème} siècle lorsqu'il perdit le monopole de la maîtrise du littoral de la mer Noire avec la conquête par la Russie de la partie septentrionale. Désormais, l'histoire des détroits a été intimement liée aux relations russo-turques. Cette situation a changé au 19^{ème} siècle lorsque des puissances non-riveraines se sont immiscées dans les différentes négociations visant à déterminer le régime de l'ouverture des détroits. L'Empire ottoman puis la Turquie, selon les périodes, ont su jouer de cette situation, surtout pour endiguer la montée en puissance russe dans la région.

Le régime d'ouverture des détroits revêt donc un caractère stratégique pour lequel chaque État essaie de faire valoir ses intérêts. Ainsi le Royaume-Uni jusqu'en 1920 (Traité de Sèvres¹) faisait valoir une politique d'interdiction totale de passage par les navires de guerre de toutes nations afin d'empêcher l'expansion de la Marine russe vers la Méditerranée. À l'opposé, la Russie défendait un régime tendant à assurer le libre passage de ses propres navires de guerre, et l'interdiction de transit des pays non-riverains de la mer Noire.

Après la Première Guerre mondiale, le Traité de Lausanne (1923) a régi l'accès aux détroits en reconnaissant la liberté de navigation aux navires de commerce en temps de paix comme en temps de guerre, à condition de la Turquie reste neutre. Si cette dernière devenait belligérante, le Traité de Lausanne autorisait la navigation aux seuls pays neutres.



La convention de Montreux (en bref).

Selon son préambule, il s'agit de : **concilier le principe de liberté de passage de manière à « sauvegarder » la sécurité de la Turquie et des États riverains de la mer Noire**. La Convention reprend ainsi le principe général de liberté de passage (article 1) acquis en 1923 par le Traité de Lausanne, qui s'étend aux navires de commerce (article 2) et aux bâtiments de guerre (articles 10,11,12), que ce soit en temps de paix (articles 2 et 10,11 et 12), ou en temps de guerre (articles 4, 5, et 19).

Si la « **liberté de passage** » est un principe général de la Convention, le régime juridique associé se décline en fonction de trois éléments :

1. la nature du navire en question (navires de commerce / bâtiments de guerre) ;
2. la nationalité du navire (États riverains ou non-riverains de la mer Noire) ;
3. les relations internationales (temps de paix / guerre, Turquie belligérante / non).

La **liberté de passage** reconnue aux **bâtiments de guerre** des États non-riverains se voit imposer des restrictions de trois ordres, limitant leur de projection de puissance :

- **Les types de bâtiments** : « les bâtiments légers de surface, les petits navires de combat et les navires auxiliaires » (article 10). Les porte-aéronefs des États non riverains sont donc exclus.
- **Le tonnage maximum** pouvant naviguer **dans les détroits** (15.000 tonnes, article 14) et **en mer Noire** (30.000 tonnes, exceptionnellement 45.000 tonnes article 18).
- **Le temps** : les États non-riverains doivent fournir au gouvernement turc **un préavis de transit** ((15 jours), article 13) et le **temps de navigation en mer Noire** est limité ((21 jours), article 18).

La Turquie détient ainsi une position avantageuse, sans que la Convention ne lui confère une pleine maîtrise de l'ouverture des détroits, à cause du principe général de liberté de passage. La Turquie ne retrouve qu'exceptionnellement une **maîtrise souveraine sur les détroits**, c'est-à-dire si **elle est partie prenante à un conflit ou bien s'estime menacée d'un danger de guerre imminent** (articles 20 et 21). Dans ces cas précis, le passage des bâtiments de guerre est entièrement laissé à la discrétion du gouvernement turc avec toutefois une clause (art 21 al 2) qui permet le franchissement des détroits par les navires militaires des États belligérants pour regagner leur port base, ce droit pouvant être refusé par la Turquie si l'État belligérant a causé la situation de danger imminent. Dans le cas d'un conflit dans lequel la **Turquie n'est pas partie prenante**, la Convention prévoit que **les bâtiments de guerre des États belligérants ne jouissent pas de la liberté de passage à travers les détroits**.

¹ Le Traité de Sèvres ne sera jamais appliqué.

Cette liberté de navigation était garantie par la démilitarisation du littoral des détroits et la garantie de la liberté de navigation dans les détroits par le Royaume-Uni, la France, l'Italie et le Japon.

Cependant en 1930, la Turquie considéra que la démilitarisation de la zone des détroits, ainsi que les dispositions du Traité de Lausanne, ne permettaient plus d'assurer la sécurité de son territoire. Une nouvelle conférence internationale décida finalement d'un régime de franchissement rétablissant sa souveraineté sur les détroits : la Convention de Montreux de 1936.

UN NOUVEL ORDRE GÉOPOLITIQUE AUTOUR DES DÉTROITS ?

Le régime concernant l'ouverture des détroits est donc tributaire des rapports de forces en mer Noire, mais plus largement de la situation internationale, avec une position particulière pour la Turquie. Le contexte actuel où trois pays riverains de la mer Noire sont membres de l'OTAN (Roumanie, Bulgarie et Turquie) permet à l'Alliance de tempérer les limitations de la Convention de Montreux, notamment en ce qui concerne la navigation des navires de guerre des pays étrangers. Toutefois, cette présence doit être relativisée par la taille des Marines des pays en question (hors Turquie).

La Russie, quant à elle, a depuis quelques années sensiblement augmenté sa présence en mer Noire (intervention militaire en Abkhazie en 2008 et annexion de la Crimée en 2014), sans parler de la situation actuelle. Mais sa position vis-à-vis des détroits turcs a évolué du fait de la présence nouvelle de sa Marine en Méditerranée orientale. La base de Tartous en Syrie est un solide point d'appui pouvant servir entre autres d'avant-garde pour dénier l'accès à d'éventuels ennemis, mais aussi pour assurer la protection des enjeux économiques russes en Méditerranée orientale. Elle permet de se détacher des orientations diplomatiques de la Turquie qui peut interdire le transit à travers les détroits en cas de conflit.

Pour sa part, la Turquie a fait le choix d'une politique d'équilibre en empêchant toute escalade du conflit en mer Noire par la fermeture des détroits – saluée par la Russie – à tout bâtiment de guerre quel que soit le pavillon (y compris de l'OTAN), en gardant une position médiane dans le conflit actuel russo-ukrainien et enfin en conservant de solides relations dans le domaine énergétique avec la Russie, tout en continuant par ailleurs de bénéficier de la protection de l'OTAN.

Mais face à la position de ligne de crête de la Turquie, le régime de la Convention de Montreux pourra-t-il survivre aux nouveaux rapports de forces ?

UNE REMISE EN QUESTION DE LA CONVENTION DE MONTREUX ?

En l'état actuel des intérêts géopolitiques, seuls les pays de l'OTAN, plus particulièrement les États-Unis, pourraient se montrer favorables à une renégociation de la Convention, soit pour contenir l'expansion navale russe en mer Méditerranée, ou pour renforcer leur capacité de projection de puissance en mer Noire. Le renforcement de l'influence de l'OTAN en mer Noire (hors cas de la Turquie) passe donc essentiellement par le renforcement des flottes bulgares et roumaines.

Sans remettre en cause l'esprit du texte, il serait aussi possible de revoir à la hausse les différentes limitations (tonnage, temps) inscrites dans la Convention. En effet, depuis sa signature il y a 85 ans, les évolutions techniques ont sensiblement augmenté le tonnage des plateformes, diminuant ainsi mécaniquement le nombre de bâtiments de pays non-riverains répondant aux limitations pour transiter alors que les Marines riveraines (en premier lieu la Russie), ne sont pas contraintes par ces limitations et renforcent librement leur présence navale en mer Noire (cf encadré).

Il est - logiquement - peu probable que la Russie soit favorable à une modification du régime actuel des détroits. Elle reste attachée à une interprétation conforme à l'esprit du texte, comme le démontrent les différentes déclarations des autorités russes après la fermeture récente des détroits aux navires militaires.

La fermeture des détroits reste toutefois sujet à l'interprétation du gouvernement turc seul, qui peut varier en fonction de ses intérêts du moment. Pour les États non riverains, dans la situation actuelle, il est très peu probable que le régime de la convention de Montreux soit renégocié. La Russie est surtout préoccupée de freiner une progression de l'OTAN en mer Noire et la Turquie n'a objectivement rien à y gagner. Le renforcement de l'influence de l'OTAN en mer Noire (hors cas de la Turquie) passe donc essentiellement par le renforcement des flottes bulgares et roumaines.

NB : pour le projet du canal d'Istanbul, reliant les mers de Marmara et Noire, voir Brève marine n° 249.



LES DÉTROITS TURCS AU COEUR D'UN NOUVEL ORDRE GÉOPOLITIQUE EN MER NOIRE

Légende

- Crimée (annexée par la Russie en 2014)
- Républiques séparatistes

- Bases navales principales :
 - ▲ Ukraine
 - ▲ Russie
 - ▲ Turquie
 - ▲ Roumanie
 - ▲ Bulgarie

- Bases navales secondaires :
 - Ukraine
 - Russie
 - Turquie
 - Roumanie
 - Bulgarie
 - Géorgie

- ⌋ Détroits
- Fermeture des détroits par le Gouvernement turc le 28/02/2022
- ☀ Conflit russo-ukrainien
- ☀ Zone d'opération de la Marine russe dans le conflit ukrainien

- 🌐 Pays membres de l'OTAN

- ← Capacité de projection forces navales russes

- 🚢 Bules A2AD
- 🚢 missiles anti-aériens S400
- 🚢 missiles anti-navires P800

Sous-marin Russe : un nouveau géant des mers pour transporter le gaz



La Russie prépare une révolution dans le secteur énergétique. Avec des sous-marins nucléaires géants conçus pour transporter du gaz naturel liquéfié, une nouvelle ère de transport s'ouvre, combinant puissance technologique et enjeux géopolitiques. La Russie a dévoilé son ambition de développer des sous-marins nucléaires de 180 000 tonnes pour transporter du gaz naturel liquéfié (GNL). Ce projet, unique au monde, marque une étape majeure dans l'exploitation des ressources énergétiques arctiques, tout en renforçant sa domination sur le marché mondial du GNL.

Une innovation sans précédent

Les sous-marins [proposés par la Russie](#) seraient capables de transporter du GNL depuis les régions arctiques jusqu'aux marchés asiatiques. **Contrairement aux méthaniers conventionnels, ces sous-**

marins pourraient naviguer sous les glaces, réduisant les contraintes climatiques et les risques de piraterie maritime.

Caractéristiques Techniques	Détails
Tonnage	180 000 tonnes
Propulsion	Nucléaire
Capacité de transport	Équivalent à 2 méthaniers
Vitesse sous-marine	30 nœuds
Zone de navigation principale	Arctique et route polaire

Objectifs stratégiques

- **Réduction des coûts logistiques** : Les sous-marins nucléaires permettent d'éviter les coûteux brise-glaces pour les routes polaires.
- **Sécurité accrue** : En naviguant sous l'eau, ces sous-marins évitent les conditions météorologiques extrêmes, les collisions et les attaques.
- **Capacité géopolitique** : Renforcer la position de la Russie face aux sanctions économiques occidentales.

Ces sous-marins seront particulièrement adaptés pour relier les vastes réserves de GNL de la Russie aux principaux marchés asiatiques comme la Chine, le Japon et l'Inde.

Les brèves de La Frégate

Membres de La Frégate, ils ont fêté leur anniversaire :



BON ANNIVERSAIRE

Membres de La Frégate, ils ont fêté leur anniversaire

En décembre :

. Jean-Michel GRANGER (Président de La Frégate)

Rubrique nécrologique

En janvier :

. Laurent MERLE MAGNE
. Georges MOISSET



Nous vous faisons part de l'avis de décès de **Monsieur Pierre CHARTAGNAT**, ancien président de La Frégate, survenu le mercredi 18 décembre 2024 à l'âge de 73 ans.

Il était le **Vice Président de notre Association La Frégate** et le **Rédacteur en chef du bulletin de La Frégate**.

Il était aussi le Président de l'**Association Vie Paisible** (Service d'aide aux personnes âgées).

Retraité et ancien Capitaine de Frégate de réserve, il avait aussi une thèse de Doctorat en Histoire.

Il représentait aussi l'**Association Centrale ALUMNI** (Ressources, informations, réseautage et développement de carrière pour les diplômés).

Il était aussi musicien et avait pour passion le violon.

Conseil d'administration et composition du bureau pour 2024

Bureau :

Président : GRANGER Jean Michel, né le 02 Décembre 1947 (expert judiciaire) - 8 rue des Sin-tiers - 87150 CUSSAC - Tél. 09 79 24 35 60 (2022)

Secrétaire Général : BOREL Jacques, né le 9 juillet 1956 - 72 route de l'hippodrome - Les pe-louses - 87270 COUZEIX - Tél. 05 55 39 47 37 (2023)

Trésorier Général : COMMENCAS Jacques, né le 30 Avril 1947, retraité - 44 rue Auguste Re-noir - Les Quérades - 87700 AIXE SUR VIENNE - Tél. 05 55 70 16 95 (2023)

Trésorier Adjoint : MOISSET Georges, né le 29 janvier 1940, retraité de la fonction Publique - 37 rue du Clos Augier - 87000 LIMOGES - Tél. 05 55 50 88 92 (2024)

Autres membres du Conseil d'administra-tion :

BROWN Alain, né le 5 octobre 1943, retraité, 11 avenue du Sablard, 87000 LIMOGES - Tél. 05 55 30 63 01 (2024)

CAILLOT Jean-Pierre, né le 27 avril 1946 - 4 allée Blériot - 87410 LE PALAIS SUR VIENNE - Tél. 05 55 35 17 55 (2023)

SELLAS Christine, née le 10 juillet 1975, em-ployée à La Poste, 13 rue Jean Mermoz, 87700 AIXE SUR VIENNE, Tél. 06 32 12 72 98 (2024) **Ce conseil d'administration et bureau a été élu à bulletin secret le 18 Février 2024 par l'assemblée Générale ordinaire de La Frégate. (entre paren-thèses, l'année d'élection ou ré-élection au CA).**

Exposition de maquettes prévus à ROCHECHOUART

L'exposition de maquettes est prévu courant juin, la date est à définir.

Cette exposition fera l'objet d'un article dans Le Populaire du Centre.



**Association d'aide à domicile, aide à la per-
sonne à VOTRE service**

www.viepaisible.fr

Une équipe de plus de 100 personnes pour vous aider au quotidien :

Courses à domicile

Garde malade, garde de nuit

Ménage, repassage, repas

Garde d'enfants

Aide à la toilette

Compagnie

Antenne de LIMOGES (siège)
29C rue des Pénitents blancs
87000 LIMOGES

Tél. : 05 55 32 26 60

Courriel : vp limoges@viepaisible.fr

Antenne de BRIVE
30 avenue de Paris
19100 BRIVE

Tél. : 05 55 17 96 37

Courriel : vpbrive@viepaisible.fr



interventions dans le cadre de l'APA - 7jrs/7 - 24h/24

Réunion de La Frégate

Tous les premiers mardi du mois

Prochaine réunion : mardi 4 février à 20h30, à l'espace associatif, 40 rue Charles Silvestre à Li-moges.

Cotisations 2025

Si vous n'avez pas pu assister à l'assemblée générale, pensez à régler votre cotisation pour 2025. C'est la seule source de revenu pour votre association.

Montant : 30 € à régler par chèque à l'ordre de La Frégate.

Merci par avance.

Adressez votre chèque à Jacques COMMENCAS
à : Jacques COMMENCAS (trésorier)
44 rue Auguste Renoir, Les Querrades
87700 AIXE SUR VIENNE

Tél. : 06 45 11 10 65

Courriel : jcommencas@sfr.fr

ou à

Jean-Michel GRANGER (président)
8 rue des Sintiers, 87150 CUSSAC

Tél. : 06 88 15 01 99

Courriel : grangerjm1947@orange.fr

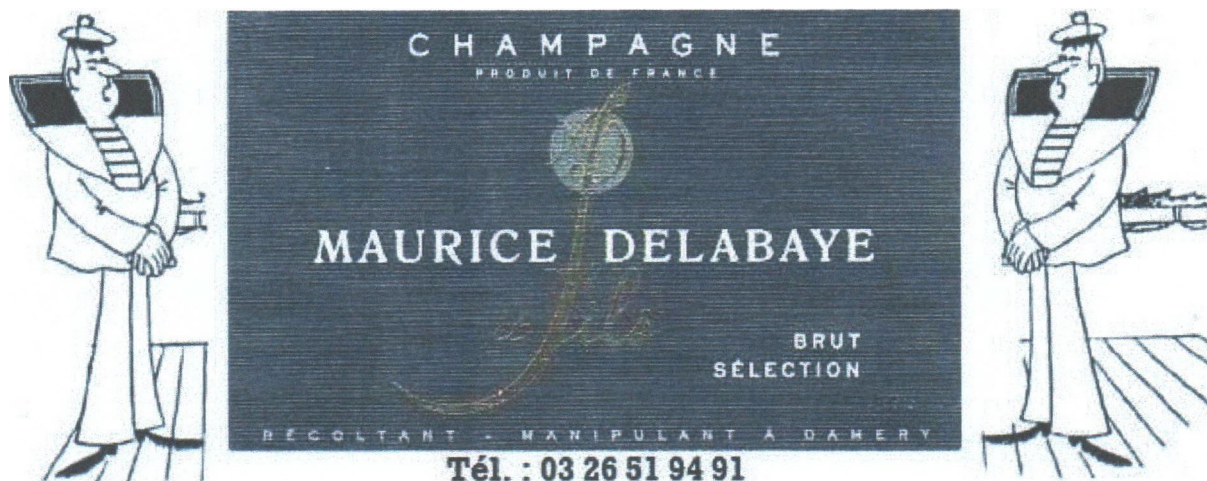
Devinette

Que représente cette photo ?



Réponse dans notre prochain numéro : envoyez vos réponse par mail :

association.la.fregate@gmail.com



Site web : www.champagne-delabaye.com

Mél : scev-delabaye@wanadoo.fr

M. Delabaye est ancien marin, membre de La Frégate

La Frégate vous attend !
**Faites connaître La Frégate à tous
les marins que vous connaissez et à
vos amis.**

Parution bulletin Frégate : JANVIER, MAI, SEPTEMBRE

Responsable de la publication : Jean-Michel GRANGER (président)

Rédacteur : Jacques BOREL (Secrétaire)

LA FRÉGATE

Siège : Espace associatif – 40 rue Charles Silvestre - 87100 Limoges

Tél. 06 88 15 01 99 (Pdt) – Courriel :
association.la.fregate@gmail.com