



L'AMBITIEUSE MARINHA

Les immenses ressources offshore du Brésil occultent bien souvent son rôle de pôle portuaire majeur de l'Atlantique Sud. Sachant que 93 % de son commerce extérieur passe par la mer, il est aisé de comprendre que le géant sud-américain ait une stratégie maritime passant aujourd'hui par le renouvellement de ses forces navales.

L'AMBITION MARITIME DU BRÉSIL

« *Amazonie bleue* » : ce plan, lancé en 2004 pour développer le potentiel économique et stratégique des 7 300 km de côtes et d'une ZEE riche en hydrocarbures et ressources halieutiques, est une priorité pour le ministère de la Défense. Les intérêts maritimes du pays s'accroissent, que ce soit par son ouverture au commerce international ou sa production de pétrole (13^{ème} producteur mondial grâce à ses gisements offshore). Signe d'ambition nouvelle, le gouvernement a déposé une demande d'extension du plateau continental portant sur près de 700 000 km². Le domaine maritime du pays s'étendrait alors sur plus de 4 millions de km², permettant de placer sous sa juridiction tout l'espace maritime situé entre le continent et l'archipel de Trindade et Martin Vaz. Et loin de se limiter à l'espace atlantique, Brasilia s'intéresse aussi aux Caraïbes, en investissant dans le port de Mariel (Cuba), destiné à devenir le pôle de redistribution de la zone caribéenne.

Dès lors, rien d'étonnant de voir le pays investir dans une *Marinha do Brasil*, pour l'heure en deçà de ses ambitions.

UNE STRATÉGIE NAVALE

Le vaste plan de revalorisation de la marine brésilienne s'articule autour de plusieurs volets aux degrés d'avancement, de financement et de priorité différents. Prosub, programme de renouvellement de la force sous-marine brésilienne, s'est concrétisé en 2009 avec la commande de quatre unités de la classe *Scorpène* qui doivent être livrées entre 2018 et 2022 ainsi qu'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) en 2025. Il comprend également un important transfert de technologie de DCNS qui participe à la réalisation d'un chantier de construction de sous-marins et d'une base navale dont le hall principal a été inauguré en décembre 2014.

Le programme Prosuper, quant à lui, vise le rajeunissement de la flotte de surface avec l'acquisition d'un transport de chalands de débarquement (TCD) et d'un nouveau porte-avions conventionnel qui remplacerait le *São Paulo* (ex-*Foch*). Autre aspect du programme : la mise en service de onze nouveaux bâtiments, dont cinq frégates de nouvelle génération, ainsi que des patrouilleurs du type *Amazonas*. La France prend une part active à ces projets avec la contribution du groupe DCNS pour les sous-marins et des chantiers CMN pour les patrouilleurs.

Ces programmes, avec l'armement associé et un soutien logistique approprié, représentent un enjeu économique et technologique considérable.

De plus, les constructions en cours dans le cadre de l'acquisition des nouveaux sous-marins, impliquent un

enrichissement de la base industrielle et technologique de défense (BITD) locale et des créations conséquentes d'emplois pour le pays.

À moyen et long termes, soit entre dix et vingt ans, la modernisation de la flotte brésilienne permettrait au pays de consolider son statut de principale puissance régionale et de s'affirmer sur la scène maritime internationale. La mise en œuvre d'une marine hauturière et d'un groupe aéronaval cohérent représenteraient un véritable atout stratégique pour le Brésil.

LES DIFFICULTÉS D'UN PROGRAMME AMBITIEUX

Devant l'ampleur du programme naval, la question de la faisabilité se pose naturellement. Car même si la construction des sous-marins conventionnels est à un stade bien avancé et que certains bâtiments de surface, comme les patrouilleurs, sont en cours d'acquisition, le financement d'autres projets est moins évident. On peut notamment évoquer la prolongation des missions opérationnelles du porte-avions *São Paulo* jusqu'en 2035 au moins – il aura alors 75 ans –, ou encore la mise en service d'un nouveau groupe aérien embarqué pour remplacer les *Skyhawk*. Le *Gripen* pourrait être envisagé, mais la navalisation d'un avion reste une opération complexe, coûteuse et risquée.

Si le Brésil est en mesure d'assurer son objectif de souveraineté dans sa ZEE, un passage au statut de puissance maritime mondiale est moins évident. Son prestige et son pouvoir d'influence au-delà de l'Amérique latine doivent encore s'affirmer. L'intégration au Conseil de Sécurité des Nations unies comme membre permanent – véritable ambition du pays – est à ce prix.



© Marine nationale / Simon Ghesquière