



FMES

Fondation pour la Maîtrise
des Enjeux Stratégiques

- ARTICLE -

La Royal Navy en péril capacitaire : anatomie d'un déclin et perspectives

AOÛT 2026

Sabine-Marie DECUP

Fondatrice et dirigeante de STRATCOM

Sabine Marie DECUP, fondatrice et dirigeant de STRATCOM

La *Royal Navy*, longtemps symbole de la puissance maritime britannique, renvoie désormais l'image d'une institution fragilisée. Le premier semestre 2026 a encore accumulé les épisodes embarrassants, jusqu'aux comparaisons défavorables avec la Marine nationale. Le paradoxe est d'autant plus frappant que le contexte stratégique n'a jamais autant rappelé l'importance du fait maritime : retour de la guerre en Europe, attaques sous le seuil, pression russe en Arctique, vulnérabilité des approches maritimes et dépendance accrue aux infrastructures sous-marines. Or, au même moment, aucun navire britannique n'était présent dans le Golfe persique lors de la crise iranienne, suscitant l'irritation des partenaires régionaux. La promesse de « *Global Britain* » se heurte ainsi à une réalité matérielle beaucoup plus triviale, où chaque déploiement impose des arbitrages visibles. Pour comprendre cette situation, il faut revenir aux causes de l'effondrement de la capacité navale opérationnelle britannique et à leurs conséquences sur les programmes, avant d'apprécier la portée réelle des annonces récentes et d'évaluer leurs effets pour un redressement crédible ou un simple ralentissement du déclin.

I. L'effondrement de la disponibilité opérationnelle

La comparaison historique est sans appel : en 1982, le Royaume-Uni pouvait envoyer aux Malouines 2 porte-avions, 8 destroyers et 16 frégates tout en maintenant d'autres engagements. En 1996, la *Royal Navy* alignait encore 17 sous-marins, 3 porte-aéronefs, 15 destroyers et 22 frégates.¹ En 2026, sa force de combat réelle se limite désormais à 10 sous-marins, 2 porte-avions, 6 destroyers et 7 frégates dont 5 seulement opérationnelles.² L'impossibilité récente d'être en mesure d'envoyer rapidement un porte-avions au Moyen-Orient, alors que la France déroutait le *Charles de Gaulle* vers la Méditerranée orientale, a cristallisé cette perte de crédibilité.

Cette érosion touche simultanément les sous-marins et la flotte de surface. Début 2026, tous les SNA de type *Astute* étaient immobilisés ou en maintenance, tandis que les SNLE *Vanguard* étaient aux prises avec des tensions majeures pour assurer la permanence à la mer.³ Les deux porte-avions *Queen Elizabeth*, pourtant obtenus au prix de l'annulation de programmes et d'impasses sur la flotte d'accompagnement, ont rencontré des problèmes de propulsion et demeurent dépendants d'escortes alliées. Les destroyers Type 45 restent également pénalisés par leurs problèmes de propulsion, malgré les travaux engagés pour y remédier, et le retard du HMS *Dragon* vers la Méditerranée orientale a illustré cette vulnérabilité. Plus qu'un simple incident, cet épisode a montré combien la disponibilité réelle, et non l'inventaire théorique, constitue désormais le critère décisif.

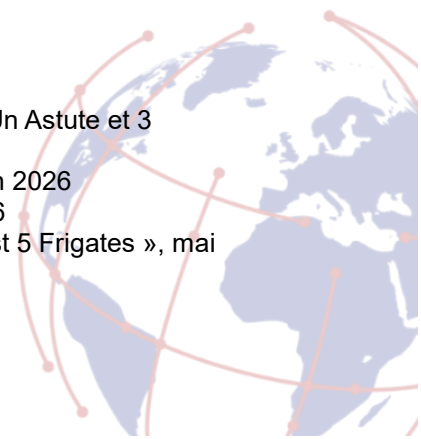
La situation des frégates est plus critique encore. Les Type 23 ont été retirées les unes après les autres, parfois après des rénovations coûteuses, faute d'équipages ou en raison de leur état matériel, si bien que la *Royal Navy* ne dispose plus que de cinq frégates opérationnelles.⁴ Les patrouilleurs *River*, faiblement armés, doivent désormais remplir certaines missions autrefois confiées à des frégates autour des îles Britanniques, aux Malouines ou dans le Pacifique Sud. Ce glissement qui n'est pas seulement symbolique en abaissant le niveau de protection, en réduisant la capacité de montée en puissance et en adressant un message brouillé aux Nations alliées et ennemies.

¹ World War Wings, « The Shocking State of Britain's Navy in 2026 », 23 mars 2026. Un *Astute* et 3 *Vanguard* opérationnels, 2 T45 et 5 T23 opérationnelles.

² FutureNavy.com, « Can the Royal Navy Hold the Line Until the Future Arrives? », juin 2026

³ Maritime Executive, « Royal Navy Operational Readiness Has Been Lost », juin 2026

⁴ Navy Lookout, « Another Warship Quietly Withdrawn – Royal Navy Now Down to Just 5 Frigates », mai 2026



La Royal Navy, longtemps étendard du Royaume-Uni, renvoie donc une image affaiblie au moment même où le pays ne peut se permettre d'ignorer la mer fondatrice de sa puissance. Sous l'eau, câbles et pipelines assurent l'essentiel de son trafic Internet et une large part de ses importations de gaz, tandis qu'une fraction croissante de son électricité (14%) provient désormais de l'éolien offshore. Protéger ces infrastructures est devenu, pour Londres, un enjeu de politique intérieure autant qu'extérieure ; il ne s'agit plus seulement de projeter de la puissance, mais de garantir le fonctionnement quotidien de l'économie, de l'énergie et des communications nationales. C'est donc un outil de combat réduit et vieilli qui doit désormais assumer des ambitions inchangées - une contradiction qui trouve sa source dans des choix budgétaires vieux de quinze ans.

La rupture décisive a été la SDSR (*Strategic Defence and Security Review*) de 2010. Présentée comme une revue stratégique, elle fut surtout une réponse budgétaire à une incapacité de financement du ministère de la Défense estimé à 38 milliards de livres. Elle entraîna une baisse réelle des crédits — alors que les forces armées étaient engagées en Afghanistan —, ayant pour conséquences le désarmement anticipé du HMS *Ark Royal* six ans avant l'échéance prévue, la vente des 72 avions *Harrier* de l'aéronavale, la disparition pour une décennie de l'aviation embarquée, le retrait des frégates de Type 22 et une réduction programmée des effectifs de 15 %.⁵ Elle a aussi créé un « trou capacitaire » assumé, avec l'idée que certaines capacités seraient recrées plus tard. Or, cette régénération n'a jamais suivi le rythme prévu. Les économies immédiates ont été obtenues au prix d'une perte de compétences, d'une moindre profondeur de la flotte et d'une dépendance accrue aux alliés. Cette logique de pari budgétaire a durablement affaibli la *Royal Navy* au moment même où les engagements extérieurs restaient élevés.

Les hésitations autour du choix entre les avions de chasse embarquée F-35B et F-35C ont symbolisé cette désorganisation : bascule vers la version catapultée, puis retour au F-35B, avec coûts, délais et incertitudes doctrinales à la clé.⁶ Le retrait du service des avions Nimrod MRA4 priva en outre le pays d'appareils de patrouille maritime pendant neuf ans, au moment où la menace sous-marine russe réapparaissait.⁷ Le Royaume-Uni est aujourd'hui équipé de 9 appareils Poséidon basés en Ecosse pour lesquels un contrat de maintenance a été signé avec BAE le 15 juillet dernier.⁸ Les revues ultérieures ont corrigé certains effets de 2010 sans combler le déficit structurel : en 2023, le *National Audit Office* évaluait encore à 16,9 milliards de livres le manque de financement du plan de défense décennal.⁹

La crise budgétaire s'est doublée d'une crise de ressources humaines tout aussi structurelle. Les effectifs formés sont passés d'environ 29 700 personnes fin 2021 à 27 820 en octobre 2025, alors que plus de 4 500 personnels en formation ne sont pas encore déployables.¹⁰ Depuis 2012, cette réduction d'effectif de 16 % ne permet plus d'armer correctement de nombreux bâtiments de guerre.¹¹ Si la Marine nationale parvient à atteindre ses objectifs de recrutement grâce, entre autres, à une forte attractivité de l'institution auprès des jeunes, ce n'est pas encore le cas de la Royal Navy qui peine à convaincre.

Cette érosion a des effets directs : les frégates *HMS Westminster* et *HMS Argyll* ont été retirées pour transférer leurs équipages, le *HMS Lancaster* n'a pas été remplacé dans le Golfe, et la Royal Fleet Auxiliary (RFA) manque, elle aussi, de personnels pour soutenir les déploiements majeurs.¹² Moins de jours de mer, moins de fidélisation, perte de compétences techniques, notamment dans le nucléaire et les systèmes de combat,

⁵ RUSI, « Reforming Defence: Lessons from the UK Defence Restructuring History », mai 2026

⁶ « Strategic Defence and Security Review 2010 »

⁷ Entretien avec le Capitaine de Vaisseau Laurent de Jerphanion, 19 juin 2026

⁸ Armyrecognition.com : UK Awards Boeing \$326M Contract to Keep RAF P-8A Poseidon and E-7 Wedgetail Ready for NATO Missions, 17 juillet 2026

⁹ Declassified UK, « How Britain Is Wasting Its Defence Budget », janvier 2025

¹⁰ Navy Lookout, « Royal Navy Recruitment Up but Trained Strength Goes Down », décembre 2025

¹¹ Navy Lookout, « Royal Navy Personnel Numbers Increase, but Experienced Strength Declines », avril 2026

¹² Military Watch Magazine, « Severe Personnel Shortage Forces British Navy to Scrap Newly Refurbished Frigates », janvier 2024

forment un cercle vicieux dont il est difficile de sortir. Les spécialités rares sont les plus exposées, pénalisées par des soldes peu attractives face au privé et par une relève qui exige plusieurs années de formation. La pénurie d'hommes ne se mesure donc pas en effectifs globaux, mais en qualifications disponibles au bon endroit et au bon moment.

Cette double érosion, humaine et budgétaire, s'accompagne d'une fragilité industrielle tout aussi ancienne : la réduction des constructions navales après la guerre froide a érodé les compétences et rompu la continuité entre programmes, si bien que les bâtiments anciens sortent désormais de la flotte plus vite que leurs remplaçants n'arrivent. La base industrielle de défense était atrophée au point que BAE a connu de grandes difficultés sur la classe *Astute*. Une nouvelle technologie de *design* assisté par ordinateurs, un changement des méthodes d'acquisition l'ont obligé à demander l'aide de *General Dynamics*. Puis, lancé en 2025, le programme *CLYDE 2070* a inversé cette tendance en modernisant les infrastructures et en intégrant robotique, automatisation et intelligence artificielle. Il est cependant arrivé et ses effets ne pourront se mesurer que dans la durée des programmes eux-mêmes.

II. Les programmes capacitaires

C'est précisément dans cette course entre attrition et renouvellement que la *Royal Navy* entre dans une transition dangereuse : les frégates de Type 23 vieillissent plus vite que le rythme prévu de renouvellement. Les Type 26, excellentes en lutte anti-sous-marine et destinées au soutien de la dissuasion nucléaire comme au contrôle des approches atlantiques, ne seront pleinement disponibles qu'à partir de la fin de cette décennie.¹³ Les Type 31, conçues comme des frégates moins coûteuses et plus exportables, sont décalées elles aussi vers 2027-2029, notamment avec l'intégration de la torpille Mk41 qui doit accroître leur valeur militaire mais alourdit le coût porté par Babcock.¹⁴

Le même schéma se retrouve du côté amphibie : l'abandon des LPD (Landing Platform Dock) *HMS Albion* et *Bulwark*, au profit d'un futur programme, illustre un retrait engagé avant que son remplacement ne soit prêt. La capacité amphibie hauturière britannique disparaît donc pour une période indéterminée, malgré les pistes ouvertes par le *Defense Investment Plan* de juillet 2026 avec les Pays-Bas, autour d'une force multinationale plus intégrée. Cette évolution réduit la flexibilité expéditionnaire des Royal Marines, alors même que leur transformation vers des unités plus légères et distribuées exige des moyens de projection fiables ; les difficultés de la RFA et du ravitaillement en mer accentuent encore cette fragilité lors des opérations prolongées et contraignent la marine à dépendre de ses alliés.

La dissuasion nucléaire demeure la priorité absolue de la politique de défense britannique. Mais les SNLE *Vanguard* vieillissants sont sous forte pression avant l'arrivée des SNLE de type *Dreadnought*, qui n'interviendra, au mieux, qu'au début des années 2030. L'indisponibilité récurrente des SNA destinés à escorter les SNLE crée une vulnérabilité structurelle que la Royal Navy ne peut qu'espérer traverser sans incident majeur.¹⁵ Construits à Barrow, ces quatre futurs SNLE afficheront un déplacement supérieur à 17 000 tonnes et devraient reprendre, à en juger par leurs compartiments missiles, l'architecture retenue pour les SNLE américains de classe *Columbia*. Cette même filière nucléaire navale est d'ailleurs au cœur d'un second pari, industriel celui-là : AUKUS. Le Royaume-Uni s'est en effet engagé dans un accord de coopération militaire tripartite AUKUS¹⁶ avec l'Australie et les États-Unis, destiné à protéger les intérêts des trois États en contrant l'expansionnisme chinois dans l'Indo-Pacifique. AUKUS représente une opportunité industrielle majeure, mais aussi, un pari risqué dans sa version capacitaire. Le sous-marin nucléaire d'attaque de type AUKUS doit remplacer les *Astute*, soutenir les ambitions australiennes et consolider la filière nucléaire navale britannique,

¹³ Navy Lookout, « Is the Royal Navy in Crisis? », août 2025

¹⁴ Navy Lookout, « Another Warship Quietly Withdrawn », op. cit.

¹⁵ Maritime Executive, op. cit.

¹⁶ AUKUS : *Australia, United Kingdom, United States*.



avec des contrats importants pour *BAE Systems* et *Rolls-Royce*. La SDR 2025 prévoit douze unités britanniques - une remontée d'ambition notable - mais le premier SNA n'est pas attendu avant la fin des années 2030.¹⁷ L'écart entre l'objectif politique et la capacité industrielle réelle demeure donc central.

Cet écart fragilise aussi la crédibilité du calendrier : les chantiers britanniques manquent de capacité, la flotte *Astute* est déjà en tension et les États-Unis peinent à produire assez de SNA *Virginia* pour leurs propres besoins. AUKUS pourrait donc entrer en concurrence avec d'autres priorités, notamment le *Global Combat Air Programme* (GCAP).¹⁸ Le programme suppose une montée en puissance coordonnée des infrastructures, des compétences nucléaires, de la chaîne d'approvisionnement et de la formation des équipages : c'est moins un achat de sous-marins qu'un test de résilience industrielle sur plusieurs décennies, dont dépend, en creux, la capacité du Royaume-Uni à tenir ses engagements sur tous ses théâtres.

Or, ces contraintes capacitaires ont déjà des effets géographiques concrets. En Méditerranée orientale et dans le Golfe, la Royal Navy a perdu sa présence permanente après le retrait du HMS *Lancaster*. L'opération *Kipion*, engagement de longue durée dans le Golfe arabo-persique et l'océan Indien pour protéger le trafic commercial, se trouve de facto réduite au minimum. En cas de crise, Londres ne pourrait engager qu'un volume limité de moyens. Ce retrait paraît d'autant plus sensible que ces zones concentraient historiquement une part importante de la crédibilité britannique auprès des partenaires américains, européens et moyen-orientaux.

En Asie-Pacifique, le déploiement du HMS *Prince of Wales* en 2025 a montré que la Royal Navy conserve une capacité de présence symbolique. Mais, les nombreuses avaries au retour de ce porte-avions et le manque d'escortes soulignent l'impossibilité de maintenir durablement une posture régionale ambitieuse.¹⁹ Les deux porte-avions britanniques ne peuvent être armés en même temps et des choix doivent être systématiquement faits à la différence du porte-avions Charles de Gaulle qui dispose des moyens d'escorte nécessaires pour être déployé sur un terrain opérationnel lorsque cela est nécessaire.

Faute de pouvoir tout tenir de front, la SDR 2025 adopte une posture « *NATO-first* », cohérente avec la menace russe.²⁰ Néanmoins, deux ou trois des cinq frégates disponibles sont déjà absorbées par la lutte anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord, ce qui laisse très peu de marge pour les autres missions, y compris la protection du groupe aéronaval. Les partenaires de l'Alliance n'ignorent pas ces fragilités. Le fait que le groupe aéronaval britannique requière systématiquement des escortes alliées, notamment américaines, norvégiennes ou néerlandaises, pour disposer d'une protection adéquate, soulève des questions sur la contribution nette du Royaume-Uni au dispositif collectif quand la France est encore capable d'agir en autonomie. Le Comité de défense de la Chambre des communes a noté en 2024 que « dans une guerre existentielle, une plateforme même partiellement utilisable vaut mieux qu'aucune ». ²¹ Ce jugement pragmatique traduit une préoccupation profonde : la Royal Navy n'est plus en mesure de satisfaire de manière autonome ses engagements OTAN tout en maintenant des capacités hors zone.

III. Les voies d'un hypothétique redressement

Face à ce constat, trois leviers sont mobilisés pour tenter d'inverser la tendance et redonner à la Royal Navy une crédibilité qu'elle a perdue sur presque tous les théâtres : les exportations pour consolider la base industrielle ; l'innovation technologique pour compenser le manque de coques ; et une réorientation

¹⁷ Navy Lookout, « AUKUS Submarine Programme – Progress, Pressure and Realities », janvier 2026

¹⁸ Washington Times, « Australia's Shaky Nuclear Sub Deal with Trump Has Pacific Allies Looking Elsewhere », juin 2026

¹⁹ RUSI, op. cit.

²⁰ House of Commons Library, *Strategic Defence Review 2025: The Royal Navy and Royal Fleet Auxiliary*, CBP-10408, 2025

²¹ House of Commons Library, *UK Defence in 2025: Warships and the Surface Fleet*, CBP-10257, op. cit.

stratégique assumée pour concentrer des moyens désormais rares sur les priorités les plus vitales. Ces leviers seront-ils en mesure de redresser la situation de la Royal Navy dans les prochaines années ?

Les exportations offrent un motif d'espoir. L'attribution au Royaume-Uni du contrat norvégien de cinq frégates Type 26 marque le retour des escorteurs britanniques sur le marché international, tandis que le programme Type 31 séduit déjà plusieurs marines.²² Ces succès valident certains choix de conception et peuvent renforcer la base technologique et industrielle en assurant une charge de travail plus régulière. Cependant, cette dynamique, stimulée par le réarmement européen, peut aussi mettre sous tension des chantiers déjà mobilisés pour la *Royal Navy*. L'enjeu sera bien de transformer les contrats export en levier de montée en cadence et de financement du marché national - comme a su le faire *Naval Group* en France – et non de créer une concurrence supplémentaire avec les besoins nationaux.

Le second levier tient à l'innovation. La SDR 2025 mise sur « *Atlantic Bastion* », réseau hybride de lutte anti-sous-marine reliant navires, sous-marins, aéronefs, capteurs fixes ou déployables et systèmes autonomes grâce à l'intelligence artificielle. Le concept est cohérent avec les leçons ukrainiennes : multiplication des capteurs, faible coût relatif, masse et intégration numérique.²³ Il traduit surtout une tentative de compenser, par la donnée et l'autonomie, le faible nombre de navires disponibles.

Le First Sea Lord a fixé un horizon de quatre ans pour atteindre une disponibilité de combat, ce qui suppose une rupture dans les modes d'acquisition et une acceptation accrue du risque.²⁴ Les premiers contrats et l'arrivée du grand drone sous-marin UUV *Excalibur*²⁵ donnent corps à cette ambition, mais les montants restent modestes au regard de l'ampleur du besoin.²⁶ Le cadre financier posé par le *Defense Investment Plan* du 1er juillet 2026, s'il clarifie certains arbitrages, ne dissipe pas les incertitudes qui pèsent sur le reste des programmes du Type 83 au *MRSS*, du *SSN-AUKUS* aux phases suivantes d'*Atlantic Bastion*. Reste alors à savoir si l'innovation technologique suffit à elle seule, ou si elle doit s'inscrire dans un choix géographique plus large.

Le troisième levier est le recentrage euro-atlantique, stratégiquement rationnel. Le retour d'une forte activité russe en Manche et dans l'Atlantique Nord, la protection des câbles et pipelines et la vulnérabilité des approches britanniques justifient de remettre cette zone au cœur du dispositif. La « *Northern Navies Initiative* » illustre cette volonté de renforcer la coopération nord-européenne sous impulsion britannique et permet à Londres de valoriser ses compétences traditionnelles en lutte anti-sous-marine, domaine où la *Royal Navy* conserve une réelle légitimité malgré la contraction de ses moyens. Ce choix comporte cependant des risques comme la marginalisation en Méditerranée et au Moyen-Orient, l'affaiblissement de la crédibilité des porte-avions et le signal ambigu envoyé à l'Asie-Pacifique et à l'Australie. La planification britannique reposait encore largement sur l'idée d'un *leadership* américain stable combiné avec un « soutien de niche » britannique ; cette hypothèse est désormais moins solide. En effet, si Washington réduisait sa présence ou exigeait davantage de ses alliés européens - ce qui semble être sa volonté actuelle -, Londres devrait assumer plus de responsabilités au moment même où sa flotte dispose de moins de marges. Le recentrage n'est donc pas seulement un choix de priorités, c'est aussi un pari sur la solidité de l'alliance qui le rend supportable.

Ces trois leviers resteront sans effet durable si les réformes industrielles ne rompent pas avec le cycle des annonces optimistes, du sous-financement et des annulations. Depuis 2010, le coût des programmes abandonnés a été évalué à 4,8 milliards de livres. La leçon est claire : sans hypothèses budgétaires prudentes et pilotage stable, les ambitions navales se transforment en retards capacitaires. Les mesures récentes vont

²² UK Defence Journal, « Britain's Maritime Revival Explored », septembre 2025

²³ Royal Navy, « New Royal Navy Undersea Warfare Technology Unveiled to Counter Threat from Russia », décembre 2025 et www.gov.uk, « UK Unveils Atlantic Bastion Undersea Shield », 8 décembre 2025

²⁴ General Sir Gwyn Jenkins, First Sea Lord Speech at RUSI, « Transforming the Royal Navy by embracing the rapid technological advances of our age », 20 avril 2026

²⁵ Conçu par l'entreprise MSubs à Plymouth, l'UUV *Excalibur* est le plus grand drone sous-marin jamais testé par une marine européenne.

²⁶ DSEI Gateway, « Atlantic Bastion: How the UK Is Addressing the Undersea Threat », avril 2026



dans le bon sens : *National Armaments Director Group* (équipe dédiée aux exportations), garanties pour soutenir l'industrie, contrat *Unity* avec *Rolls-Royce* et reconnaissance de la construction navale comme capacité prioritaire.²⁷ Cependant, la reconstitution de la base industrielle exigera du temps, de la visibilité et des investissements continus. Elle impliquera de stabiliser les spécifications, d'éviter les changements de cap en cours de programme et d'offrir aux industriels une trajectoire suffisamment prévisible pour recruter, former et investir.

L'enjeu, en réalité, dépasse les cycles politiques. Produire un sous-marin tous les dix-huit mois suppose d'augmenter fortement les effectifs - de 10 000 à 17 000 personnes - et de reconstruire une chaîne d'approvisionnement solide. Les tensions avec Washington renforcent par ailleurs l'exigence de souveraineté industrielle et de résilience domestique. C'est dans cet esprit que le « *Warfighting Ready Plan 2029* » vise à accélérer la décision, moderniser l'entraînement et améliorer le recrutement. Les premiers signaux sont positifs - hausse modérée des effectifs, délais de recrutement réduits, programme « *Gap Year* »²⁸ ; mais former des marins qualifiés, notamment dans les spécialités critiques, reste un processus long.

Conclusion

Exportations, innovation et recentrage géographique ne suffiront donc pas, seuls, à combler quinze années d'attrition. Ces efforts ne pourront aboutir sans une remise en ordre budgétaire et industrielle de long terme. La *Royal Navy* est en 2026 confrontée à un tournant historique. En conservant des atouts réels - des frégates compétitives, une expertise reconnue en lutte anti-sous-marine, une culture opérationnelle solide, une industrie sous-marine en reconstruction, une dissuasion maintenue et une ambition technologique crédible avec *Atlantic Bastion* -, elle conserve un seuil minimal de crédibilité. Néanmoins, ces atouts ne suffisent plus à masquer l'écart entre le statut revendiqué de marine de premier rang et les moyens disponibles. Une flotte de combat réduite, des ressources humaines insuffisantes et des financements limités ne permettront pas de couvrir toutes les ambitions. Le redressement de la *Royal Navy* exigera au moins une décennie d'investissements soutenus, une hiérarchisation lucide des priorités et une discipline politique rarement observée depuis 2010.

L'horizon de quatre ans fixé par le *First Sea Lord* paraît difficilement compatible avec les calendriers de livraison des nouvelles unités. La solution passera donc par les systèmes autonomes, une meilleure disponibilité, des choix géographiques assumés et une réforme industrielle durable. Le recentrage euro-atlantique est une réponse rationnelle à la contrainte. S'il peut redonner de la cohérence à une marine trop longtemps dispersée entre ambitions mondiales et moyens décroissants, il va nécessiter au Royaume-Uni d'assumer publiquement ses faiblesses et ses besoins de coopération avec les autres marines de l'Alliance atlantique. La question demeure de savoir si Londres saura transformer cette ambition en capacité opérationnelle avant que les menaces ne se matérialisent davantage. Pour l'heure, le dilemme reste entier : la *Royal Navy* sait ce qu'elle doit redevenir, mais ne dispose encore ni des marins, ni des coques, ni des infrastructures. Le temps lui manque désormais cruellement. A terme, si la *Royal Navy* parvient à se rééquiper, se réorganiser et remonter en puissance, alors la pression opérationnelle sur la Marine nationale sera allégée, la cohérence maritime de l'OTAN renforcée, mais le rôle du JEF, dont la France n'est pas membre, plus influent notamment en Baltique et dans l'Arctique. Enfin, les réformes pourraient avoir un effet miroir en France.

²⁷ Naval Technology, « UK Defence Exports Reach £26.9bn Driven by Norway Frigate Deal », janvier 2026

²⁸ Le programme *Gap Year* est un dispositif pilote destiné aux jeunes qui souhaitent suivre une année de découverte rémunérée au sein des forces armées britanniques sans engagement de longue durée, avec une montée en compétences utile dans et hors du monde militaire.





www.fmes-france.org

Institut FMES
Maison du numérique et l'innovation
Place Georges Pompidou
83000 Toulon



@institutfmes



Institut FMES



Institut FMES



Boussole
stratégique