



**I.R.C.E.**

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe  
*Le Think Tank des dynamiques européennes*

---

## Protection des côtes, des ports et des convois

Introduction F. CHARLES

Sujet de ce jour :

Importance de l'approche globale de la Protection des côtes, des ports et infrastructures sensibles, des convois, je rajouterai des pêcheurs (Indopacifique, des ressources...) avec les aspects institutionnels, industriels et opérationnels (n'ont pas répondu à l'appel), du signal à l'intervention pour toute forme de risques civilo-militaires dont activités illégales et suspicieuses, avec une menace qui évolue, dont les catastrophes et attaques plus ou moins liés aux conflits, mais avec ses aspects communs et spécifiques selon que l'on considère les intérêts en jeu et avec des réponses qui doivent rester mesurables, réalistes et réalisables en matière d'efficacité sans oublier les éléments de coût délais performance et d'analyse de la valeur. Ce thème fera partie de nos prochains courriers aux futurs commissaires européens.

Les « marines nationales » n'ont pas que des fonctions militaires, comme l'armée de terre missionnée pour le retour à la paix, et peuvent intervenir dans l'humanitaire, comme le fait l'armée de terre

La défense qui n'est pas que militaire mais également économique et civile et la sécurité des mers est globale.

Elle l'est sur les côtes avec des caractéristiques bien différentes entre l'Europe du Nord, du Sud et Indopacifique en passant par les mer Noire et Rouge.

Elle l'est sur les ports, qui sont l'entrée des fleuves et des canaux, avec des infrastructures sensibles à protéger au-delà des vecteurs de transport

Elle l'est sur les routes pour la protection de convois qui se détournent avec les coûts et risques liés

Elle l'est pour la protection des pêcheurs, des touristes jusqu'en Indopacifique, avec des moyens d'action de perturbation différentes, mais aussi des ressources proches des côtes, sans oublier les risques environnementaux et migratoires et qui demande des réponses adaptées

Même si tous les pays ne sont pas directement concernés et riverains, ils le sont indirectement et font tous partie d'une même boussole stratégique,

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris 77 avenue de Versailles 75016 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)9 71 00 46 27 – [www.irce-oing.eu](http://www.irce-oing.eu) – [contact@irce-oing.eu](mailto:contact@irce-oing.eu)



**I.R.C.E.**

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe  
*Le Think Tank des dynamiques européennes*

---

Chacun des pays peut avoir sa propre réponse législative, opérationnelle et industrielle en terme de détection et d'intervention à courte, moyenne et longue portée si possible en interopérabilité avec les autres pour prendre une solution commune ou interchangeable comme nous le voyons dans le terrestre et l'aéronautique. Mais la marine qui sait chasser en escadre dont en multi nations et sait en même temps... et la dynamique liée au futur porte-aéronefs de classe identique à ses cousins étasuniens est très porteuse. Reste à la faire aboutir et si possible pour l'intérêt général.

Le Panorama est complexe. Il convient de considérer l'océan en entier et donc élargir le sujet à la haute mer. Une grande part est donnée aux militaires et contrairement à ce que l'on peut penser, où il existe peu de zones de non droit. La mer est étrangère à la construction de l'Europe avec une méconnaissance générale même si sursauts récents et qui mériterait un pacte bleu. Les réflexions ont été initialement poussées par la France et le Portugal pour définir une politique intégrée, rejointes par Espagne, Italie, Allemagne, Pays-Bas puis Danemark puis scandinaves. Position particulière pour la Pologne et particulière pour UK. Récemment la Roumanie et la Bulgarie réclament une attention sur la mer noire. Mais uniquement des riverains et avec une boussole stratégique souvent compliquée dans un espace maritime élargi uni dans la diversité – incluant même la Mer Noire – avec la guerre en Ukraine et le regain de la Russie - mais avec un œil sur la mer rouge dans les dynamiques Bucarest 9 et des trois mers, et je le disais l'Indopacifique.

1ere réforme UE : rassemblement de pêche et d'affaires maritimes avec plus de décisions politiques et la recherche de travaux en commun, de synergies et de points focaux.

S'agissant de la surveillance maritime : considérer que le voleur, le contrebandier ou le trafiquant a toujours un coup d'avance, avec une première cartographie des risques démarrée en 2007.

Citons aussi les avancées en matière de sécurité maritime depuis 1978 avec le pétrole. Intervention en gestion de crise sur Erika en 1999 et la création de l'agence de sécurité maritime européenne (Lisbonne) SAFER SEA Programme industrie sur l'espace Atlantique et l'environnement. Dès 2002, Nous proposons la constitution d'une force européenne puissante agissant au nom de la solidarité et dans l'intérêt commun reconnu et imposé dans le but d'assurer un contrôle maritime, des interventions de remorquage efficaces et requises ou des opérations de nettoyage



**I.R.C.E.**

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe  
*Le Think Tank des dynamiques européennes*

---

Notons ensuite

- Commun Information Sharing Environnement (CISE) dans le but d'échanger de l'information maritime en interface avec le travail à terre pour générer de la valeur ajoutée.
- Essai de montages de projets par segmentation entre F, ESP, IT, GR, Malte à travers BLUE (hte mer en anglais) MASS (maritim surv. Syst) MED pour la Méditerranée décliné ensuite au nord entre SU, FIN, et moindre mesure DNK, Allemagne, UK, NLD (Russie) = risque apparemment limité et besoin non avéré.
- Le programme SPACE NAV a bien fonctionné avec également une connotation industrielle.
- Sans oublier désormais les programmes liant l'espace non pas maritime mais celui des satellites par l'observation
- et les projets industriels tels EPC qui rassemble 40 entreprises et 3 chantiers, et autres sujets de surfaces et sous-marins

Opportunité de relancer le rôle de l'UE avec désormais un fonds dédié pour les programmes cofinancé par les nations, avec des prises de décisions pour faire avancer l'approche maritime internationale. Après l'[Assemblée nationale](#), le [Sénat](#) vient d'adopter le traité sur la haute mer faisant de la France le premier pays de l'Union européenne, du G7 et du G20 à ratifier cet accord historique .

Sans doute une opportunité de renforcer l'agence Frontex (hélas qui n'a pu intervenir) qui devrait d'ailleurs disposer de budget propre augmenté et non pas des matériels mis à disposition, pour une cohérence sécurité entre engagement garde frontières et affaires de défense pour la réalisation de projets mais aussi la recherche de nouvelles réponses avec parfois des lunettes différentes comme notamment les notions de « garde côtes » et « garde frontières » entre la France et les anglo-saxons, comme l'étaient les missions maritimes initiales entre les Français, plus à même de protéger les côtes et les ports, et les Britanniques de protéger les convois.

Mais revenons aux solutions industrielles

- 1) Nous commencerons avec le **signal, l'approche globale de détection et d'identification** avec

Thomas Bechennec est responsable du développement commercial et des programmes chez Thales, spécialisé dans les solutions de surveillance côtière et de sécurité maritime après une expérience en air traffic management et Avionics

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris 77 avenue de Versailles 75016 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)9 71 00 46 27 – [www.irce-oing.eu](http://www.irce-oing.eu) – [contact@irce-oing.eu](mailto:contact@irce-oing.eu)



**I.R.C.E.**

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe  
*Le Think Tank des dynamiques européennes*

surveillance systems. Passage de 2 ans à Moscou en tant qu'expert systems avionics et télécommunications dont Auto-Flight Control System que vous aviez connu auparavant à Toulouse chez EADS puis Thales. Formation ISAE-SUPAERO Master's degree, Avionique · (2002 - 2005). « Professionnel expérimenté dans la livraison de grands systèmes critiques dans l'aviation, les télécommunications avec une Forte expérience dans l'animation de programmes transverses » dans les domaines de la sûreté et de la sécurité.

Q : Le signal est il universel, adaptable, interchangeable dans la diversité ? doit il être adapté ou adaptable ? quelles sont les solutions proposées pour la sécurité d'objectifs particulier avec des éléments communs ou des spécificités

Concurrents ? MCO ?

Les Côtes ne sont pas protégées que par le naval et le terrestre ainsi que les batteries côtières mais utilise l'espace

- 2) Nous poursuivons par les solutions marine d'intervention jusqu'en haute mer - solutions KERSHIP (JV civilo militaire)

Emmanuel BOCHER - Expérience KERSHIP Directeur des Ventes / Head of Sales novembre 2019 - Present (5 ans 1 mois) Groupe NEXEYA Sales Manager juillet 2015 - novembre 2019 (4 ans 5 mois) Sales Manager France et Export Systèmes de Mission Radar Electronique Embarquée Groupe NEXEYA Chargé d'affaires / Chef de projet 2009 - 2013 (4 ans)

Gamme de navires et spécificités, innovation, bureau d'études, sous-traitance européennes

+ Solution de communication

Notons une offre aluminium complémentaire de plus petite gamme chez OCEA plus proche des côtes avec partenariat drone aero amérissable

Q : les solutions navires correspondent elles à un besoin commun et/ou des besoins spécifiques en fonction ? avec quelle concurrence ?

Q : Les mers, les cotées du Nord et du Sud sont elles différentes et nécessitent elles des navires différents ? quid de la Route du nord ?

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris 77 avenue de Versailles 75016 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)9 71 00 46 27 – [www.irce-oing.eu](http://www.irce-oing.eu) – [contact@irce-oing.eu](mailto:contact@irce-oing.eu)



**I.R.C.E.**

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe  
*Le Think Tank des dynamiques européennes*

- 3) Pour continuer sur les solutions, au-delà des bateaux, mais sur les vecteurs d'intervention spécifiques que sont les « drones », ou engins autonomes navals et les missions de protection, voire d'attaque, pouvant être menées

Alexandre Humeau

Directeur commercial chez SIREHNA, filiale NavalGroup après SPHEREA en charge des centres d'essais navals de la DGA et secteur industriel naval. Auparavant GIE PERENEO où vous avez abordé les problématiques de MCO aéronautiques après un passage chez Airbus et d'autres entreprises, vous donnant de multiples expériences complémentaires. Très impliqué dans la réflexion globale de défense en tant qu'auditeur Jeunes IHEDN, PMS Marine

Q : Similitudes et différences entre drones aéro, terrestres et marins ou sous marins ?

Le drône peut-il être autonome dans ses missions autour du bâtiment principal pour notamment le protéger

Quid missions kamikaze ? Quelle éthique pour les drones armés ? Le Parlement européen s'est prononcé contre les robots tueurs, mais MBDA robots kamikaze IA et essaims de drones ?

Munition téléopérée

Q : MCO ?

Nous aurions pu aussi inviter EXAIL sur ses drones de surface et sous marins autonomes

- 4) Et comme j'en parlais en introduction, nous allons parler des dynamiques de coopération parfois, souvent initiées par les institutions, à la fois de surface et sous-marines avec plusieurs exemples de programmes – we switch in English

And as I mentioned in the introduction, we are going to talk about the dynamics of cooperation both on the surface and underwater with several examples of programs

Avec Dirk PETERS, citoyen allemand, Policy Officer à la DG DEFIS A3 de la Commission européenne

Expérience dans l'infanterie de marine puis en Etat Major et au siège de l'OTAN à Bruxelles pour ensuite encadrer l'école des sous-officiers de marine puis le bureau planification du Ministère de la défense à Berlin

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris 77 avenue de Versailles 75016 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)9 71 00 46 27 – [www.irce-oing.eu](http://www.irce-oing.eu) – [contact@irce-oing.eu](mailto:contact@irce-oing.eu)



**I.R.C.E.**

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe  
*Le Think Tank des dynamiques européennes*

---

De mars 2015 à juin 2019, il a travaillé pour l'Agence européenne de défense en tant que chef d'unité adjoint et officier de projet au sein de l'unité maritime avec une expérience de commandant du groupe opérationnel allemand dans la mission de la FINUL au Liban. De juillet 2019 à mai 2021, il a travaillé pour la direction des concepts et développements de l'état-major de l'UE en tant qu'officier d'état-major PESCO.

Depuis juin 2021, il est employé en tant qu'expert national détaché auprès de la Commission européenne en tant que chargé de mission à la DG DEFIS dont la gestion de projets principalement maritimes EDIDP et EDF. Il fait également partie de l'équipe d'innovation de la DG DEFIS. Il a notamment publié des articles sur la sécurité maritime, le droit international et le rôle de l'OTAN.

Quels types de projets dans le secteur maritime ? Pourquoi ces projets ? Quel processus de financement entre l'UE et les nations ? Besoin ( ? ou nécessité ou incitation ?) de coopération entre différents acteurs, dont civils et militaires, pour contrer les menaces notamment sur le secteur maritime. Nous parlerons d'approche régionale non centralisée afin de conserver la maîtrise des réalités notamment techniques de toute possible intervention. Quelle potentielle place de l'OCCAR ?

VOIR REPLAY sur [www.irce-oring.eu](http://www.irce-oring.eu) et notre chaîne Youtube POUR LES REPONSES