

— ÉTUDES MARINES —

EUROPE, COOPÉRATION POUR UNE AMBITION NAVALE



N°21—Juin 2022

Centre d'études stratégiques de la Marine
avec la collaboration de l'association EuroDéfense- France

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Marc-Antoine Lefebvre de Saint Germain

Rédacteurs en chef

CF Jérôme Baroë

LV Windy Marty

avec la collaboration de l'association EuroDéfense - France

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08 - 1, place Joffre -75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13 - cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

L'association EuroDéfense - France, a pour but :

- *susciter la prise de conscience des intérêts communs aux pays européens et développer l'esprit de défense européen ;*
- *créer des opportunités de rencontres européennes dans le domaine de la sécurité et de la défense ;*
- *présenter aux décideurs nationaux et aux instances de l'Union Européenne, les réflexions de ses membres et des associations EuroDéfense des autres pays européens ;*
- *formuler à l'intention de ces décideurs des propositions concrètes ;*
- *approfondir, au sein du réseau des associations EuroDéfense, le concept « d'une Europe de la sécurité et de la défense » ;*
- *contribuer à l'extension de ce réseau à l'ensemble des pays de l'UE et susciter des coopérations, en priorité, avec les pays ayant demandé d'y adhérer.*

— ÉTUDES MARINES —

EUROPE,
COOPÉRATION POUR
UNE AMBITION NAVALE

N°21 – Juin 2022

Centre d'études stratégiques de la Marine
avec la collaboration de l'association EuroDéfense - France

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Marc-Antoine Lefebvre de Saint Germain

Rédacteurs en chef

CF Jérôme Baroë

LV Windy Marty

avec la collaboration de l'association EuroDéfense- France

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08- 1, place Joffre-75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13- cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

L'association EuroDéfense- France, a pour but :

- *susciter la prise de conscience des intérêts communs aux pays européens et développer l'esprit de défense européen ;*
- *créer des opportunités de rencontres européennes dans le domaine de la sécurité et de la défense ;*
- *présenter aux décideurs nationaux et aux instances de l'Union européenne, les réflexions de ses membres et des associations EuroDéfense des autres pays européens ;*
- *formuler à l'intention de ces décideurs des propositions concrètes ;*
- *approfondir, au sein du réseau des associations EuroDéfense, le concept « d'une Europe de la sécurité et de la défense » ;*
- *contribuer à l'extension de ce réseau à l'ensemble des pays de l'Union européenne et susciter des coopérations, en priorité, avec les pays ayant demandé d'y adhérer.*

— ÉTUDES MARINES —

EUROPE,
COOPÉRATION POUR
UNE AMBITION NAVALE

N°21 – Juin 2022

Centre d'études stratégiques de la Marine
avec la collaboration de l'association EuroDéfense- France



Cérémonie du 19 septembre 2019 lors de la prise de commandement de l'EUROMARFOR par la France sur le porte-hélicoptères amphibie (PHA) Tonnerre. ©Marine nationale



SOMMAIRE

PRÉFACE	8
L'Union européenne face à des enjeux maritimes globaux Contre-amiral Marc-Antoine LEFEBVRE DE SAINT GERMAIN	14
L'Europe et la mer Jean-Dominique GIULIANI	22
Les marines européennes une approche pragmatique de la solidarité Vice-amiral d'escadre (2S) Patrick HÉBRARD	30
La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, outil d'une approche intégrée de la protection des intérêts européens liés à la mer Joannecke BALFOORT	46
La boussole stratégique Association EuroDéfense- France Nathalie de KANYV	50
Se réarmer à l'heure de la compétition internationale : l'Union européenne comme acteur maritime Dr Danier FIOTT	54
La stratégie de l'Union européenne pour l'Indo-pacifique Association EuroDéfense- France	70
Solidarité des marines européennes, un point de vue personnel «Les Marines européennes : une approche pragmatique de la coopération» Vice-amiral (2S) Lutz FELDT	74

**La solidarité navale en Europe : la contribution
de la Marine italienne**

Vice Admiral (Ret) Ferdinando SANFELICE DI MONTE FORTE 78

La Marine espagnol et l'Europe

Vice Admiral (Ret) Fernando DEL POZO 82

La solidarité navale européenne : une perspective britannique

Admiral (Ret) Antony DYMCK 86

Articles d'actualité

Les leçons du conflit des Malouines : 40 ans après et pour l'avenir
Cdr René BALLETA 94

Guerre navale en mer Noire, le conflit oublié
Amiral (2S) OUDOT de DAINVILLE 112

Brèves marines

La mer d'Azov, un enjeu de la guerre en Ukraine
Professeur Martin MOTTE 122

La mer Caspienne : Puissance et énergie
Centre d'études stratégiques de la Marine 126

PRÉFACE

Paul Valéry décrivait l'Europe comme un « petit cap du continent asiatique ». Selon la définition, un cap est une avancée de terres dans une étendue d'eau. C'est dire si l'Europe, dans sa partie occidentale surtout, est intimement liée à la mer ; six espaces marins la bordent : au sud la Méditerranée et la mer Noire, au nord la mer Baltique et l'océan Arctique et à l'Ouest l'Atlantique, la Manche et la mer du Nord. Au total, 80 000 kilomètres de côtes, sans parler de plusieurs territoires ultra-marins répartis sur presque tous les océans.

Si la géographie lie intimement l'Europe à la mer, il en est de même pour l'histoire. Des thalassocraties antiques aux villes marchandes du moyen-âge et de la Renaissance, des grandes découvertes à l'expansion économique et politique de l'Europe au 19^e siècle, la mer est omniprésente. L'Europe ne serait pas ce qu'elle est sans la mer.

Les économies ouvertes des États européens reposent aujourd'hui largement sur les usages de la mer comme la liberté des échanges maritimes ou les capacités scientifiques et industrielles d'exploitation de ses ressources. Pour autant les tensions et les risques sont multiples tels le réarmement naval généralisé, l'appropriation illégale des espaces marins, le réchauffement climatique et ses conséquences, la protection des espaces ultra-marins, les usages illicites de la mer, l'immigration illégale etc. Si les bassins maritimes qui bordent l'Europe sont concernées à des degrés variables par ces tensions, d'autres, malgré leur éloignement comme l'Indo-pacifique, le golfe de Guinée, la corne de l'Afrique, peuvent avoir des conséquences très directes pour les pays européens.

Le processus de construction européenne, initié dans les années 50, a été long à intégrer une dimension spécifiquement maritime. Les traités fondateurs n'en faisaient pas directement état et c'est à travers la politique économique de la pêche que la mer est devenue un domaine communautaire à part entière. La dimension sécuritaire et militaire était en revanche laissée presque entièrement à l'appréciation des États.

La prise de conscience des enjeux maritimes et navals a donc été très progressive, mais elle est désormais bien réelle, même si elle reste variable selon les États membres de l'Union en fonction de leurs liens avec la mer (rappelons que seuls 22 États ont une façade maritime). Le processus a commencé en 2004, poursuivi par un Livre blanc en 2007. 2014 voit l'adoption de la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne ainsi qu'un plan d'actions qui évoque pour la première fois des moyens militaires. Enfin, en 2021 a été adoptée la « Boussole stratégique », série d'orientations coordonnées et globales.

Dans le même temps, des stratégies régionales ont été mises en place, comme les opérations *Atalanta* contre la piraterie dans la corne de l'Afrique, les opérations



Irimi, Agénor ... puis des stratégies coordonnées en Asie Pacifique et très récemment pour l'Arctique. Ces missions reposent sur la coopération des marines européennes et s'avèrent particulièrement adaptées aux missions dites du « bas du spectre » où l'intervention d'organisations strictement militaires comme l'OTAN seraient sans doute peu adaptées.

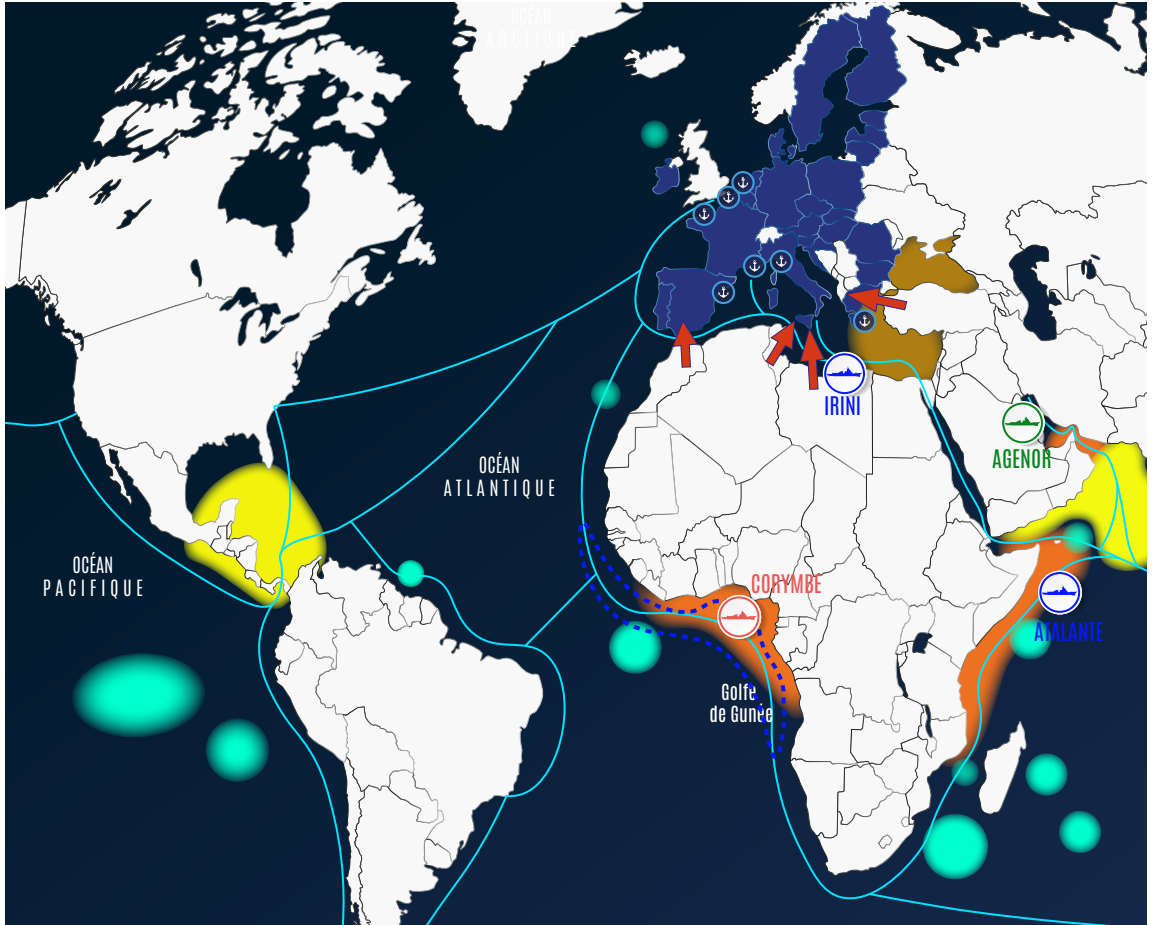
La stratégie de sûreté maritime européenne est aujourd'hui un outil pour protéger les multiples intérêts européens liés à la mer. Elle repose sur la coordination et la coopération des forces navales des pays membres de l'Union. Beaucoup de chemin a été parcouru mais elle doit encore être approfondie dans de nombreux domaines, par zones géographiques où les intérêts européens sont communs, par des échanges d'officiers et la formation des équipages, par des exercices communs, par la coordination de nombreux domaines sectoriels comme le renseignement ou la logistique et bien évidemment par l'adoption de programmes de construction navale communs.

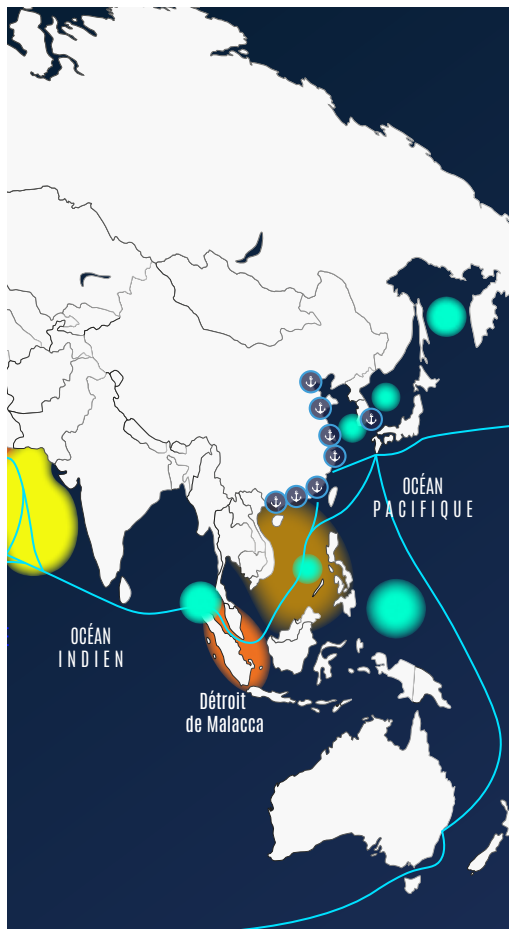
À l'occasion de la Présidence française du Conseil de l'Union européenne, ce numéro d'Études marines ambitionne d'aborder les différents aspects de la politique maritime et navale des pays européens. Réalisé en collaboration avec l'Association EuroDéfense-France, il présente non seulement la situation actuelle, mais aussi des propositions pour l'avenir. La parole a aussi été donnée à d'anciens responsables des principales marines européennes ainsi qu'à un ancien responsable de la Royal Navy. Malgré le Brexit et les différents sur la pêche, la marine britannique reste en effet un partenaire majeur des marines de l'Union.

Nouveauté dans ce numéro, quelques articles en fin de volume abordent des sujets d'actualité sans lien avec le thème principal. Alors que l'on commémore cette année les 40 ans de la guerre de Malouines, un officier d'échange britannique à l'état-major de la marine analyse les enseignements tirés de ce conflit où le combat naval a joué un rôle majeur puis un second article présente l'aspect naval de la guerre russo-ukrainienne.

Ce numéro étant destiné à un large public en partie non francophone, la plupart des articles sont publiés en version bilingue.

DES DÉFIS MARITIMES MONDIAUX





©CESM

LÉGENDE :



Pays membres de l'UE



Axes maritimes majeurs



Zones de menaces pour les axes maritimes (piraterie/tensions géopolitique)



Zones de narco-trafic



Flux migratoires maritimes vers l'UE



Principales zones concernées par la pêche illicite non déclarée et non réglementée



Zones où le droit de la mer est contesté



Opérations menées dans le cadre de la PSDC (Politique de sécurité et de défense commune de l'UE)



Opérations hors-PSDC (opération française)



Principaux ports d'Europe et d'Asie



CMP (*Coordinated Maritime Presences*, zone d'intérêt maritime et cellule de partage d'information à l'échelle de l'UE)



Opérations hors-PSDC (opération Ad-hoc avec des états européens)

L'Union européenne face à des enjeux maritimes globaux

Contre-amiral Marc-Antoine LEFEBVRE DE SAINT-GERMAIN

Les tensions actuelles en mer Noire et en mer Baltique liées au conflit en Ukraine et ses conséquences sur le trafic maritime, le réarmement naval partout dans le monde, la montée des tensions dans la zone indopacifique, l'attention portée aux océans comme facteur clé du changement climatique, les différends post-Brexit sur la pêche, montrent à l'évidence l'importance des enjeux maritimes pour les Européens.

Même si ces événements ou ces évolutions se produisent parfois loin du cadre géographique de l'Europe, leurs effets ont des conséquences économiques et sécuritaires directes et significatives pour les peuples européens, même pour ceux qui n'ont pas de littoral. C'est l'Union européenne dans sa globalité qui est concernée par les enjeux maritimes, même si, évidemment, chaque Etat les analyse à l'aune de ses particularités géographiques et économiques. L'Union a ainsi progressivement pris conscience de la nécessité de se doter d'une politique maritime, notamment à travers une implication croissante dans certaines régions du monde comme le golfe de Guinée, la corne de l'Afrique et l'Indopacifique et dans des domaines plus globaux comme le changement climatique.

La politique maritime européenne se construit progressivement mais la prise de conscience est réelle. A l'échelle de l'Union, elle se traduit par des orientations globales et coordonnées, comme le montre la récente adoption de la « Boussole stratégique ». La politique maritime et navale se construit aussi concrètement par la coopération entre les États : missions communes, programmes d'équipements communs... C'est la complémentarité entre les orientations de l'Union et la coopération entre les États qui crée les conditions de l'ambition maritime de l'Europe.

Les enjeux maritimes globaux des peuples européens

Il faut préalablement noter que 22 États de l'Union européenne disposent d'un accès à la mer et comptent plus de 80 000 km de côtes. Les enjeux maritimes de l'Union sont ainsi nombreux et se déclinent à plusieurs niveaux. Avec les territoires ultra-marins de certains de ses membres, l'Europe est aussi présente dans la plupart des océans du globe.

Tout d'abord au niveau économique, 1,8 milliards de tonnes de marchandises transitaient par les principaux ports de l'UE avant la crise¹. Les régions maritimes représentent 40% du PIB européen. La première (Grèce) et la quatrième (Allemagne) flottes marchandes mondiales sont européennes. 77 % du commerce extérieur européen et 35 % des échanges au sein de l'Union transitent par voie maritime. Rotterdam reste

1. Chiffres clés sur l'Europe – Edition 2020 disponible ici : <https://www.europedirectpyrenees.eu/wp-content/uploads/Chiffres-cles-sur-ue-2020-FR.pdf>

le port le plus fréquenté avec 11 % des marchandises transportées de l'UE-27 en 2018 et est le 1er port pétrolier d'Europe². La décision de la création d'HAROPA depuis le 1er juin 2021, reliant mer et fleuve du Havre à Paris, va dans ce sens. Ce potentiel est néanmoins dépendant de quelques axes maritimes cruciaux pour la bonne circulation des flux commerciaux mondiaux. Or, la vulnérabilité de ces axes face aux actes de violence, de piraterie ou du crime organisé est réelle, affectant les armateurs européens. L'océan Indien, le golfe de Guinée et l'Asie, par leur place dans l'économie mondiale, sont ainsi devenus des espaces de plus en plus stratégiques pour l'Europe. À cela s'ajoutent 420 millions de passagers qui transitent chaque année par les ports européens.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), souvent peu connue, constitue pourtant un enjeu important pour l'Union européenne car elle représente une menace réelle pour l'économie bleue et les écosystèmes marins. Elle représenterait ainsi, à l'échelle mondiale, plus de 30 % des prises totales³. Les principales zones concernées sont le Pacifique, la côte ouest africaine et les côtes asiatiques. Elle remet en cause le succès des politiques de gestion rationnelle des stocks, la protection des espèces menacées et constitue un facteur de déstabilisation des économies dépendant des pêches vivrières aux équilibres fragiles. Amplifiée par la crise climatique et ses conséquences sur les océans et la biodiversité⁴, la déstabilisation des économies en particulier sur les côtes africaines représente un risque majeur qui affecterait directement l'Europe.

L'immigration illégale par voie maritime représente également un défi. En 2015, 885 000 migrants sont arrivés sur les côtes de pays membres de l'Union européenne par la Méditerranée orientale, soit 17 fois plus que le flux constaté l'année précédente⁵. La détérioration de la situation en Libye, point nodal des flux en provenance d'Afrique, a accentué la pression migratoire exercée sur les côtes des pays membres. Sur cette façade maritime, la Marine nationale est associée à des missions de lutte contre les passeurs dont l'action, souvent liée au crime organisée, met en péril la vie humaine. Dans la Manche et la mer du Nord, le passage des migrants est un défi posé aux marines de l'Union.

Autre domaine, le narcotrafic est l'une des principales sources de revenus des organisations criminelles de l'Union européenne et représente une valeur de vente au

2. Ibid

3. Chiffres de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques

4. Rapport spécial du GIEC de 2019 sur « L'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique » Résumé du rapport disponible en français ici: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2020/07/SROCC_SPM_fr.pdf

5. Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°4451 (Quatorzième Législature) par la commission de la défense nationale et des forces armées sur le rôle de la Marine Nationale en Méditerranée. Ciot, Marleix, 2017. Disponible ici : <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4451.asp>

détail estimée à au moins 30 milliards d'euros par an. Or, une grande partie de ce trafic transite par la mer⁶. La lutte contre ce trafic associe l'action des marines, des forces de police et de gendarmerie et des douanes. Le Maritime Analysis and Operations Centre Narcotics (MAOC-N), basé à Lisbonne, a ainsi permis la saisie de 231 tonnes de cocaïne et de 643 tonnes de cannabis depuis sa création en 2007.

En ce qui concerne les enjeux énergétiques, le commerce maritime de produits raffinés va continuer à se développer. La flotte des tankers dédiés au brut et au raffiné a augmenté de 66 %⁷. Elle est contrôlée à 40,5 % par des Européens, de Norvège, du Royaume-Uni ou de l'Union européenne⁸. La volatilité croissante des prix de l'énergie, les incertitudes sur les importations russes en matière de gaz, requièrent plus que jamais de maintenir une diversification et la sécurité des approvisionnements énergétiques de l'Europe.

L'émergence des biotech marines laisse entrevoir un fort potentiel d'innovation pour l'Europe et pourrait notamment contribuer à l'essor de l'exploration marine et à la sophistication des transports maritimes. L'Allemagne concentre ainsi 49 % des brevets « ressources génétiques marines » servant notamment au développement de médicaments et cosmétiques. Selon une étude « les biotechnologies marines dans le Grand Ouest » datant de 2015⁹, le marché mondial des bio-ressources est voué à une croissance de plus de 10 % par an et représentait déjà 2,8 milliards d'euros.

Le respect du droit de la mer enfin, constitue un élément clé des enjeux maritimes globaux. Les nouvelles ressources gazières découvertes en Méditerranée orientale portent en elles les germes de tensions pour l'appropriation des ressources, encourageant la territorialisation progressive des espaces maritimes par des politiques de faits accomplis remettant en cause la liberté de navigation et, à terme, la convention des Nations unies pour le droit de la Mer. Cette remise en cause de la liberté des espaces marins (au-delà des espaces sous souveraineté juridiquement reconnue) est générale et ce serait une erreur de dissocier ce qui se passe en mer de Chine méridionale de ce qui se passe en Méditerranée orientale.

Ces quelques exemples illustrent l'importance des enjeux maritimes globaux pour l'Europe.

6. Au 1er décembre 2021, la Marine nationale a saisi 44,3 tonnes de drogue, représentant 1,89 milliards d'euros qui ne financeront plus les flux terroristes et criminels à travers le monde.

7. Note de synthèse ISEMAR n°222, « Energies fossiles, enjeux économiques, dimension maritime » Juillet 2020. <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2020/07/Note-de-synthe%CC%80se-222-energies-fossiles.pdf>

8. « Review of Maritime Transport 2021 », UNCTAD, p.38, Table 2.5, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

9. Catherine Boyen, Pascal Jaouen. Les Biotechnologies Marines dans le Grand Ouest. 2015, 61 p. <https://hal-insu.archives-ouvertes.fr/insu-01164013/document>

Une prise de conscience progressive

De son côté, l'Union européenne s'est dotée progressivement d'outils variés pour dessiner une politique maritime susceptible de répondre à ces différents défis.

Les efforts pour arriver à une politique maritime européenne ont commencé dès 2004 et se sont confirmés par la publication du Livre Bleu de 2007. Un règlement adopté en 2011 par le Conseil de l'Union et le Parlement européen a permis de mettre en place cette politique maritime, logiquement consacrée d'abord à ses aspects communautaires. En juin 2014, la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (SSMUE) ainsi qu'un plan d'actions associé sont mis en place. Ce document évoque pour la première fois l'usage de moyens militaires à des fins civiles et reconnaît l'importance des marines de l'Union. Ce document s'inspire notamment de concepts français dont l'action de l'État en Mer (AEM)¹⁰, véritable modèle d'organisation avec un représentant unique qu'est le préfet maritime. Il s'inscrit dans la Stratégie de Sécurité européenne et est en cohérence avec la Politique maritime intégrée et la Stratégie de sécurité intérieure.

La stabilité du flanc sud de la Méditerranée fait également partie des priorités sécuritaires de l'Europe, notamment sur les questions migratoires et les trafics illicites. Active entre 2015 et 2020, l'opération PSDC EUNAVFOR MED Sophia avait œuvré en ce sens pour mettre fin aux départs de migrants tentant de traverser la Méditerranée centrale. L'opération EUNAVFOR MED *Irimi*, qui lui a succédé, intègre certaines des missions qui lui étaient attribuées, son mandat principal étant de faire respecter l'embargo sur les armes.

Le 16 septembre dernier a été adoptée la stratégie de l'UE pour la coopération dans la région Indo-pacifique¹¹. Son objectif est de contribuer à la stabilité, la sécurité, la prospérité et le développement durable de la région. La priorité « *Security and defense* » y souligne l'importance de renforcer la présence navale et les capacités en matière de sécurité maritime, d'élargir notre partenariat et de relever les nouveaux défis en matière de sécurité. Le document invite à explorer les moyens de garantir des déploiements navals renforcés par les États membres pour aider à protéger les lignes de communication maritimes et la liberté de navigation dans la région, tout en renforçant la capacité des partenaires de la zone à assurer la sécurité maritime. L'avènement d'une architecture de sécurité régionale ouverte et fondée sur des règles est également préconisée, ainsi que le renforcement des capacités des partenaires à lutter contre la cybercriminalité.

10. Giuliani, Jean-Dominique. « L'Europe a-t-elle une stratégie maritime ? », Revue Défense Nationale, vol. 789, no. 4, 2016, pp. 31-36. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-31.htm>

11. La déclaration commune et la fiche d'information sont disponibles La déclaration commune et la fiche d'information sont disponibles ici.: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_21_4709

Le partage des valeurs de l'Union européenne apparaît comme une condition indispensable à l'établissement d'un partenariat avec les pays de la zone. Sans l'évoquer explicitement, cette stratégie vient concurrencer l'initiative des routes de la soie lancée par la Chine en 2013. Elle est inclusive.

Enfin, le 13 octobre dernier, la Commission européenne s'est dotée d'une stratégie sur l'Arctique¹² et a fait part de sa volonté de promouvoir une région sûre, stable, durable, pacifique et prospère. Dans cette optique, l'Union va prochainement établir un bureau de la Commission européenne au Groenland.

L'UE met également en place une approche globale qui fait sa spécificité. Ainsi, la lutte contre la piraterie s'articule au niveau européen autour de l'opération EUNAVFOR ATALANTA. Cette opération PSDC, débutée en décembre 2008, a atteint ses objectifs de dissuasion, de prévention et de répression des actes de piraterie au large des côtes somaliennes. L'objectif est notamment d'assurer la protection des navires du programme alimentaire mondiale (PAM) assurant l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, et la protection des navires vulnérables naviguant dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie. Avec EUTM Somalia (missions de formation, d'encadrement et de conseil à l'armée somalienne), EUCAP Somalia (missions de soutien aux capacités maritimes) et l'aide humanitaire de la Commissions européenne (DG ECHO et DG EuropeAid), cette approche globale sur des missions dans le bas du spectre est une véritable réussite de l'Union.

Cette lutte contre la piraterie et le brigandage s'illustre également dans le golfe de Guinée. L'opération CORYMBE, qui vise à soutenir l'action des pays africains dans le traitement de l'ensemble des menaces sur la sécurité maritime (piraterie, pêche illégale, trafics illicites, pollution...), s'inscrit aujourd'hui dans le concept européen de « présences maritimes coordonnées » (CMP), mise en place en 2020. Ce concept sert notamment à renforcer les échanges entre les marines européennes et à optimiser leurs soutiens aux États riverains engagés dans le processus de Yaoundé¹³. Sur la base du retour d'expérience, ce concept pourrait être étendu à d'autres zones maritimes.

Des projets de coopération ont également émergé dans le cadre du programme Routes Maritimes Critiques, comme CRIMARIO et ESIWA. EU CRIMARIO vise à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes dans l'océan Indien en aidant les pays côtiers

12. La communication conjointe et la fiche d'information sont disponibles ici : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_21_5214

13. Les chefs d'États et de gouvernements riverains du golfe de Guinée, du Sénégal à l'Angola, ainsi que les organisations régionales (CEEAC pour l'Afrique centrale et CEDEAO pour l'Afrique de l'Ouest, se sont engagés en 2013 à accroître la sécurité des espaces maritimes. Ce processus vise notamment à mettre en place une architecture de sécurité composée par 26 centres dédiés, allant du niveau national au niveau inter-régional, répartis sur toute la côte.

à améliorer la connaissance de la situation maritime (MSA). Les conclusions du Conseil européen de mai 2018 sur le « renforcement de la coopération de l'Union européenne en matière de sécurité en Asie et avec l'Asie » (ESIWA) soulignent l'engagement de l'Union à intensifier son engagement en matière de sécurité en Asie pour compléter sa portée économique. Ce projet repose sur trois piliers (dialogue politique, coopération et renforcement des capacités, diplomatie publique).

Parmi tous ces projets et opérations, le partage de l'information maritime joue un rôle absolument fondamental. C'est la mise en réseau des informations d'intérêts maritimes et leur rediffusion qui permet de démultiplier l'efficacité des moyens déployés et des architectures mises en place.

Le MICA Center (*Maritime Information Cooperation & Awareness Center*) est ainsi le centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime depuis sa création en 2016. Il veille en permanence pour recenser et analyser les situations et événements touchant la navigation maritime sur l'ensemble des océans. Il est en lien avec les différents centres de fusion de l'information, tel que l'Information Fusion Center (IFC) de Singapour, et bénéficie de partenariats avec le MDAT – GoG « *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* » dans et le MSCHoA « *Maritime Security Centre Horn of Africa* » qu'il héberge. Il fournit aux armateurs des informations ciblées sur l'activité dans les zones maritimes à risques, diffuse des alertes aux navires et aux centres compétents. La localisation unique, à Brest, permet un partage d'expertise bénéfique à tous, favorise les synergies avec les différents acteurs du monde maritime et renforce la position du MICA Center comme acteur majeur de la sûreté maritime.

L'Europe, fournisseur de sécurité globale

L'Europe souhaite dorénavant renforcer sa position de fournisseur de sécurité globale, garantissant un accès libre et ouvert aux espaces maritimes et sécurisant ses approvisionnements stratégiques. Elle attache une importance particulière à la protection du milieu maritime et au respect de la Convention sur le Droit de la mer.

Pour cela, Il s'agit désormais de s'appuyer sur le plan d'actions révisé (PAR) de la SSMUE de 2018 dont le dernier rapport de mise en œuvre confirme l'ambition européenne de devenir un pourvoyeur mondial de sûreté maritime. Afin d'atteindre cet objectif, inscrit également dans la Stratégie Globale de l'Union publiée en 2016, une mise à jour de la SSMUE apparaît nécessaire afin de rendre la réponse européenne encore plus cohérente et mieux adaptée aux défis actuels et futurs dans un environnement sécuritaire évoluant rapidement.

En effet, si les opérations PSDC sont de beaux succès opérationnels, comme l'opération *Atalanta*, il convient dans un monde de plus en plus incertain de gagner en agilité, de rationaliser et d'utiliser l'ensemble des moyens à disposition. Cela permettrait d'éviter les doublons et de renforcer la crédibilité des outils existants, dont certains sortent du cadre strict de la PSDC. Ainsi, il existe depuis 1995 une force maritime européenne non permanente, EUROMARFOR, capable de mener des opérations navales, regroupant la France, l'Italie, le Portugal et l'Espagne. Dédiée en priorité à l'Union européenne, elle a un fonctionnement souple et peut également être déployée dans le cadre de l'OTAN ou sous mandat d'autres organisations internationales. De même, l'opération AGÉNOR, pilier militaire de la mission EMASoH « *European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz* », a pour mission de protéger les intérêts maritimes européens en garantissant la liberté de circulation dans la golfe Persique et le détroit d'Hormuz. Contrairement aux opérations PSDC, c'est une opération ad-hoc qui offre l'avantage d'une certaine souplesse.

La présidence française du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2022 et la Boussole stratégique récemment adoptée sont des opportunités à saisir pour mieux connaître les attentes et les ambitions de partenaires européens et réfléchir ensemble sur ces sujets stratégiques, afin de conforter l'Union européenne dans sa position de pourvoyeur mondial de sûreté maritime.

L'Europe et la mer

Jean-Dominique GIULIANI

Président de la Fondation Robert Schuman,

Vingt-deux États membres sur vingt-sept ont une façade maritime. Le littoral de l'Union européenne s'étend sur plus de 80 000 km bordant deux océans et cinq mers. Avec nos territoires d'Outre-mer, elle peut revendiquer 19 millions de km² de zone économique exclusive (ZEE). Par la mer, l'Europe a initié l'une des plus grandes révolutions économiques et politiques, assurant un temps sa domination sur le monde en lançant le mouvement de mondialisation le plus rapide de l'histoire de l'humanité.

Depuis le 17^e siècle, la succession d'Âges d'or des nations européennes n'a été possible que grâce à la mer, dont sont venues innovations et bonnes nouvelles, tandis qu'aux épisodes terrestres de leur histoire correspondaient plutôt des phases de déclin et de troubles. De Venise à l'empire britannique, la prospérité de l'Europe s'est forgée dans son ouverture aux échanges et à son rayonnement sur toutes les mers.



Venise symbole d'une thalassocratie européenne. Sa puissance repose entièrement sur les échanges maritimes ©Auteur inconnu

Les noms des navigateurs européens découvreurs des plus vastes espaces sont restés des repères sur les cartes du monde : Barents, Tasman, Hudson, Champlain, La Salle, Béring, Cook, Bougainville, La Pérouse etc. La mer a été conquise par les Européens avant même que soient explorées toutes les terres !

La France a longtemps hésité entre sa qualité de nation « terrienne » et sa vocation maritime. Pour Fernand Braudel, « c'est une sorte d'infirmité structurale qui affecte la puissance maritime de la France ». En réalité, l'histoire de notre pays balance entre de vigoureux élans maritimes et des replis frileux. C'est lorsqu'elle s'ouvre aux échanges maritimes que l'économie française décolle et entame sa révolution industrielle. À la fin du XVIII^e siècle, la France occupe le troisième rang dans les échanges maritimes mondiaux et son commerce extérieur a triplé en moins d'un siècle.

Les institutions financières apparaissent en Hollande au XVII^e siècle et Londres devient vite, grâce à elles, le cœur commercial du monde. L'agriculture européenne est transformée par l'apport de nouveaux produits (maïs, pomme de terre, haricot, tomate, café, cacao, thé et, bien sûr, épices) tandis qu'elle exporte des chevaux, des ovins, des bovins, des céréales et sa vigne partout dans le monde.

Au XIX^e siècle, les États-Unis, grâce aux technologies de construction navale et au soutien de la France, parviennent à s'émanciper de l'Angleterre et à la détrôner au tournant du XX^e.

C'est l'époque des nationalités et du nationalisme. Sur le continent européen s'enchaînent alors les guerres, qui menacent de l'emporter dans les limbes de l'histoire. Les Européens ont inventé des conflits terrestres d'une ampleur jamais connue. C'est aussi la domination sur mer des États-Unis et de la Grande-Bretagne, qui les sauve.

Pacifiée et rapidement reconstruite, grâce au mouvement d'intégration, l'Europe communautaire s'ouvre dès le Traité de Rome (1957), au commerce, c'est-à-dire aux échanges par la mer. Son retour au cœur de l'économie mondiale, sa volonté d'expansion par l'économie et son renoncement à la guerre, en font un succès, improbable en 1945. Ouvrant ses marchés, adoptant les règles de l'économie libérale, abolissant peu à peu ses frontières économiques internes, elle connaît une prospérité sans précédent dans la seconde moitié du XX^e siècle. Le PIB cumulé des 27 États membres reste à ce jour parmi les plus élevés du monde. 77% de son commerce extérieur et 35% de son important commerce intérieur empruntent des voies maritimes.

Les océans donnent aux Européens cette vision et cette vocation universelles. Regarder le monde par la mer, c'est prendre conscience de ses forces et donc de la nécessité de penser en puissance globale. Leurs atouts maritimes sont bien réels.

Les 27 États de l'Union comptent 1 080 ports de commerce, plus de 6 900 navires de grande taille et 4 100 compagnies maritimes qui contrôlent près de 40% de la flotte mondiale. 55% de ces géants des mers que sont les porte-conteneurs sont affrétés par des entreprises européennes, soit environ 40% de la valeur du commerce maritime dans le monde.

Toutes marines militaires confondues, les Européens arment 330 navires de guerre, un chiffre comparable aux 365 navires de la flotte américaine. Mais le niveau de ces flottes est pour le moins contrasté. Si l'on excepte la Marine nationale française, désormais la première en Europe, celles de certaines de nos partenaires ne brillent pas par leur niveau technologique.

La « protection des ressources halieutiques » est l'une des cinq seules compétences exclusives de l'Union, c'est-à-dire déléguées par les États au niveau fédéral. La politique commune de la pêche a d'abord consisté à assurer aux Européens l'égal accès aux eaux et aux ressources piscicoles. Elle est désormais tout entière tournée vers la conservation de la ressource.

La flotte de pêche de l'Union figure au quatrième rang mondial et compte près de 75 300 navires, qui assurent 6% des captures dans le monde. L'Europe souhaite limiter l'une des rares activités humaines qui prélève encore des organismes vivants sur les stocks naturels. Près de 40% des produits de la mer consommés dans le monde proviennent de l'aquaculture.

Il en va de même en matière d'environnement, domaine dans lequel l'Union européenne est très active. Les textes européens obligent les États membres à intégrer dans leurs politiques d'aménagement des règles sévères de préservation des aires marines, désormais protégées au-delà de la mer territoriale. En France, une soixantaine de sites Natura 2000 sont exclusivement marins et plus de cent cinquante concernent les mers.

La Commission européenne a opportunément inventé le concept de « politique maritime intégrée », puis proposé, en mai 2021, celui « de stratégie d'économie bleue ».

L'Union s'est dotée en juin 2014 d'une stratégie de sûreté maritime qui consacre le concept français de l'Action de l'État en mer, l'un des plus efficaces pour assurer la sécurité et le contrôle des activités maritimes. L'action extérieure de l'Union promeut la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et son contenu : le refus de la « territorialisation » des espaces maritimes, la réaffirmation du principe de la liberté de navigation, l'organisation des secours en mer, le statut des zones économiques exclusives et les droits qui leur sont attachées. Le multilatéralisme maritime existe encore malgré les pratiques de la Chine en Asie. La France l'a adopté depuis longtemps et l'Europe le porte.

Euromarfor constitue une Force maritime européenne à partir d'une coopération entre les marines française, espagnole, italienne et portugaise. Elle a été activée cinq fois pour des opérations, par exemple en 1992 pour assurer, au nom de l'OTAN, le respect de l'embargo sur les armes lors des guerres des Balkans.

La mission européenne *Atalanta* de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes a connu un réel succès au point d'être copiée par toutes les marines du

monde. Elle a impliqué 23 États membres, plus de 2 000 hommes et a contribué à sécuriser 1,4 million de km² de l'océan Indien. D'autres missions en mer Méditerranée ont permis de lutter contre l'immigration clandestine ou le trafic d'armes à proximité des zones de conflits, comme en Libye.

L'agence Frontex, désormais « Agence de garde-côtes et de garde-frontières » aide les États membres dans la lutte contre l'immigration clandestine. Particulièrement active en mer Méditerranée, elle dispose de moyens propres, notamment en personnel, qui est désormais armé. Depuis 2002, l'Union s'est dotée d'une agence de sécurité maritime, dont le siège est à Lisbonne, qui contribue à la sûreté maritime et à la prévention des pollutions.

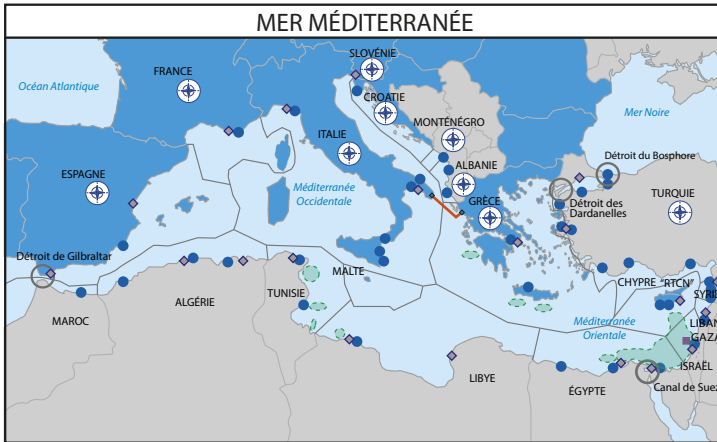
La France est l'un des moteurs de la maritimisation des politiques européennes. Celle-ci s'accélère au rythme des nouveaux défis stratégiques qui ont tous une dimension maritime. Le plus petit continent du monde par la taille doit en effet se projeter partout sur la planète pour préserver son modèle, son économie et sa sécurité. En s'investissant sur tous les océans, l'Europe est ainsi fidèle à son histoire, mais répond aussi à ce qu'exigent ses intérêts.



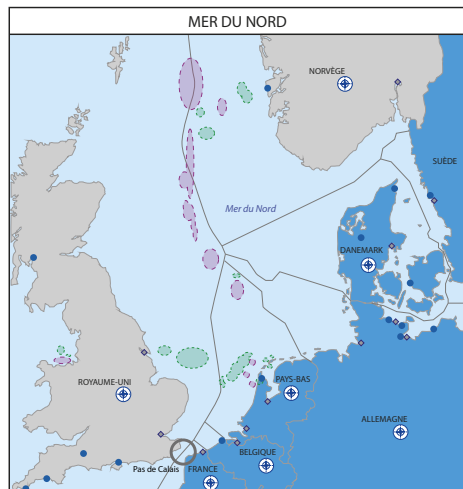
Un porte-conteneur. 55% de ces géants des mers sont affrétés par des entreprises européennes. *@flickr Kees Törn*

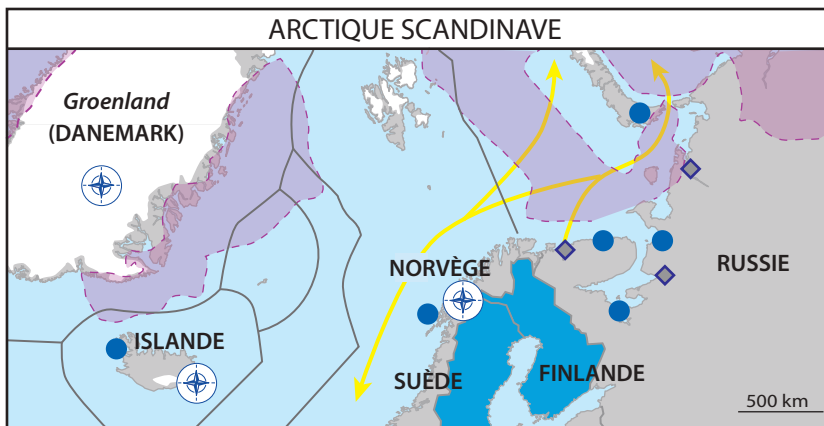
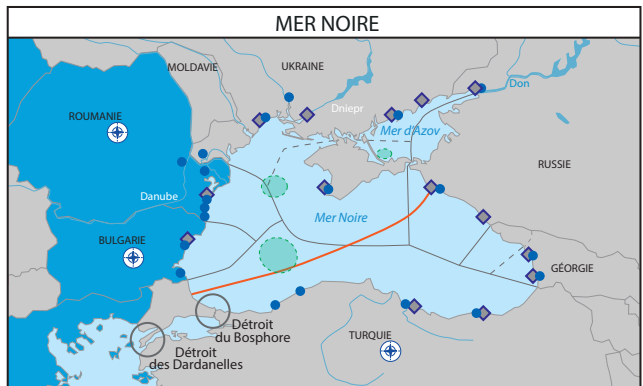
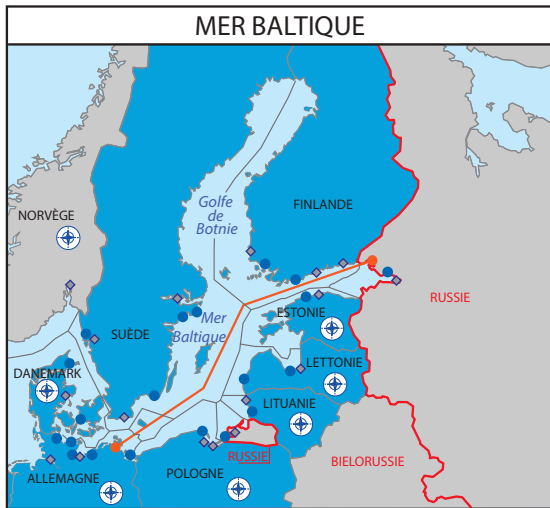
LES 6 BASSINS MARITIMES DE L'UNION EUROPÉENNE

©CESM



ENJEUX POUR LE COMMERCE MONDIAL		MILITARISATION OU COOPÉRATION	
	Passage du Nord-Ouest		Bases navales
	Passage du Nord-Est		Principaux ports
	Potentiel passage transpolaire (horizon 2050)		Limite des 200 milles marins (zone économique exclusive)
	Limite des 200 milles marins (zone économique exclusive)		Limites du territoire russe
	Détroits et canaux stratégiques		Pays membres de l'UE
	Zone de piraterie		Pays membres de l'OTAN
RESSOURCES			
	Champs pétroliers		Champs gaziers
			Gazoduc





Les marines européennes une approche pragmatique de la solidarité

Vice-amiral d'escadre (2s) Patrick HÉBRARD
Association EuroDéfense- France

« L'Europe, c'est pour une part essentielle, des navires, des convois, des victoires sur l'immensité des eaux salées¹ » écrivait Fernand Braudel. La géographie maritime a aussi son influence. L'Union européenne a ainsi partagé ses mers environnantes en six bassins maritimes – mer Baltique, mer Noire, mer Méditerranée, mer du Nord, océan Atlantique et océan Arctique – et défini des stratégies régionales adaptées à leurs caractéristiques et à leur environnement. Les territoires outre-marins lui apportent une zone économique exclusive (ZEE), qui, malgré de Brexit, représente 19 millions de km².

Sur les 27 pays de l'Union européenne, 22 possèdent des frontières maritimes. L'Autriche, la Hongrie, le Luxembourg, la République Tchèque et la Slovaquie n'ont pas de côtes et ne possèdent que des marines fluviales. Sur ces 22 états, 17 font aussi partie de l'OTAN.

Les marines européennes en 2022

Une analyse des différentes marines et de leurs missions permet de les classer en deux groupes – régional et océanique.

Les marines régionales sont conçues et équipées pour des missions dans leur bassin. Il y a ainsi les marines de la Baltique qui comprennent celles de Suède, de Finlande, de Pologne et des trois pays baltes – Estonie, Lettonie et Lituanie – composées essentiellement de patrouilleurs, de chasseurs et de poseurs de mines. Les capacités amphibies sont des petits bâtiments, vedettes rapides ou LCP (*Landing Craft Personnel*), conçus pour débarquer sur les îles. Les sous-marins suédois sont adaptés pour une navigation dans des eaux peu profondes (la profondeur maximale en Baltique est de 459 m avec une moyenne de 55 m). Les marines allemandes et danoises participent aussi aux activités et aux exercices dans cette mer fermée, comme BALTOP de l'OTAN. Des coopérations se sont établies. La Suède et la Finlande ont créé la SFNTG (*Sweden, Finland Naval Task Group*) qui assure déjà une surveillance maritime et développe une capacité amphibie en commun.

En mer Noire, les marines roumaine et bulgare patrouillent de l'embouchure du Danube à l'ouverture du Bosphore. Elles sont équipées de navires anciens, souvent rachetés à d'autres marines. Elles effectuent en bilatéral l'exercice *Poseidon*, dans le cadre de l'OTAN. La Roumanie organise également un exercice annuel, *Sea Shield*, auquel participent une vingtaine de navires, dont la SNMG² de l'OTAN. De la même façon,

1. Fernand Braudel, *Grammaire des civilisations*, Flammarion (1993), page 348.

2. Standard NATO Maritime Group.

la marine croate se cantonne à l'Adriatique et celles de Chypre, de Malte et d'Irlande à leurs eaux territoriales et leur ZEE.

Les marines océaniques se déploient au-delà des ZEE, parce qu'elles doivent protéger aussi des territoires d'outre-mer. C'est le cas de la France, de l'Espagne et du Royaume-Uni, mais aussi des Pays-Bas, du Danemark et du Portugal. L'Allemagne et l'Italie, disposant de capacités réelles, se consacraient à leurs zones d'action prioritaires – Baltique et mer du Nord pour l'Allemagne, Méditerranée pour l'Italie. Elles se déploient désormais en océan indien et le proche Pacifique. Quant à la Grèce, la tension qui perdure avec la Turquie l'oblige à maintenir ses navires dans ses approches en Méditerranée orientale.

Des coopérations

Outre leur participation aux exercices et aux SNMG de l'OTAN, des coopérations se sont développées entre les marines, allant de la création d'une marine commune comme la Belgique et les Pays-Bas, à des initiatives communes.

La Belgique et les Pays-Bas ont ainsi signé, dès 1948, les accords BeNeSam, qui ont été renforcés en 1995 par l'accord dit *Amiral Benelux* (ABNL) instituant un état-major naval combiné entre les deux marines. L'amiral, commandant cet état-major, est responsable des opérations combinées, chargé de la planification des activités opérationnelles communes en temps de paix et de guerre et de l'exécution des entraînements. Il est également responsable du matériel et du personnel commun et supervise les programmes de formation conjoints.

Les deux pays sont équipés des mêmes frégates, type *Karel Doorman*. En 2018, ils ont décidé de construire ensemble seize navires militaires, deux frégates et six navires de lutte contre les mines pour chaque pays, pour un montant total de plus de quatre milliards d'euros. Les Pays-Bas superviseront la construction des frégates et la Belgique celle des chasseurs de mines.

Par ailleurs, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas ont conclu un accord pour créer un commandement conjoint destiné à leurs unités de forces spéciales. L'intégration du Seebataillon allemand (SeeBtl) au sein de la marine néerlandaise a débuté avec la signature en 2016 d'une lettre d'intention entre l'Allemagne et le ministère néerlandais de la Défense sur la « sécurisation du transport maritime militaire, du transport stratégique et de la mise à disposition de navires en mer ». Dans cette lettre d'intention, les marines néerlandaise et allemande ont également convenu de la co-utilisation du HNLMS *Karel Doorman*. Depuis 2016, les deux marines recherchent des possibilités

permanentes d'intégrer le personnel du Seebataillon au sein du corps des Marines néerlandais lors d'exercices, de formations et de tâches opérationnelles. En outre, les deux pays cherchent un terrain d'entente pour l'acquisition de futurs moyens amphibies (embarcations de débarquement et intercepteurs rapides), l'échange de personnel supplémentaire et le partage des connaissances amphibies et des leçons apprises dans les années à venir. Le HNLMS Karel Doorman a déjà été utilisé pour la formation du personnel et du matériel allemands lors d'exercices navals.

Les pays nordiques, Danemark, Finlande, Islande, Norvège et Suède, ont créé NORDEFCO en 2009 pour renforcer leur coopération en matière de défense. Mais l'absence de structure commune n'a pas permis, jusqu'à présent, l'élaboration d'une architecture unifiée en mer Baltique. La chercheuse Barbara Kunz notait, en 2016, que cette coopération « *restait minimale et concernait des domaines considérés comme peu intéressants*³ ». De plus, des différences persistent dans les priorités de politique extérieure et les intérêts nationaux de chaque État.

Parmi les initiatives de coopération entre États européens dans le domaine naval, la plus emblématique est sans doute EUROMARFOR créée en 1995 entre l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal pour participer aux missions définies dans la déclaration de Petersberg. Dirigée, à tour de rôle par l'une des quatre nations, elle a été activée pour la première fois en 2002, et au total, pendant 70 mois depuis sa création. Elle conduit actuellement le dispositif maritime au large du Liban dans le cadre de la FINUL⁴.

La *European Amphibious Initiative* (EAI) et la *European Carrier Group Interoperability Initiative* (ECGII) sont deux initiatives visant à développer l'interopérabilité des capacités amphibies et aéronavales européennes, par une plus grande coopération, une harmonisation des procédures et des exercices communs.

L'EAI a été créée en 2000 par cinq nations – l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni – disposant de ces capacités. Trois forces navales étaient concernées, alors, par cette initiative – la force amphibie anglo-néerlandaise (UK/NLAF), la force amphibie hispano-italienne (SIAF) et la force amphibie française (FRAF) créant un ensemble de douze bâtiments et 9.000 hommes. Ces unités participent à tous les exercices de l'OTAN et ont réalisé leur premier exercice *Emerald Move*, en novembre 2010, sur les côtes du Sénégal. Les responsables de chaque pays se réunissent chaque année pour partager leurs retours d'expérience et s'accorder sur les futures activités. En 2019, ce séminaire a rassemblé des représentants de treize pays en Italie – outre les cinq permanents, la Grèce, la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la Finlande, le Portugal, la Suède mais aussi la Turquie, avaient envoyé des représentants.

3. Kunz Barbara, *Fragmentation de l'architecture de sécurité dans la Baltique*, Le Champs de Mars, 2017, p. 92.

4. Force intérimaire des Nations Unies au Liban.

L'ECGII est un projet initié par la France et le Royaume-Uni en 2007. Il a abouti à une déclaration d'intention des ministres de la Défense de neuf pays européens (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Royaume-Uni, Grèce, Italie, Pays-Bas et Portugal) en 2008 et est entré en vigueur en 2009. Son objectif est de créer un groupe de porte-avions d'assaut multinational – une force navale autour d'un porte-avions avec son escorte. Cette capacité peut ensuite être proposée à l'OTAN, l'Union européenne ou à une coalition ad hoc.

À ces initiatives s'ajoutent la *UK Joint Expeditionary Force*, créée en 2012 par le Royaume-Uni avec le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède, largement interarmées, et la force expéditionnaire conjointe franco-britannique (CJEF), elle aussi interarmées.

La Force navale franco-allemande (FNFA), créée en 2011, est activée à l'occasion d'un exercice en commun, ayant lieu normalement chaque année. Ces exercices restent toutefois modestes et n'ont pas été prolongés par des opérations en commun. Un échange de pilotes d'hélicoptères existe depuis de nombreuses années. Les négociations sur le système aérien de combat futur (SCAF), incluant un futur avion de combat, pourraient permettre la création de flottilles embarquées dans les pays européens.

Parmi les succès de ces coopérations, il faut noter le centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N), une agence internationale basée à Lisbonne. Proposée par la France en 2005, l'agence a été créée en 2006 et regroupe des représentants des sept États signataires : l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et le Royaume-Uni. Elle est ouverte aux autres pays européens. Cinq autres pays et plusieurs organismes internationaux ont un statut d'observateur : l'Allemagne, le Canada, le Cap Vert, la Grèce, le Maroc ainsi que la Commission européenne, Europol, la JIATFS⁵ basée à Key-West en Floride, l'UNODC⁶, le Centre européen des drogues et des addictions (EMCDDA). Depuis sa création, ce centre a permis de saisir 190 tonnes de cocaïne et 460 tonnes de cannabis.

Un bilan opérationnel encore modeste

L'opération navale et maritime la plus emblématique de l'Union européenne est encore l'opération *Atalanta*, au large de la Somalie, qui a permis de ravitailler Mogadiscio et d'éradiquer la piraterie dans cette zone maritime. Les événements sont passés de 330 en 2011 à une trentaine, en 2021. Débutée en 2008, l'opération a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2022 et le sera peut-être encore au-delà. Un Centre de Coopération

5. Joint Inter Agency Task Force South.

6. United Nations Office on Drugs and Crime

navale (MICA Center) a été créé à Brest en 2016 pour centraliser les données sur les événements en mer – piraterie et brigandage – en relation avec les différents centres existant dans le monde. Il entretient une relation étroite avec l’OHQ *Atalanta*, installé à Rota, depuis le retrait du Royaume-Uni de l’opération, lié au Brexit.

En Méditerranée, l’opération *Irini*, au large de la Libye, décidée le 31 mars 2020, a remplacé l’opération *Sophia*, lancée en juin 2015 et suspendue, puis arrêtée en raison des tensions entre Bruxelles et le gouvernement italien sur la question des migrants. *Irini*, dont le mandat principal est de contribuer à la mise en œuvre de l’embargo sur les armes imposé à la Libye par les Nations Unies, a été prolongée jusqu’au 31 mars 2023.

Dans le Golfe de Guinée, la Marine française assure une présence quasi-permanente depuis 1990, avec l’opération *Corymbe*. Conjointement avec le UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) britannique, le MICA Center français (Maritime Information Cooperation & Awareness Center, centre français d’analyse et d’évaluation de la situation sécuritaire maritime) met en œuvre depuis 2016 un mécanisme de reporting et d’alertes, le MDAT-GoG, au profit des navires marchands. Plusieurs marines de l’Union européenne (UE) appliquent le processus des « Présences maritimes coordonnées » qui permet de coordonner les moyens navals et les actions de coopération dans le Golfe de Guinée. Le Danemark y participe depuis 2020 dans le cadre de l’Initiative européenne d’intervention (IEI).

Depuis janvier 2020, l’Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Grèce, l’Italie, les Pays-Bas et le Portugal participent à une nouvelle mission de protection du trafic maritime dans le détroit d’Ormuz appelée EMASOH (European-Led mission Awareness Strait of Hormuz) et baptisée *Agenor* pour la France. Cette mission pourrait être une première mise en application du concept de présence maritime coordonnée (PMC) présenté le 29 août 2019 par Federica Mogherini.

Depuis quelques années maintenant, le porte-avions *Charles de Gaulle* est accompagné par une escorte européenne lors de ses missions, comme ce fût le cas lors des missions *Arromanches*, *Clemenceau* et *Foch* avec des frégates britannique, allemande, belge, danoise, espagnole, italienne et portugaise.

L’appartenance de nombreuses marines européennes à l’OTAN constitue déjà un tronc commun important sur les plans tactiques et opérationnels. Elles utilisent les mêmes procédures, les mêmes liaisons de données, et se sont familiarisées avec les tactiques de combat dans les différents domaines de lutte au cours des exercices OTAN. Les STANAG⁷ développés au sein de l’OTAN permettent de disposer de l’interopérabilité

7. Standardisation agreement

nécessaire entre les bâtiments (ravitaillement à la mer, mise en œuvre des aéronefs, munitions, logistique...). À partir de là, il est relativement simple de constituer une force navale multinationale rapidement opérationnelle.

Pour conclure cet *état des lieux* européen, il faut noter que la coopération entre les marines européennes est encore handicapée par la disparité des navires, mais aussi des armements et des munitions. Les domaines de responsabilité des marines au sein de chaque pays diffèrent également. La marine française consacre 20 % de ses heures de mer à l'action de l'état en mer, une mission que peu de marines réalisent en Europe malgré l'efficacité reconnue de l'organisation française.

Une solidarité forgée sur une coopération pragmatique

Une coopération navale renforcée doit s'appuyer sur le besoin opérationnel. La stratégie européenne de sécurité 2003 ignorait les aspects maritimes et sa mise à jour, en 2008, évoquait succinctement la lutte contre la piraterie, en raison de la mission *Atalanta*. L'Europe dispose d'une politique maritime intégrée qui est une véritable stratégie pour l'utilisation durable des ressources des océans et leur protection. Cette stratégie s'applique à l'ensemble des zones maritimes, y compris outremer. Cet engagement de l'Europe pour la préservation de ce *bien commun de l'humanité* justifie sa présence dans le monde.

Une stratégie de sûreté maritime, demandée lors de la réunion du Conseil des ministres des Affaires étrangères en format Défense, en avril 2010, à Luxembourg, n'a été publiée qu'en juin 2014. Une stratégie globale de l'Union européenne a été adoptée en juin 2016. Pour la première fois, elle donne à la stratégie européenne une dimension mondiale, s'engageant toutefois avec prudence en Asie orientale et dans la zone Indo-Pacifique. Elle s'appuie sur trois principes – la crédibilité, la réactivité et la cohérence. La mise en œuvre de cette stratégie est restée embryonnaire. Elle doit permettre pourtant de lancer un certain nombre d'initiatives partagées. Les échanges d'officiers en font partie.

Erasmus militaire et Erasmus maritime

Erasmus militaire, inspiré du programme européen Erasmus +, a vu le jour en novembre 2008 par la décision des ministres de défense de l'Union européenne réunis autour des conclusions de la PESD, inscrite dans le Traité de Lisbonne et qui est entré en vigueur le 1 décembre 2009. Lors de cette 2903^{ème} réunion des ministres, le programme des échanges des officiers européens a été acté sous le nom « EMILYO »

(*European Military Initiative for the Exchange of Young Officers*) ou tout simplement « L'Initiative ». L'objectif de ce réseau est de contribuer à une meilleure connaissance mutuelle et ainsi d'améliorer l'interopérabilité des forces armées européennes. Les échanges s'appuient sur des conventions signées bilatéralement et qui ouvrent des possibilités d'un financement européen supplémentaire.

En presque quinze ans et malgré des multiples défis affrontés (accréditations académiques, restrictions financières, rapprochement des formations nationales, *Erasmus militaire* participe et devrait permettre d'enraciner durablement l'interopérabilité recherchée par l'Union européenne. Il appelle à une cohésion plus forte de la politique de sécurité et de défense commune en favorisant l'émergence d'un socle de formation commun chez les jeunes élèves-officiers. Enfin, elle stimule également un échange entre formations civiles et militaires, sans mettre de côté le lien avec l'industrie de défense. Complémentaire à la formation nationale, l'EMILYO crée des opportunités pour des nouvelles formes d'intégration européenne et pour l'émergence de la culture stratégique commune en Europe.

Par ailleurs, le Comité militaire de l'Union européenne s'est également intéressé aux résultats atteints par l'*Erasmus militaire* en ce qui concerne la définition des compétences des officiers relatives à la mise en œuvre de la PSDC.

Erasmus militaire en France

Initiée lors de la présidence française du Conseil de l'UE en 2008, cette initiative reste cependant encore peu connue en France, cela à l'exception des écoles qui y participent et qui bénéficient des échanges européens grâce à l'Initiative.

La participation de l'École de l'air et de l'espace illustre des bénéfices procurés par l'*Erasmus militaire*. Depuis 2014, dans le cadre d'*Erasmus +*, l'École a signé des partenariats avec la Belgique (École royale militaire de Bruxelles) et la République Tchèque (University of Defence de Brno) et depuis 2018, elle a rejoint le programme EMILYO avec l'ambition de créer un module commun (séminaire Politique de Sécurité et de Défense Commune) offert à toutes les académies du réseau. Un semestre international a été organisé en 2019 incluant la Grèce, la Pologne, l'Italie et la Roumanie.

Dans le domaine maritime, le terme d'*Erasmus maritime* est de plus en plus évoqué. Sa singularité résulte de la spécificité des études maritimes qui lient les volets civil et militaire et, par conséquent, dépassent le pur cadre militaire. Ainsi, l'*Erasmus maritime* s'inscrit dans le programme *Erasmus+* et ouvre des possibilités de partenariat multiple. Parmi de nombreux programmes d'échanges dans le domaine maritime, citons *Erasmus University Rotterdam*, l'un des plus actifs projets portés par l'Université Maritime de

Rotterdam. En France, l'école Nationale Supérieure Maritime (ENSM) a intégré le programme en 2018 allant jusqu'au 2027.

Renforcer la coopération navale européenne

La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, publiée en 2014, se fondait sur une approche intersectorielle dans le respect de l'organisation interne de chaque État membre et sur le respect du droit international. Elle mentionnait déjà la nécessité d'une présence permanente des forces navales dans des zones stratégiques pour « *contribuer à la liberté de navigation et à la bonne gouvernance en dissuadant et en prévenant les activités illégales et illicites dans le domaine maritime mondial et en luttant contre celles-ci.* » et d'un échange d'informations pour disposer d'une connaissance commune de la situation maritime. « *L'objectif est de faire en sorte que les informations issues de la surveillance maritime, recueillies par une autorité maritime, civile ou militaire, et jugées nécessaires pour les activités opérationnelles d'autres autorités, puissent être échangées et faire l'objet d'un usage multiple plutôt que d'être recueillies et produites plusieurs fois. Le but ultime est de parvenir à une connaissance commune et validée de la situation maritime et de contribuer à une utilisation davantage coordonnée des systèmes spatiaux et des technologies de télédétection disponibles ainsi que de leurs applications et services dérivés.* »

Les conclusions du Conseil sur la sûreté maritime, approuvées le 22 juin 2021⁸, confirment ces orientations, saluent l'action positive des missions Atalanta, au mandat élargi, et Irini, ainsi que le concept de présence maritime coordonnée mis en œuvre dans le golfe de Guinée. Elles conviennent aussi de l'importance d'une présence navale significative dans la région indo-pacifique.

« L'Union européenne s'efforcera d'effectuer davantage d'exercices conjoints et d'escales avec les partenaires de la région indo-pacifique, notamment des exercices multilatéraux, afin de lutter contre la piraterie et de protéger la liberté de navigation tout en renforçant la diplomatie navale de l'Union européenne dans la région... Étant donné l'importance d'une présence navale européenne significative dans la région indo-pacifique, l'Union européenne étudiera les moyens de renforcer les déploiements navals par ses États membres dans la région. Compte tenu des enseignements tirés de la première évaluation du concept de présences maritimes coordonnées de l'Union européenne, celle-ci évaluera l'opportunité d'établir des zones d'intérêt maritimes dans la région indo-pacifique et coopèrera en conséquence avec les partenaires de la région, notamment en examinant la possibilité de les associer à cette initiative... L'Union européenne encouragera également la consolidation

8. Conclusions du Conseil sur la sûreté maritime 9946/21 du 22 juin 2021

des mécanismes d'échange d'informations par l'intermédiaire de centres de regroupement des informations, notamment au moyen de la plateforme d'échange d'informations régionale de la région indo-pacifique (IORIS). » La boussole stratégique confirme ces engagements.

L'Union européenne entend jouer un rôle de plus en plus actif pour la protection du milieu maritime et de ses intérêts dans l'ensemble des océans. Ainsi, la communication conjointe (JOIN (2021) 27) du 13 octobre 2021 affiche un engagement renforcé de l'Union européenne en Arctique « *pour une région pacifique, durable et prospère* ».

Ces documents ont reçu l'aval des États membres de l'Union européenne. Pour être en mesure de répondre à ces missions, il devient indispensable de renforcer les liens opérationnels entre les marines européennes et d'envisager de nouvelles coopérations.

Propositions :

1- Certains pays européens ont des intérêts dans les mêmes zones géographiques où ils font face à des risques et des menaces communs. C'est le cas dans les Caraïbes, pour l'Espagne, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni pour lutter contre le trafic de drogue et venir en aide aux populations lors des catastrophes naturelles ; dans le Golfe de Guinée, pour lutter contre la piraterie, le brigandage et les trafics illicites ; dans la Corne de l'Afrique et le Golfe Persique, contre la piraterie, les trafics, le terrorisme et le déni d'accès, avec le contrôle des détroits ; et dans les bassins européens.

Les zones économiques exclusives de l'Indo-pacifique nécessitent d'y assurer une présence active pour afficher notre détermination à protéger le milieu marin et garantir la sûreté maritime et la liberté de navigation en coopération avec des pays riverains.

Toutes ces zones devraient faire l'objet d'une présence maritime permanente et coordonnée entre les pays européens. Cette coordination ne remettrait nullement en cause la souveraineté nationale. Elle permettrait d'afficher une solidarité européenne en servant des intérêts communs et en partageant les coûts. Elle permettrait aussi des embarquements d'officiers de liaison ou de détachements étrangers, à l'image de ce qui s'est fait pendant l'opération Atalanta, avec l'embarquement d'équipes de visite des pays baltes sur les frégates françaises.

2 – L'Agence européenne de Défense (AED) a développé un réseau de surveillance partagé entre les marines (MARSUR) ainsi qu'un environnement commun de partage

de l'information (CISE) pour le domaine maritime, géré par l'AESM⁹. Il est important que ces deux projets aboutissent pour que l'ensemble des marines et des administrations des pays membres de l'UE disposent d'une situation maritime commune.

3- Les échanges d'officiers ont une grande importance et pourraient être multipliés pour une meilleure connaissance mutuelle ainsi que des domaines maritimes. L'Erasmus militaire, lancé en 2008, mériterait d'être relancé lors de la PFUE où la question sur l'enseignement supérieur européen figure parmi les priorités pour le Conseil de l'Union européenne.

4- La formation des équipages pourrait être progressivement standardisée dans toute l'Europe. Elle pourrait être confiée à quelques grands commandements européens. La simulation est devenue un outil essentiel pour répondre aux besoins de formation des forces dans un contexte national et multinational. Les développements techniques ont rendu la simulation plus réaliste que la formation et les exercices réels dans de nombreux cas. Une formation réaliste par la simulation devrait être stimulée à l'échelle européenne. Un avantage technologique européen dans ce domaine pourrait être obtenu en mettant à disposition le guichet R&D du Fonds européen de défense¹⁰.

5- Le développement d'exercices conduits par les Européens dans les différents bassins, dans le cadre de l'Union européenne ou de l'OTAN, permet de renforcer la coopération et la connaissance mutuelle tout en assurant une présence dans la zone d'exercice. Les notions de contrôle opérationnel, confié au commandant d'une opération interalliée, et de commandement opérationnel, conservé par les chefs d'état-major des armées de chaque pays, concepts pratiqués en opérations interalliées depuis de très nombreuses années, permettent de concilier solidarité et souveraineté, même lors d'engagements de forte intensité.

6- Le domaine de la construction navale, encore très dispersé en Europe, a aussi beaucoup à gagner d'un accroissement de la coopération : il s'agit, en permettant la réalisation de séries de bâtiments suffisamment importantes, d'en réduire les coûts de construction mais aussi de fonctionnement par la mutualisation de la formation et de la logistique. Il semble, malheureusement que cette coopération devienne plus difficile que par le passé. Les industriels utilisent déjà les STANAG OTAN qui garantissent l'interopérabilité entre les unités. Faute d'une harmonisation totale des exigences, les Néerlandais ont proposé de se concentrer sur une modularisation¹¹. Faute de s'entendre sur un navire commun, il est peut-être possible de s'entendre sur des équipements

9. Agence européenne de sécurité maritime

10. Report of EuroDéfense Working Group 23 and EDTA – European defence cooperation on Education, Training and Simulation – 27 September 2017

11. Naval combat system development cooperation in the future – Captain Jan Wind and Cdr Paul S. Rouffaer – published in Marineblad (Netherlands) December 2004

communs – radars, sonars, systèmes de défense... mais c'est aussi aux états-majors de s'entendre sur un besoin opérationnel commun, en évitant la multiplication de spécificités, souvent superfétatoires. Le projet PESCO de corvette européenne (EPC) qui réunit désormais 7 pays ¹² va dans ce sens.

L'eupéanisation des programmes d'armement dans le domaine naval sera un facteur déterminant de la nécessaire consolidation de l'industrie navale européenne ? Cette consolidation est en effet en retard par rapport à celles en place ou en formation dans les industries aéronautiques, spatiales, terrestres ou des missiles.

7 – Le développement d'une logistique commune

- Prenant exemple sur le Commandement européen de transport aérien, un Commandement européen de la logistique navale pourrait être créé comprenant les bâtiments ravitailleurs et les bâtiments ateliers.

- Des stocks communs de munitions existent déjà entre certains pays. Ils pourraient être développés tout en respectant les droits des pays participants d'utiliser leurs stocks en fonction de leurs besoins opérationnels et de leurs missions.

- Certains ports militaires pourraient être eupéanisés pour pouvoir accueillir des bâtiments d'autres marines européennes dans la durée et assurer un certain niveau d'entretien

8 – L'Europe a financé des programmes satellitaires tels que Galileo et Copernicus et en contrôle le fonctionnement avec l'ASE et les pays membres. Elle pourrait se doter de bâtiments dévolus aux interventions en cas de catastrophe naturelle – à la fois bâtiment hôpital et navire disposant des kits d'assistance à un pays sinistré. Un bâtiment de commandement capable d'embarquer un état-major composé de militaires et de civils pourrait aussi être envisagé pour les interventions en cas de crise.

9 – L'embarquement de marins européens étrangers sur les navires des différentes marines devrait devenir « monnaie courante ». Par ailleurs, cinq pays européens – Autriche, Hongrie, Luxembourg, Tchéquie, Slovaquie – n'ont pas de façades maritimes. Ils possèdent, pour la plupart, une marine fluviale sur le Danube ou sur l'Elbe. Obtenir leur adhésion à une stratégie navale s'avère compliqué. Parvenir à embarquer certains spécialistes sur des bâtiments permettrait de les sensibiliser. En 1965, l'US Navy avait embarqué sur l'USS Claude V. Ricketts un équipage multinational appartenant à 7 pays alliés, la moitié de l'équipage étant américain.

Ce sont des relations de confiance qu'il faut établir par une formation, un entraînement, des missions réalisés en commun si nous voulons progresser vers une défense commune.

12. Italie, Danemark, Espagne, France, Grèce, Norvège et Portugal



Une frégate de la marine italienne engagée
dans l'opération *Atalante* ©EUNAVFOR



La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, outil pour une approche intégrée de la protection des intérêts européens liés à la mer

Joannecke BALFOORT

*Directrice de la politique de sécurité et de défense
à l'Union européenne*

L'importance des espaces maritimes pour l'Union européenne n'est plus à démontrer. L'Europe tire des mers et des océans qui la bordent des ressources dont l'importance est primordiale pour sa prospérité et ses populations. En tant que puissance économique globale, l'Union européenne dépend dans une très large mesure des voies de communication et des infrastructures maritimes, ces dernières permettant d'acheminer environ 90% des marchandises et d'assurer, grâce au réseau de câbles sous-marins, la quasi-totalité des communications dans le monde d'aujourd'hui.

L'Europe a d'abord abordé les questions maritimes sous l'angle de la pêche avec la mise en place d'une politique spécifique au début des années 1980, la Politique commune de la pêche. L'Union européenne a ensuite progressivement étendu son action à la sécurité des navires et de la navigation, à la prévention des pollutions (« paquets Erika ») puis à la conservation du milieu marin et à la maîtrise écologique de ses usages.

Au cours des années 2000, l'Union européenne s'est attelée à l'élaboration d'une approche intégrée des questions maritimes afin d'appréhender dans leur globalité les enjeux liés à la mer et les politiques associées. Ces efforts ont abouti à la publication en octobre 2007 par la Commission européenne d'un « Livre bleu » proposant une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, document-cadre qui a donné lieu à une série d'initiatives couvrant un ensemble de domaines tels que le transport maritime, l'emploi, la recherche scientifique, les pêcheries et la protection de l'environnement marin.

C'est au cours de ces mêmes années que l'Union européenne s'est trouvée confrontée à une augmentation inquiétante des menaces sécuritaires dans des zones maritimes de première importance pour ses intérêts. Après avoir lancé sa première opération navale, EUNAVFOR *Atalanta*, en 2008 pour lutter contre la piraterie au large de la Somalie, l'Union européenne a initié dès 2012 une réflexion stratégique plus générale sur la sûreté maritime. Ces travaux ont donné le jour à une stratégie spécifique, la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (ci-après SSMUE) adoptée par le Conseil le 24 juin 2014, dans l'élaboration duquel les États-membres, notamment la France, ont joué un rôle moteur.

La SSMUE définit les intérêts stratégiques de l'Union européenne dans le domaine maritime, identifie les menaces et pose le cadre pour une approche intersectorielle des enjeux de sûreté maritime, considérés à la fois dans leurs aspects intérieurs et extérieurs, et des réponses qu'ils appellent. La stratégie définit la sûreté maritime comme « une

situation du domaine maritime mondial dans laquelle le droit international et les législations nationales sont appliqués, la liberté de navigation est garantie et les citoyens, les infrastructures, les transports, l'environnement et les ressources marines sont protégés ».

L'Union européenne affirme dans cette stratégie sa volonté de contribuer au maintien d'un domaine maritime mondial stable et sûr selon plusieurs principes : une approche intersectorielle, notamment entre les acteurs civils et militaires ; le respect des règles et des principes du droit ; le multilatéralisme ; la complémentarité entre les différents acteurs européens et nationaux. Plusieurs domaines d'action prioritaires sont identifiés : la coopération internationale ; la connaissance de la situation maritime ; le développement des capacités ; la gestion des risques ; la recherche, l'innovation et la formation.

La SSMUE est complétée par un plan d'action qui a été révisé en 2018 et qui aborde l'ensemble des menaces (terrorisme, menaces cybernétiques, menaces hybrides, infrastructures critiques). Ce document propose une série d'actions destinées à renforcer la collaboration entre les acteurs de la sûreté maritime, qu'ils soient civils ou militaires, dans chacun des domaines identifiés. Le plan d'action appréhende également, sous un angle régional, le problème global de l'insécurité maritime. Le suivi de ce plan d'action est confié conjointement à la Commission et au Haut-Représentant.

L'Union européenne est aujourd'hui un acteur de la sûreté maritime à part entière, dont l'action a permis de nombreuses avancées dans ce domaine. On peut citer en particulier :

- Le développement d'un système européen de partage de l'information maritime dans le cadre du projet CISE (*Common Information Sharing Environment* ou « environnement commun de partage de l'information ») coordonné par la Commission européenne avec l'appui de l'Agence européenne pour la sécurité maritime et en étroite collaboration avec les États-membres ;

- Le développement de la fonction garde-côtes au niveau européen par le renforcement de la coopération entre agences européennes compétentes (Agence européenne de sécurité maritime, Agence européenne de contrôle des pêches et l'Agence européenne de garde-frontières et de gardes-côtes/FRONTEX) ainsi qu'entre ces agences et les services compétents des États-membres ;

- Des déploiements opérationnels sous la bannière de l'Union européenne avec les opérations navales *Atalanta* dans l'océan Indien et *Irini* en Méditerranée, qui ont fortement contribué à diminuer le niveau des menaces dans leurs zones d'action ;

- Le soutien aux pays partenaires pour le renforcement de leurs capacités maritimes, notamment dans le Golfe de Guinée et l’océan Indien, au travers de programmes d’aide et de plusieurs missions civiles de la Politique de Sécurité et Défense Commune.

L’Union européenne est capable de déployer une large palette d’expertises, de capacités techniques et d’instruments pour les combiner au service de la sûreté maritime. Par exemple, l’opération navale *Atalanta* s’inscrit dans un cadre plus large, celui de l’approche intégrée de l’Union européenne vis-à-vis de la Corne de l’Afrique et de la Somalie, et elle apporte un soutien aux programmes d’assistance et aux missions civiles déployés dans la région pour renforcer les capacités des États côtiers et l’architecture régionale de sécurité maritime. Cette approche coordonnée, et les synergies qu’elle instaure entre différents types d’actions et d’initiatives, est au fondement de la SSMUE. C’est elle qui fait la force de l’Union européenne dans un domaine tel que la sûreté maritime, caractérisé par une multiplicité des enjeux.

L’Union européenne continue encore d’améliorer et de développer son éventail d’outils au service de la sûreté maritime. En 2021, une nouvelle dimension s’est ajoutée à son action avec le concept des « Présences maritimes coordonnées » (PMC), qui vise à tirer profit des moyens navals et aériens déployés par les États membres pour accroître la visibilité et la capacité d’action de l’Union européenne dans des zones maritimes stratégiques pour ses intérêts. Après une première mise en œuvre du concept dans le golfe de Guinée à laquelle la France, notamment, a participé, le Conseil a décidé au mois de février 2022 de lancer une nouvelle application des PMC dans le nord-ouest de l’océan Indien. Cette initiative, qui vient compléter l’action de l’opération *Atalanta*, va permettre un élargissement de la présence et de l’action de l’Union européenne dans l’océan Indien. La mise en œuvre des PMC dans l’océan Indien entre dans le cadre de la stratégie de l’Union européenne pour la coopération dans la région indo-pacifique adoptée en septembre 2021, la sûreté maritime se présentant comme un domaine privilégié pour le renforcement des liens avec nos partenaires dans la zone indo-pacifique.

Les travaux relatifs à la Boussole stratégique ont alimenté les réflexions sur le rôle que l’Union européenne entend jouer dans le domaine maritime en particulier. C’est à la lumière de ces travaux qu’une actualisation de la SSMUE sera engagée dans le but de parfaire cette approche intégrée de la sûreté maritime, dont les principes cardinaux demeurent le respect du droit international (règles de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer) et la promotion de la coopération à tous les niveaux.

La boussole stratégique

Nathalie de KANIV
Association EuroDéfense- France

L'Union européenne avance vers l'adoption, par le Conseil de l'Union européenne le 21 mars puis l'endossement par le Conseil européen 24-25 mars 2022 à Bruxelles, de la *Boussole stratégique* fixant les orientations stratégiques en matière de sécurité et de défense d'ici 2030. Toutefois, le champ de la *Boussole* est plus large que la seule PSDC ; on y retrouve notamment les aspects industriels qui relèvent de la Commission. En s'appuyant sur un dialogue inclusif des vingt-sept dans l'élaboration du document durant quatre présidences de l'UE (allemande, portugaise, slovène et française) et dotée d'un plan d'action, d'un calendrier et de mesures précises, la *Boussole* offre une avancée dans le domaine de la sécurité et de la défense. Elle vise un niveau d'ambition et d'actions dans quatre volets : la gestion des crises, la résilience, le développement des capacités et les partenariats.

L'objectif consensuel de la résilience¹ européenne concerne, entre autres, les espaces stratégiques contestés et exposés à une concurrence nouvelle et accrue : mers, espace exo-atmosphérique, cyberspace voire l'espace aérien. La spécificité de ces espaces, libres, ouverts et surtout communs, est aujourd'hui contestée par une mise en cause du droit international, leur remilitarisation, et l'apparition des menaces hybrides combinées avec l'utilisation simultanée de moyens conventionnels et non conventionnels et la définition de zones d'interdiction.

L'espace maritime

Les enjeux ne cessent de se multiplier dans un contexte géostratégique qui évolue rapidement. Par conséquent, les espaces communs sont inscrits dans la *Boussole*. Le domaine maritime y trouve toute sa place afin d'assurer son utilisation sûre, sécurisée et durable et accroître l'autonomie stratégique de l'Europe². Il englobe diverses sphères : transport maritime, exploitations offshores, pêche et aquaculture, tourisme, services portuaires, construction navale, défense et sécurité maritime, recherche scientifique, services divers, etc.

Pour ce faire, l'Union européenne dispose de la *Politique maritime intégrée* (PMI) intersectorielle qui vise à concilier une exploitation durable des mers et des océans tout en permettant le développement d'une économie maritime et en protégeant le milieu marin.

1. Le texte préliminaire de la *Boussole stratégique* stipule dans son préambule : « Cet environnement sécuritaire plus hostile nous oblige à accroître notre capacité et notre volonté d'agir et à renforcer notre résilience ».

2. Voir Josep Borell « Pourquoi l'Europe doit-elle être stratégiquement autonome ? »

L'intérêt pour les thèmes maritimes, lors de la PFUE, se manifeste à travers les événements organisés, en premier le forum sur la sûreté maritime de Brest (janvier 2022) mais aussi le segment défense du forum Indopacifique ou encore le *One Ocean Summit* (février 2022).

Nonobstant des intérêts régionaux des pays membres, une vision commune de la sécurité et la défense maritimes permet d'anticiper les crises et les menaces, et d'agir ensemble de façon coordonnée.

Parmi les objectifs, la *Boussole* retient celui du renforcement des actions communes dans le domaine maritime et de la *Présence Maritime Coordinée* en commençant par l'Indopacifique, une zone vitale pour les approvisionnements européens et qui héberge 60% de la population mondiale ayant les PIB les plus dynamiques, sans omettre l'investissement croissant dans le domaine de la défense observé dans cette région.

Le non-respect du droit international maritime, la compétition pour l'appropriation des ressources minérales, y compris en haute mer, la volonté de certains pays de créer des zones d'interdiction en mer et d'entraver la liberté de circulation des navires, le pillage des ressources halieutiques sont autant de défis pris en compte par la *Boussole stratégique*.

L'interopérabilité des forces navales des États membres permet d'assurer une *Présence Maritime Coordinée* dans des zones maritimes d'intérêt stratégique pour l'Europe. Déjà expérimenté dans le Golfe de Guinée, ce concept devrait s'appliquer dans le nord de l'Océan Indien pour l'opération *Agenor* en soutien de la mission EMASoH (*European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*) et dans des zones sensibles de l'Indopacifique. Comme pour *Atalanta*, elle implique une étroite collaboration entre les marines, mais aussi entre les acteurs civils et militaires.

Pour ce faire, l'instrument de Surveillance Maritime MARSUR, lancé par l'AED en septembre 2006, interopérable avec CISE (EU Common Information Sharing Environment), et dont la version 3 est utilisée en opérations dans le Golfe de Guinée doit être pleinement opérationnel en 2025.

En guise de conclusion

L'évolution rapide de l'environnement stratégique nécessite une réappréciation régulière des enjeux et des menaces dans le monde, ainsi que la décision d'actions concrètes et coordonnées. Ainsi, une révision de la *Boussole stratégique* incluant les États membres est prévue tous les 3 ans, ce qui est soumis encore à un dialogue au

sein des États membres. Néanmoins, elle reste avant tout un instrument qui trouve sa pertinence dès lors qu'il est décliné et mis en œuvre en fonction de l'évolution des risques et des menaces.

Se réarmer à l'heure de la compétition internationale : L'Union européenne comme acteur maritime

Dr Daniel FIOTT

éditeur «Sécurité et Défense», EU Institute for Security Studies

Avec la Boussole Stratégique, l'Union européenne s'est fixé un niveau d'ambition élevé pour sa sécurité maritime. La boussole appelle en effet à davantage d'investissements en matière de capacités navales de haut-niveau et souligne l'importance des projets capacitaires en cours, tels que la *European Patrol Corvette*. La Boussole Stratégique suggère également une meilleure préparation de l'Union aux opérations maritimes. En conséquence, l'Union européenne doit travailler à renforcer ses opérations navales existantes en Méditerranée et dans la Corne de l'Afrique, et elle doit trouver des moyens de soutenir ses engagements hors Union tels que l'opération Agénor. En outre, il est temps pour l'Union européenne d'effectuer plus d'exercices en mer, d'augmenter le nombre de ses escales et d'étendre ses zones d'intérêt maritime.

Bien sûr, la sécurité maritime n'est pas un nouveau domaine d'intérêt pour l'Union européenne. En 2014 déjà, l'Union a élaboré sa stratégie de sécurité maritime et a depuis mis en œuvre un plan d'action visant à renforcer ses capacités de surveillance en mer. Alors que les menaces maritimes s'intensifient aujourd'hui, l'Europe est particulièrement vulnérable compte tenu de sa géographie. La guerre menée par la Russie en Ukraine va focaliser l'attention sur la mer Baltique et la mer Noire, ainsi que sur l'Arctique. De plus, la présence navale de l'Europe en Méditerranée, dans le golfe de Guinée, dans la région du golfe arabo-persique et dans l'Indopacifique participe des ambitions géopolitiques de l'Union.

Cette contribution examine la manière dont l'Union européenne aborde sa stratégie maritime et réfléchit aux menaces et défis maritimes émergents auxquels elle est confrontée. À cet égard, nous examinerons les raisons pour lesquelles l'Union européenne doit investir dans des capacités navales, assurer sa présence autonome dans l'Indopacifique et sécuriser ses approches littorales

L'évolution des menaces et des défis maritimes

Nous savons que l'Union européenne est fortement tributaire des routes commerciales maritimes pour la projection de sa puissance et sa prospérité économique- 75 % des marchandises entrant en Europe le font aujourd'hui par voie maritime et les marines et les compagnies maritimes européennes s'appuient sur la libre navigation. Toutefois, l'expansion navale de la Chine dans la région indopacifique, la présence navale de la Russie dans le Grand Nord et dans les mers Baltique, Noire et Méditerranée, ainsi que les actes maritimes hostiles de la Turquie en Méditerranée orientale remettent en question les libertés relatives dont les Européens jouissent en mer depuis des décennies. Cela constitue un défi pour plusieurs États membres de l'Union européenne,

notamment ceux qui possèdent de vastes zones économiques exclusives (ZEE). Il faut savoir que le Danemark, la France et le Portugal possèdent certaines des plus grandes ZEE du monde (en km²). En outre, il convient de noter que l'Europe est le siège des plus grandes compagnies maritimes du monde, et abrite 329 ports maritimes importants¹, répartis sur 80 000 km de côtes et 2 000 îles².

La prospérité économique et la sécurité de l'Europe dépendent clairement de la mer. Prenons l'exemple du câble de télécommunication sous-marin *Sea-Me-We-5*, qui traverse six zones maritimes distinctes telles que la mer Méditerranée et le détroit de Malacca et compte 18 points d'atterrissage différents, notamment en France, en Italie, au Myanmar, à Oman et à Singapour³. Les *pipelines* sous-marins et les installations *offshore* représentent également des infrastructures maritimes vulnérables : l'Union européenne importe en effet du gaz et du pétrole par la Méditerranée, la Baltique et la mer du Nord. En outre, des matières premières essentielles à l'économie européenne sont situées bien au-delà des côtes de l'Union européenne, notamment le magnésium de Chine, le palladium de Russie, le ruthénium d'Afrique du Sud et le niobium du Brésil⁴. Des réseaux criminels opèrent également sur plusieurs mers et océans. La protection des voies maritimes constitue donc une autre tâche cruciale, voire la tâche principale, de l'Union européenne dans le domaine maritime.

Les mers et les océans du monde se transforment à nouveau en vecteurs pour la géopolitique et la compétition stratégique. L'importance de la puissance navale est de nouveau à l'ordre du jour politique. La guerre menée par la Russie en Ukraine, et plus globalement ses tensions avec l'Europe et les États-Unis, ont des répercussions sur le domaine maritime à bien des égards. Non seulement la Russie a passé des années à tenter de moderniser sa flotte de sous-marins et ses capacités de frappe de précision à longue portée, mais la marine russe a également l'habitude de transporter des missiles longue-portée *Kalibr* et courte-portée *Iskander* pour exercer un déni d'accès à des zones maritimes clés comme la mer Baltique et la mer Noire. Au cours de la guerre en Ukraine, la Russie a été en mesure de déployer efficacement des mines et d'effectuer des frappes à courte et moyenne portée sur des villes ukrainiennes comme Odessa et Marioupol. Enfin, la Russie a également assuré une présence navale dans des endroits plus éloignés tels que la côte sud-ouest de l'Irlande, la Méditerranée orientale et le

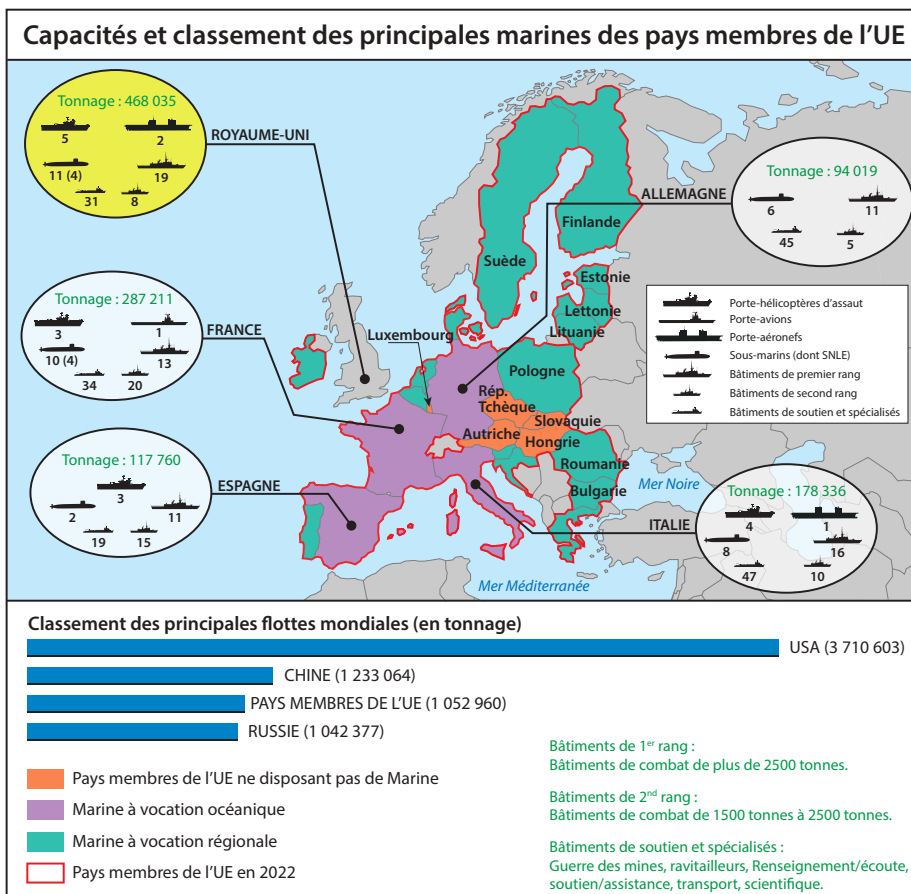
1. European Commission, 'Maritime Year: EU priorities and actions', 5 June 2021: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en.

2. Haase, D. and Maier, A., 'Islands of the European Union: State of Play and Future Challenges', Study for the REGI Committee, March 2021: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/652239/IPOL_STU\(2021\)652239_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/652239/IPOL_STU(2021)652239_EN.pdf).

3. Voir : www.submarinecablemap.com.

4. Fiott, D. and Theodosopoulos, T., 'Sovereignty over Supply? The EU's ability to Manage Critical Dependencies while Engaging with the World', Brief, No 21, EUISS, December 2020: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%2021%20Supply.pdf>.

détroit du Japon. Quelle que soit l'issue de la guerre en Ukraine, la Russie considère le domaine maritime comme un vecteur essentiel pour défier l'Europe et mettre en question sa sécurité.



©CESM

La Chine est une puissance maritime en pleine expansion qui ne peut être ignorée. Elle dispose désormais de la plus grande marine du monde, pour soutenir le réseau mondial qu'elle a construit, à coups de projets d'infrastructures, de commerce de matières premières, et d'investissements maritimes⁵. Même s'il ne faut pas surestimer l'importance de la taille de la marine chinoise, ni le fait qu'elle ait déjà effectué des exercices en Méditerranée et qu'elle déploie une base navale à Djibouti, la puissance maritime globale de la Chine est en hausse. Pékin n'est peut-être pas une puissance traditionnelle, mais l'expansion de ses activités de navigation commerciale, ses chantiers navals et le fait qu'elle possède de nombreuses infrastructures portuaires en font une puissance maritime en croissance. Si la Chine n'a pas encore adopté de posture conflictuelle au-delà de son voisinage maritime immédiat, elle utilise sa marine pour protéger les flottes de pêche chinoises qui opèrent dans des endroits comme le Ghana ou les Galapagos⁶.

Outre les considérations relatives à la puissance navale, l'Union européenne doit prendre en compte les menaces non conventionnelles dans le domaine maritime. Par exemple, le changement climatique transformera de plus en plus les espaces maritimes : si les efforts d'adaptation au climat et de protection des côtes échouent d'ici 2100, environ 48 % de la superficie terrestre mondiale, 52 % de la population mondiale et 46 % des infrastructures et activités socio-économiques mondiales seront menacées par la montée du niveau des eaux⁷. Les côtes européennes sont les plus menacées par le changement climatique : l'Union doit assurer la protection des infrastructures critiques telles que les ports et les bases navales. De plus, le changement climatique est susceptible d'entraîner l'effondrement des stocks de poissons en raison du réchauffement de l'eau et de la diminution de l'oxygène, ce qui pourrait provoquer des conflits entre les États et les entreprises de pêche. Enfin, de nouvelles voies de navigation sont susceptibles de s'ouvrir pendant la saison estivale dans l'Arctique.

Les menaces hybrides affectant le domaine maritime posent un problème supplémentaire et peuvent facilement se mêler à d'autres risques, en particulier lorsque des ressources sous-marines telles que le pétrole et le gaz chevauchent des ZEE contestées. Nous avons vu comment la Russie a utilisé des tactiques hybrides en mer, par exemple avec la construction du pont de Crimée, ou en harcelant des navires posant légitimement des câbles sous-marins dans la mer Baltique. La géographie maritime de

5. Duchâtel, M. and Duplax, A.S., 'Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe', Policy Brief, European Council on Foreign Relations (ECFR), 23 April 2018: https://ecfr.eu/publication/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe/.

6. Yap, C-W, 'China's Fishing Fleet, the World's Largest, Drives Beijing's Global Ambitions', The Wall Street Journal, 21 April 2021: <https://www.wsj.com/articles/chinas-fishing-fleet-the-worlds-largest-drives-beijings-global-ambitions-11619015507>.

7. Kirezci, E. et al., 'Projections of global-scale extreme sea levels and resulting episodic coastal flooding over the 21st Century', Scientific Reports, Vol. 10, No 11629, July 2020: <https://www.nature.com/articles/s41598-020-67736-6>.

la mer Baltique permet à la Russie d'exercer une pression sous le seuil du conflit ouvert. Les nombreuses chaînes d'îles situées à proximité de la Finlande et de la Suède- pays non membres de l'OTAN- constituent une cible de choix pour les tactiques hybrides et l'intimidation. Il convient également de rappeler que la mer Baltique abrite plusieurs câbles de communication et pipelines énergétiques sous-marins, qui peuvent également être affectés par des modes opératoires hybrides. En Méditerranée, la Turquie a également employé des tactiques hybrides, notamment en utilisant illégalement des navires océanographiques pour faire des forages dans la ZEE et la mer territoriale chypriotes.

Outre le défi maritime plus proche que représente la Russie, la présence et l'assurance croissantes de la Chine en mer ont permis à Pékin de promouvoir ses intérêts stratégiques. L'approche de la Chine a été selon toute apparence plutôt bénigne jusqu'à présent, puisqu'elle utilise sa marine et sa présence maritime pour soutenir les activités mondiales de ses entreprises d'État. Toutefois, Pékin commence à remettre en question la cohérence du droit international de la mer. Il faut savoir que la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), la Charte des Nations Unies et le droit international coutumier ont des rapports ambigus et qu'aucun de ces instruments juridiques ne couvre à la fois l'usage de la force en mer et les conflits maritimes non militaires. Ainsi, la construction d'îles artificielles, le dragage illégal de sable et l'exploitation minière en mer ne sont pas facilement couverts par les lois et normes existantes. En outre, la Chine s'est engagée dans des activités où des navires de pêche ou des garde-côtes peuvent être utilisés par procuration, au sein de « milices maritimes », pour entraver la libre navigation des navires militaires et commerciaux européens⁸. Les ambiguïtés juridiques et l'encombrement inhérent au domaine maritime donnent lieu à des lacunes juridiques et réglementaires qui peuvent devenir des failles en matière de sécurité⁹.

Pourtant, les accidents en mer nécessitent parfois une action rapide et énergique. Par exemple, le blocage du canal de Suez par le porte-conteneurs *Ever Green* au début de l'année 2021 a montré qu'un goulet d'étranglement maritime peut non seulement affecter le commerce mondial mais aussi la liberté de mouvement des navires de guerre. N'oublions pas que dix-sept jours avant le blocage, le groupe aéronaval français avait traversé le canal pour se rendre dans l'océan Indien¹⁰. Que se serait-il passé si ces forces navales étaient restées bloquées dans le canal de Suez pendant une période prolongée ?

8. Moore, C. *Freedom of Navigation and the Law of the Sea: Warships, States and the Use of Force*, Routledge, London/ New York, 2021, p. 5.

9. Lohela, T. and Schatz, V. (eds.), 'Handbook on Maritime Hybrid Threats- 10 Scenarios and Legal Scans', Hybrid CoE Working Paper, No. 5, 22 November 2019: <https://www.hybridcoe.fi/publications/hybrid-coe-working-paper-5-handbook-on-maritime-hybrid-threats-10-scenarios-and-legal-scans/>.

10. Vavasseur, X., 'French Carrier Strike Group Begins "Clemenceau 21" Deployment', *Naval News*, 23 February 2021: <https://www.navalnews.com/ naval-news/2021/02/french-carrier-strike-group-begins-clemenceau-21-deployment/>.

En outre, les marées noires et les dommages environnementaux en mer peuvent considérablement modifier l'accès aux espaces maritimes et potentiellement générer des conflits entre nations. Par exemple, il est prouvé que les activités maritimes de la Chine dans et à proximité de la mer de Chine méridionale ont un impact majeur sur l'écologie marine et les stocks alimentaires ¹¹.

Une réponse stratégique pour le domaine maritime

L'Union continue d'acquérir de l'expérience en matière d'opérations navales, dans le domaine garde-frontières et des garde-côtes, dans les missions de sécurité maritime, de lutte contre la piraterie et de surveillance maritime. Plus récemment, l'UE a même mis en place de nouvelles initiatives maritimes telles que le concept de présence maritime coordonnée (CMP), qui vise à renforcer la sécurité maritime dans des zones fragiles comme le golfe de Guinée et le nord-ouest de l'océan Indien. Par ailleurs, des États-membres de l'Union européenne tels que la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, ont également émis des stratégies nationales pour l'engagement maritime dans l'Indopacifique, et l'UE leur a emboîté le pas en 2021 avec son propre document. Celui-ci indique clairement que, compte tenu des relations commerciales étroites entre l'Europe et l'Indopacifique, il est nécessaire que l'Union européenne renforce sa présence navale dans la région pour aider à stimuler la sécurité régionale, contribuer au respect du droit international et sécuriser les voies de navigation ¹².

Les marines européennes sont de plus en plus sollicitées pour des missions de sécurité maritime. La piraterie dans le golfe de Guinée a suscité un accroissement de la vigilance en mer, l'insécurité dans le détroit d'Ormuz a donné lieu à une initiative européenne de surveillance maritime (EMASOH), et les crises de longue date en Libye et dans la Corne de l'Afrique ont nécessité le déploiement de forces navales de l'Union européenne sous la forme des opérations *Irini* et *Atalante*. En outre, des pays comme la France déploient des forces navales dans l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Par exemple, la marine française a lancé la «mission Marianne» dans le Pacifique au début de l'année 2021 : un sous-marin nucléaire d'attaque et un navire de soutien assuraient ainsi la présence maritime de la France dans la région ¹³ Ces opérations

11. Basu, P. and Chaturvedi, A. (2021) "In Deep Water: Current Threats to the Marine Ecology of the South China Sea", Issue Brief, no. 449, March 2021 (New Delhi: Observer Research Foundation): <https://www.orfonline.org/research/in-deep-water-current-threats-to-the-marine-ecology-of-the-south-china-sea/>.

12. "Joint Communication on the EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific", JOIN(2021) 24 final, Brussels, 16 September 2021:

13. French Ministry of the Armed Forces, 'Mission MARIANNE- Un exemple de coopération entre forces de surface et forces sous-marines', 18 May 2021: <https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/mission-marianne-un-exemple-de-cooperation-entre-forces-de-surface-et-forces-sous-marines>.

et missions navales nationales et européennes jouent un rôle fondamental dans le renforcement de la sécurité maritime de l'Union européenne.

Outre une présence maritime accrue, l'Union européenne s'est également attachée à donner un cap à ses efforts en matière de sécurité maritime au fil des ans. En 2018, l'Union a révisé sa stratégie et a publié un plan d'action pour relever les défis de la sécurité en mer. Ce plan d'action détaille cinq priorités clés, axées sur la coopération internationale, la surveillance maritime, le développement capacitaire et la recherche et l'innovation, la gestion des risques, l'éducation et la formation. Ces priorités découlent des constats que la sécurité et la paix sont menacées en mer, que l'État de droit et la liberté de navigation sont remises en cause, que les infrastructures maritimes telles que les ports et les câbles sous-marins sont en danger, que les mers et les océans sont le théâtre de conflits pour les ressources et l'environnement et que le changement climatique modifiera la forme et la nature du domaine maritime ¹⁴.

L'Union a cependant récemment renforcé sa vision de la sécurité maritime, avec la publication de la «Boussole Stratégique» : il s'agit, en substance, du tout premier Livre blanc de l'Union européenne pour la sécurité et la défense. Achievée sous la présidence française du Conseil de l'Union européenne, la Boussole a été approuvée par le Conseil européen le 25 mars 2022. Elle fournit une orientation stratégique à l'Union européenne jusqu'en 2030 et souligne une série de domaines importants en rapport avec la mer. Tout d'abord, mentionnant les forces déployables de l'Union européenne, la Boussole promeut clairement une approche modulaire, où des regroupements de forces maritimes peuvent être déployés en plus des déploiements terrestres habituels de l'Union européenne. Il s'agit d'une évolution importante, car elle souligne que l'Union européenne peut être appelée à agir militairement en mer et pas seulement sur terre. Cela implique que les exercices de l'Union européenne devront désormais garantir la capacité de se déployer rapidement dans des environnements amphibies et/ou littoraux.

La Boussole aborde un autre aspect important concernant le monde maritime : l'anticipation et la surveillance en mer. Elle promet que d'ici 2025, l'UE aura développé un système de surveillance maritime cohérent et efficace. Les marines européennes ont un rôle crucial à jouer dans la surveillance et le renseignement maritimes, même s'il est aujourd'hui entravé par la fragmentation des efforts de collecte de données, d'imagerie et de détection. Pour relever ce défi, l'Union européenne doit veiller à ce que «MARSUR», un projet dirigé par l'Agence européenne de défense (AED) et permettant le dialogue entre les différents systèmes européens d'information navale,

14. Council of the EU, "Council Conclusions on the Revision of the EU Maritime Security Strategy Action Plan (26 June 2018)", 10494/18, Brussels, 26 June 2018: https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/ocean/blue-economy/other-sectors/maritime-security-strategy_en.

communiqué davantage avec l'environnement commun de partage de l'information (CISE- *Common Information Sharing Environment*) de l'Union européenne. Le CISE relie environ 300 autorités maritimes, afin d'assurer une surveillance aux frontières, notamment contre la pêche illégale et les pollutions¹⁵.

Pour aller plus loin, MARSUR et CISE devraient être utilisés en coopération avec d'autres outils de surveillance maritime au niveau de l'Union européenne. Par exemple, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) utilise des drones pour détecter les pollutions marines, surveiller les frontières et lutter contre la pêche illégale. Elle supervise également SafeSeaNet, un service de surveillance du trafic maritime dans les eaux de l'Union européenne. L'agence Frontex mène également des activités de surveillance maritime et, avec les États-membres, elle gère le Système européen de surveillance des frontières (EUROSUR), afin d'avoir un suivi de la criminalité transfrontalière et des migrations irrégulières. Depuis 2018, Frontex a développé une communauté de renseignement maritime et un réseau d'analyse des risques (MIC-RAN- *Maritime Intelligence Community & Risk Analysis Network*) pour collecter des données et diffuser des produits d'analyse sur les risques, menaces et défis maritimes. Le MIC-RAN s'appuie sur les données fournies par diverses autorités civiles, mais les acteurs militaires font également partie du réseau.

Pourtant, malgré toutes ces capacités, il n'existe pas de centre de surveillance maritime unique au niveau de l'Union européenne, capable de répondre aux besoins des acteurs civils et militaires opérant en mer. Pour que l'Union européenne soit en mesure de collecter, de gérer et d'exploiter les données maritimes de manière cohérente, il est nécessaire de mieux relier CISE, EUROSUR, MIC-RAN et *SafeSeaNet* aux capacités spécifiques à la défense telles que MARSUR, le Centre satellitaire de l'Union européenne et tous les autres moyens de renseignement de l'Union. La surveillance maritime est un domaine crucial. L'Union européenne dispose déjà d'une série d'outils dédiés, qui peuvent être réunis de manière plus cohérente.

Enfin, la Boussole Stratégique confirme l'ambition de l'Union européenne d'étendre sa présence maritime à l'Indopacifique. Alors que le tout nouvel outil maritime de l'Union- le concept de présence maritime coordonnée (CMP) – est déployé dans le golfe de Guinée depuis janvier 2021, le besoin est apparu de l'activer également au nord-ouest de l'océan Indien, ce qui a été décidé en février 2022 par le Conseil de l'Union européenne. La CMP fournit effectivement à l'Union un outil flexible qui rassemble les architectures régionales de surveillance maritime et les moyens navals en une seule entité. Elle permet une approche « *plug and play* », hors des structures

15. Huotari, A. and Tikanmäki, I. 'An Online Training for the EU Common Information Sharing Environment', 2015 Second International Conference on Computer Science, Computer Engineering, and Social Media (CSCESM), 2015, p. 156.

formelles de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC), ce qui signifie que des marines partenaires peuvent être invitées à contribuer aux efforts navals de l'Union européenne en Afrique et dans l'Indopacifique. La CMP prévoit également un point de contact unique à Bruxelles, par le biais de la cellule de coordination de la zone d'intérêt maritime (MAICC- *Maritime Area of Interest Coordination Cell*) située au sein de l'État-major de l'Union européenne.

Les défis politiques d'une puissance maritime en construction

Malgré les avancées réalisées par l'Union européenne, il reste des défis majeurs qui entravent ses ambitions maritimes. L'un des défis les plus évidents concerne le manque de capacités navales disponibles. Les États européens ont sous-investi dans les navires et les capacités navales : cette situation doit être inversée si l'Union européenne veut relever les défis évoqués supra. Rappelons que l'opération *Irimi* n'a pas donné les résultats escomptés en raison de désaccords politiques entre les États-membres de l'Union européenne et du manque de moyens navals. La réalité pour l'Europe est que quel que soit le nombre d'opérations maritimes (*Irimi*, *Agénor*, *CMP*, etc.), elles ne peuvent remplacer le développement et le déploiement de navires de guerre. Une étude montre qu'entre 1999 et 2018, les marines européennes ont perdu plus de 30 % de leurs frégates et destroyers et plus de 20 % de leurs sous-marins¹⁶. Ces réductions drastiques surviennent dans un contexte sécuritaire impliquant une sollicitation croissante des Marines. Par exemple, des pays comme la France ont connu à la fois un déclin des plateformes disponibles et une augmentation des opérations dans la région du Golfe et dans l'Indopacifique.

Le manque de plateformes et d'équipements stratégiques offrant à ces dernières des capacités militaires efficaces (par exemple, des radars et des capteurs avancés, des missiles, des moyens spatiaux et des véhicules sous-marins) risque de nuire aux marines européennes à l'avenir¹⁷. Alors que certaines d'entre elles investissent dans de nouvelles plateformes telles que des sous-marins ou d'autres bâtiments à propulsion nucléaire, les besoins ne feront qu'augmenter à l'heure du retour des conflits de haute intensité¹⁸. En l'absence d'un nombre suffisant de plateformes navales, et compte tenu du fait que les Européens devront se concentrer de plus en plus sur la dissuasion maritime

16. Major, C. and Mölling, C. «The EU's Military Legacy: Over-Institutionalised, Under-equipped and Strategically Divided», in Fiott, D. (ed.) *The CSDP in 2020: The EU's Legacy and Ambition in Security and Defence* (Paris: EU Institute for Security Studies, 2020), p. 43.

17. Stöhs, J. *The Decline of European Naval Forces: Challenges to Sea Power in an Age of Fiscal Austerity and Political Uncertainty* (Annapolis: Naval Institute Press, 2018).

18. Morcos, P. and Wall, C. "Are European Navies Ready for High-Intensity Warfare?", *War on the Rocks*, 31 January 2022: <https://warontherocks.com/2022/01/are-european-navies-ready-for-high-intensity-warfare/>.

en Europe et autour de l'Europe en raison de l'agressivité russe, les investissements des gouvernements européens pour la sécurité maritime de régions plus éloignées pourraient se réduire.

L'Union européenne reconnaît évidemment ces lacunes en matière de capacités navales. Le processus CARD (*Coordinated Annual Review on Defence*) a déjà révélé que 12 des 55 opportunités de développement capacitaire identifiées en 2020 concernent le domaine maritime. Grâce à la coopération structurée permanente (PESCO), une corvette de patrouille européenne (*European Patrol Corvette*) sera développée d'ici 2030, pour contribuer aux efforts de sécurité maritime dans les eaux proches du territoire européen¹⁹. En plus des six projets spécifiquement maritimes de la PESCO – lutte contre les mines, surveillance maritime, intervention sous-marine, drones anti-sous-marins et patrouilleurs – de nombreux autres projets sont pertinents pour le domaine maritime (par exemple, espace, logistique et cyber).

Il est par ailleurs probable que le Fonds européen de la défense (FED) investisse dans le domaine maritime, et les premiers jalons ont déjà permis d'investir dans les capacités de frappe de précision et la surveillance maritime. Nous savons également que le premier appel d'offres au titre du FED consacrerait 103,5 millions d'euros aux capacités de combat naval en 2021. Le plan d'action récemment publié sur les synergies entre les industries civiles, de la défense et de l'espace, vise également à débloquer l'innovation dans le secteur maritime en combinant les outils financiers existants au sein de l'Union européenne. Au-delà de ces efforts, cependant, le nombre de porte-avions, de sous-marins, de navires de combat, de bâtiments de lutte contre les mines, de navires amphibies, de bâtiments de soutien et de patrouilleurs, mais aussi de personnel, reste insuffisant²⁰.

Et au-delà des capacités, les États européens peinent toujours à trouver leurs points communs en matière de sécurité maritime. Par exemple, en mettant fin à l'opération européenne *Sophia* au profit d'*Irini*, les États-membres de l'Union européenne ont révélé leur désaccord sur la raison d'être fondamentale de cette mission : certains pensaient en effet que l'opération devait être entièrement supprimée car elle stimulait le trafic d'êtres humains. Les Européens peuvent donc être accusés à juste titre de ne pas parvenir à un mandat politique cohérent ou solide pour les opérations navales qu'ils choisissent de déployer, ce qui impacte défavorablement leur crédibilité en mer. Comme on pouvait s'y attendre, la question de la Turquie et de ses activités perturbatrices en

19. European Defence Agency, '2020 CARD Report- Executive Summary', 2020 (<https://eda.europa.eu/docs/default-source/reports/card-2020-executive-summary-report.pdf>).

20. These capability assumptions are based on the IISS 'Operation Nemo' scenario of six simultaneous SLOC operations during a short of war scenario. See: Barrie, D. et al, 'Defending Europe: Scenario-based Capability Requirements for NATO's European Members', International Institute for Strategic Studies, April 2019, p. 14.

Méditerranée orientale a également suscité des tensions entre les membres de l'Union européenne et de l'OTAN. Des pays comme la Grèce ont noué une relation de défense plus forte avec la France²¹ et Chypre, tandis que la Grèce, Israël, l'Égypte et certains États du Golfe ont accru leur coopération en matière de sécurité maritime en dehors du cadre de l'OTAN et de l'Union européenne²².

Il existe également un certain désaccord entre les États-membres de l'Union européenne à propos du juste équilibre à trouver entre la défense du continent européen et les intérêts plus larges de l'Europe dans des zones comme l'Indopacifique. Deux événements en particulier peuvent susciter des doutes quant à savoir si l'Union européenne devrait investir son temps et son énergie dans l'Indopacifique : premièrement, la guerre en Ukraine a fourni une raison de recentrer les efforts sur l'espace continental eurasiatique ; et deuxièmement, l'affaire dite «AUKUS» a fourni une justification à ceux qui pensaient que l'Indopacifique était un théâtre essentiellement sino-américain. À ces deux événements s'ajoute le constat que l'Europe devrait alors augmenter considérablement ses capacités navales, dans un contexte où d'autres domaines (par exemple, les chars, les missiles, les avions) pourraient être prioritaires. Une majorité de pays européens enclavés, et tous ceux qui n'ont pas de territoire dans l'Indopacifique, ont du mal à comprendre la nécessité de se déployer dans une zone aussi lointaine²³.

Ces raisonnements peuvent s'intensifier dans les mois et les années à venir en raison de la guerre en Ukraine, mais il serait peu judicieux de ne pas s'engager dans l'Indopacifique. Premièrement, le centre économique et stratégique du monde ne se trouve plus en Europe mais en Asie. Si la défense de l'Europe est d'une importance capitale, les Européens ne peuvent se permettre de décrocher le monde en unités géopolitiques bien rangées. Chaque région est liée géopolitiquement. Très concrètement, cela signifie que si une guerre éclate dans l'Indopacifique (par exemple entre la Chine et Taïwan), elle sera une menace directe pour le transit maritime et affectera ainsi les intérêts européens. Il ne faut pas oublier que Taïwan est le principal site de production de semi-conducteurs au monde et que la perte de cet accès, en cas de conflit, aurait des répercussions considérables sur l'économie et la technologie européennes. Sans parler du fait qu'un conflit pourrait se produire à proximité des territoires de l'Union européenne situés dans la région asiatique, et qu'elle aurait alors

21. Decis, H. "France, Greece and Mediterranean Currents", IISS Military Balance Blog, 22 December 2021: <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2021/12/analysis-france-greece-and-mediterranean-currents>.

22. Guzansky, Y. and Lindenstrauss, G. "The Growing Alignment between the Gulf and the Eastern Mediterranean", Middle East Institute, 25 May 2021: <https://www.mei.edu/publications/growing-alignment-between-gulf-and-eastern-mediterranean>.

23. Grare, F. and Reuter, M. "Moving Closer: European Views of the Indo-Pacific", ECFR Special Commentary, 13 September 2021: <https://ecfr.eu/special/moving-closer-european-views-of-the-indo-pacific/>.

la responsabilité de protéger ses intérêts territoriaux et ses citoyens expatriés. Ainsi, alors que, dans le sillage de la guerre en Ukraine, l'attention se tourne vers la défense territoriale, les États-membres de l'Union européenne doivent garder un œil sur la région indopacifique.

Conclusions

C'est en raison des interdépendances maritimes de l'Europe que l'Union européenne ne peut devenir un acteur mondial crédible sans capacités navales. Appeler à un rôle mondial pour l'Union européenne est irréaliste sans capacités navales, et porte atteinte à sa crédibilité. Or l'Europe n'a pas encore atteint le stade où elle considère que la puissance navale fait partie intégrante de sa vision géopolitique globale. Et pourtant, l'heure tourne et le temps où l'Union devra assurer une présence maritime mondiale approche inéluctablement. La réalité d'aujourd'hui, cependant, est que seul un petit nombre d'États-membres de l'Union européenne sont en mesure d'assurer cette présence, et réellement faire valoir leur puissance en mer. Il s'agit d'une base sur laquelle il faut s'appuyer dans les années et les décennies à venir, faute de quoi l'Union perdra son accès historique libre et sûr aux mers et océans. Sans cette présence maritime, la prospérité économique et la sécurité globale de l'Europe seront fragilisées.

Le renforcement de la puissance maritime européenne ne repose pas uniquement sur le nombre de navires de guerre que possèdent les États-membres de l'Union européenne. La puissance navale et la puissance maritime sont liées, mais distinctes. Il ne peut y avoir de stratégie maritime cohérente pour l'Union européenne sans comprendre que le domaine maritime est intrinsèquement lié à la sécurité, à la liberté et à la prospérité de l'Europe, et sans définir comment et où l'Europe doit agir pour préserver ses intérêts et ses valeurs. En ce sens, la Boussole Stratégique fournit aujourd'hui une meilleure orientation sur la manière dont l'Union peut relier ses activités dans les domaines maritime, aérien, terrestre, cybernétique et spatial. Heureusement, la Boussole souligne également que l'Union européenne est particulièrement bien placée pour devenir une puissance maritime, surtout si elle réussit à fusionner ses initiatives en matière de commerce, d'investissement, de partenariat, de connectivité, de sécurité et de défense. Cette fusion nécessitera une gestion conjointe de la sécurité maritime par les États-membres et les institutions de l'Union européenne.





"European Patrol Corvette"

Cette corvette de patrouille européenne sera développée d'ici 2030 pour contribuer aux efforts de sécurité maritime dans les eaux proches du territoire européen. ©Wikipédia

La stratégie de l'Union européenne pour l'Indo-pacifique

Association EuroDéfense- France

Répondant à une demande du Conseil européen formulée lors de la réunion du 19 avril 2021, la Commission européenne et le Haut Représentant de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité ont adopté, le 16 septembre, la stratégie de l'Union européenne pour la coopération dans la région indo-pacifique. Fait du hasard ou action délibérée, la parution de cette communication conjointe est intervenue le lendemain de l'annonce de l'accord entre l'Australie, le Royaume-Uni et les USA sur l'AUKUS.

Faisant le constat de l'importance prise par cette région sur les plans démographique (3/5 de la population mondiale) et économique (60% du PIB mondial) mais aussi des tensions et des risques : renforcement des capacités militaires, défis environnementaux, menaces sur les droits de l'homme, l'Union européenne juge essentiel de renforcer sa coopération avec ses partenaires de la région indo-pacifique et d'y promouvoir les règles qui fondent l'ordre international, des conditions de concurrence équitables, la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation de l'environnement. L'Union européenne insiste aussi sur la défense des droits de l'homme et la démocratie et utilisera des mesures restrictives contre les responsables des violations de ces droits.

Partenariat et coopération

Les liens existants seront renforcés, en particulier avec l'ASEAN, ainsi que les pays avec lesquels l'Union européenne a conclu des accords bilatéraux de partenariat et de coopération (APC) qu'elle souhaite étendre. L'Union européenne souhaite approfondir ses relations avec les autres pays ayant aussi développé une stratégie pour la région, et avec le QUAD sur des questions d'intérêt commun (environnement, technologies, vaccins).

L'Union européenne entend maintenir son dialogue bilatéral avec la Chine sur les défis communs et en coopérant sur des questions d'intérêt commun, en « encourageant la Chine à jouer son rôle dans une région indo-pacifique en paix et prospère ». Mais l'Union européenne continuera à protéger ses valeurs et prendra ses distances en cas de désaccords fondamentaux avec la Chine.

Dans l'océan indien, l'Union européenne veut créer des partenariats avec les communautés économiques régionales et aider ses partenaires à lutter contre les effets du changement climatique, la pollution en mer et la pêche illicite.

L'Union européenne maintient son partenariat avec l'ASEAN. Elle soutient l'établissement d'un Code de Conduite en mer de Chine du Sud mené par l'ASEAN qui soit juridiquement contraignant et ne porte pas atteinte aux intérêts des tiers. Cette

coopération concerne aussi les questions de sécurité dans le cadre du Forum régional de l'ASEAN.

Le partenariat avec les États du Pacifique (ACP) devrait être renforcé avec un nouvel accord post-Cotonou, incluant les relations politiques et stratégiques. La coopération se poursuivra avec les États insulaires du Pacifique et les organisations régionales.

Les domaines prioritaires

La stratégie de l'Union européenne définit sept domaines prioritaires pour cette collaboration : prospérité durable, transition écologique, gouvernance des océans, gouvernance et partenariats numériques, connectivité, sécurité et défense et sécurité humaine.

L'Union européenne cherche à stimuler la reprise économique de manière écologique en consolidant les chaînes de valeur, en protégeant le commerce contre les pratiques déloyales, en assurant la résilience des systèmes de transport. Les échanges commerciaux doivent être ouverts dans le respect des accords commerciaux signés.

La lutte contre le changement climatique est une priorité en établissant des alliances vertes, en partageant les bonnes pratiques, en favorisant l'abandon du charbon, en protégeant la biodiversité, en luttant contre la pollution par les plastiques et en encourageant la décarbonation des transports.

La gouvernance des océans dans la région indo-pacifique doit se faire dans le respect du droit international (CNUDM) et une gestion durable des ressources. L'Union européenne a l'intention de devenir membre de la Commission des pêches du Pacifique Nord.

Les partenariats numériques dans la région seront renforcés avec des normes décidées en commun pour les technologies émergentes, en commençant par le Japon, la République de Corée et Singapour. Ces négociations avec des partenaires partageant ses valeurs se feront dans le cadre d'Horizon Europe. Le nouveau programme Erasmus offrira des possibilités d'échanges universitaires. Le partenariat s'efforcera d'améliorer la connectivité entre l'UE et les partenaires de la région dans un environnement réglementaire et stratégique. L'Inde, le Japon et l'ASEAN, déjà partenaires, devraient être rejoints par l'Australie et la République de Corée, ainsi que le Canada et les États-Unis.

Outre les missions existantes dans la zone, l'Union européenne visera à renforcer les déploiements navals par ses états membres dans la région pour lutter contre la piraterie et tous les trafics illicites, à accroître aussi les échanges entre les centres d'information. L'UE demandera de participer à la réunion élargie des ministres de la défense de l'ASEAN (ADMM+), au sommet de l'Asie de l'Est et au symposium naval de l'océan Indien. L'UE intensifiera sa coopération dans la lutte contre le terrorisme, la cyber-sécurité, la sûreté maritime et la gestion des crises, mais aussi la non-prolifération des armes de destruction massive, le contrôle des exportations d'armes et la manipulation des informations

La pandémie de COVID-19 a révélé la fragilité des systèmes de santé et la nécessité de collaborer pour répondre efficacement aux futures crises sanitaires. Cette sécurité concerne aussi l'anticipation et la protection des populations face aux catastrophes naturelles. Les systèmes satellitaires européens Galileo et Copernicus continueront de fournir des informations d'alerte et de suivi des catastrophes dans la zone.

Dix mesures clés sont proposées pour le plan d'action reprenant les domaines prioritaires : la relance de l'économie, le renforcement des APC, la lutte contre le changement climatique et la protection des océans, le numérique et la connectivité, la recherche, la sécurité avec un renforcement de la présence navale et le soutien santé.

Le partage des valeurs de l'Union européenne, droits de l'homme et démocratie, apparaît comme une condition indispensable à l'établissement d'un partenariat avec les pays de la zone. La Chine fait l'objet d'un paragraphe particulier. Sans l'évoquer explicitement, cette stratégie vient concurrencer l'initiative des routes de la soie lancée par la Chine en 2013.

Solidarité des marines
européennes,
Un point de vue personnel
«Les Marines européennes :
une approche pragmatique
de la coopération»

Vice Admiral (Ret) Lutz FELDT
Ancien Chef d'état-major de la Marine allemande

La fin de la Seconde Guerre mondiale marque un tournant pour la marine allemande. Dès le départ, la reconstruction de la Marine en 1956 s'inscrit dans la perspective de l'OTAN et de la solidarité au sein de l'Alliance. Elle est ainsi créée dans le cadre de la contribution allemande à l'OTAN après l'échec de la Communauté européenne de défense. Cette contribution maritime étant controversée à l'époque, elle est principalement due au soutien britannique et américain. À cet égard, la marine allemande était et reste conceptuellement une marine de l'OTAN. Son orientation, son organisation, ses capacités, son entraînement et ses objectifs opérationnels ont toujours été axés sur les exigences respectives de l'OTAN. Rien n'a fondamentalement changé à cet égard jusqu'à ce jour. Rétrospectivement, le développement a pris son propre essor en raison du changement de paradigme en Europe et dans le monde en 1990, mais sans négliger l'orientation vers l'OTAN. Un deuxième tournant a été la réunification allemande, qui a progressivement fait de l'Allemagne un acteur souverain de la politique étrangère. Cela n'a pas modifié l'intégration des alliances, mais a conduit à une intégration européenne plus forte. La dissolution de la Marine nationale populaire et le jugement de la Cour constitutionnelle sur les zones d'opération possibles en dehors des restrictions de la zone du traité de l'OTAN qui existait jusqu'en 1994 ont donné à la Marine allemande la possibilité de participer à la gestion des crises internationales en dehors des mers européennes. Ces opérations sont en principe soumises à l'approbation du Parlement. La capacité de le faire existait, mais certaines restrictions et limitations étaient politiquement souhaitées.

Au cours de toutes ces années de changement, la marine allemande a toujours rempli ses obligations envers l'OTAN. La zone opérationnelle s'est étendue de la mer Baltique et de l'Atlantique Nord à la Méditerranée, puis à l'océan Indien.

Une tendance à l'action contrôlée par l'Europe a commencé en Méditerranée pendant la guerre contre la Yougoslavie. La marine allemande dans l'Adriatique, d'abord sous le commandement de l'UEO puis de l'OTAN, a contribué à la conduite des opérations avec une mission de reconnaissance. La participation à l'opération «*Southern Flank*» était également sous le commandement de l'UEO. En fin de compte, ces opérations sont tombées sous le commandement de l'OTAN. La marine allemande, sous la direction des États-Unis, a participé à l'opération Enduring Freedom dans l'océan Indien à une échelle considérable pour sa taille. La marine allemande a été déployée en permanence avec des navires et/ou des avions dans deux importantes opérations dirigées par l'Union européenne, l'opération *Atalanta* et l'opération *Sophia*, qui ont été décidées dans un court laps de temps, et elle est également impliquée en permanence dans l'opération *Irini* et parfois même avec des sous-marins. Dans le même temps, la marine allemande opère en Méditerranée sous la direction de l'OTAN dans le cadre de l'opération *Sea Guardian*. La participation continue à la force d'intervention maritime

de la mission des Nations Unies UNIFIL en Méditerranée fait également partie de ce chapitre.

La marine allemande a participé à toutes les opérations maritimes de l'UE qui ont été décidées à Bruxelles, avec des navires, des sous-marins et des avions, et a souvent assumé la responsabilité du leadership. Dans l'ensemble, il s'agissait d'opérations se situant dans le spectre inférieur de mise en danger et de menace. Il ne fait aucun doute que ce sera également le cas à l'avenir, même si l'initiative en la matière viendra rarement de Berlin. La participation de frégates dans l'escorte du «*Charles de Gaulle*» est une contribution importante à la solidarité avec la France, conformément à la première activation de l'article correspondant du traité de Lisbonne. De telles contributions, mais aussi des contributions comparables aux forces opérationnelles permanentes de l'OTAN et aux organisations de soutien d'autres alliés, continueront d'être nécessaires à l'avenir. Il convient de mentionner ici l'intégration régulière des frégates dans les formations du Carrier Strike Group américain. La participation a lieu sous la direction du commandement naval, mais il s'agit d'une décision militaro-politique.



La frégate allemande Augsburg escorte un navire du programme alimentaire mondial dans le cadre de la *opération Atalante* © EUNAVFOR

Pour l'entraînement des destroyers, des frégates et des corvettes, la marine allemande s'est toujours fortement inspirée des marines britannique et américaine. Dans le domaine des forces de mines, il existe une coopération étroite en matière de formation avec les Pays-Bas et la Belgique. L'entraînement à la guerre navale côtière était et reste étroitement coordonné avec les pays riverains de la mer Baltique (à l'exception de la Russie). Ici, la marine allemande a également assumé la responsabilité du leadership avec le Commandement de la composante maritime de la Baltique et dans le cadre de la Conférence des commandants de la Baltique. Tout cela a fonctionné.

La Bundeswehr a participé à des initiatives émanant de l'Union européenne, c'est-à-dire de la politique de sécurité et de défense commune, mais la marine pourrait y jouer un rôle plus important. Les mesures telles que PESCO ou CMP, qui sont fortement axées sur l'engagement en Afrique et dans les eaux adjacentes, étaient souvent centrées sur l'armée de Terre en Allemagne et n'ont suscité que peu d'intérêt maritime dans les pays du nord.

En résumé, la marine allemande participe aux opérations maritimes de l'Union européenne, qui se situent toutes dans le spectre de basse intensité. Toutefois, compte tenu de l'importance croissante de la défense nationale et de la défense de l'alliance, l'OTAN- et avec elle les capacités de dissuasion et de défense- passe actuellement au premier plan. Enfin, il ne faut pas oublier que la marine allemande, comme ses partenaires européens, ne peut utiliser ses capacités qu'une seule fois, soit pour une opération de l'OTAN, soit pour une opération de l'Union européenne. Une coordination plus étroite entre l'OTAN et l'Union européenne en temps de paix afin d'être préparée à la crise et à la guerre est donc une tâche importante pour l'avenir. Cela vaut également pour les accords bilatéraux en matière de formation. L'aspect de l'échange de personnel et de la formation doit être abordé brièvement. Il existe une coopération étroite et intense entre les marines des nations européennes, notamment dans le cadre de relations de formation mutuelle étendues. Ceci peut être illustré par l'exemple de l'échange avec la marine française. Il existe un échange régulier en matière de formation des officiers, d'embarquement mutuel sur des unités des flottes respectives et également dans le domaine de l'aéronautique navale. Ces échanges sont soutenus par des groupes de travail au niveau ministériel, entre autres. L'échange avec la Marine royale néerlandaise a une longue tradition et, aujourd'hui, il est également pratiqué par les deux bataillons navals. Il existe un échange étroit et durable avec la Royal Navy dans le cadre de la formation maritime et opérationnelle.

Tout cela est souhaitable et améliore la connaissance et la compréhension mutuelles. Cependant, la question de savoir si une marine européenne commune, qui a du sens d'un point de vue opérationnel et stratégique, peut être réalisée dans un avenir prévisible semble, si tant est qu'elle puisse l'être, se dessiner dans une perspective à long terme.

Bad Neuenahr-Ahrweiler, 22.Februar 2022.

Avec l'aimable soutien du Commandement naval allemand à Rostock.

La solidarité navale en Europe la contribution de la Marine Italienne

Vice Admiral (Ret) Ferdinando SANFELICE DI MONTE FORTE
Membre associé de l'*Académie de Marine*

Quand l'Italie fut acceptée comme membre de l'OTAN en 1949, la Marine souffrait les conséquences de la situation géostratégique de l'après-guerre, la priorité étant l'établissement d'une force aéroterrestre suffisamment crédible pour décourager une attaque de notre frontière du Nord Est provenant des Balkans.

La Marine Italienne, donc, pendant la période initiale de la Guerre Froide, put se renouveler seulement en ce qui concernait les rôles d'escorte des convois et des groupes de bataille américains, ainsi que pour le déminage des passages maritimes stratégiques. Elle prit, pourtant, la configuration classique des forces d'appoint, ayant la collaboration avec les Alliés de l'OTAN, et surtout avec les flottes des États-Unis, comme tâche prioritaire.

C'est seulement en novembre 1973 que le Livre Blanc de la Marine prit en compte le problème du besoin européen d'une solidarité en matière navale, et déclarait avoir la responsabilité d'agir, « en cas de crises méditerranéennes locales, dans lesquelles il n'y avait aucun risque qui impliquerait une confrontation directe entre les deux blocs »¹ de la Guerre Froide, compte tenu que « la solidarité européenne en matière de défense, même si elle était souhaitée, était encore lointaine »².

La prise en compte de l'importance de bâtir une solidarité européenne en matière de défense fut une des priorités de la Marine Italienne pendant le processus de reconstruction qui suivit.

En effet, à part se doter d'un minimum de capacité d'action indépendante, la Marine Italienne fit un effort pour augmenter la coopération soit avec les autres Marines européennes, soit avec les Marines d'autres pays de la Méditerranée. Le résultat a été un ensemble de réseaux dans lequel la collaboration s'est développée, au bénéfice de tous les participants.

Niveau de Commandement

Au niveau du commandement, l'initiative la plus importante a été l'établissement du « *Virtual Regional Maritime Traffic Center (V-RMTC)* », dans lequel chaque pays membre insère les données des navires marchands qui opèrent dans leur proximité. Avec le temps, plusieurs pays au dehors de la Méditerranée ont décidé de participer, et le résultat est qu'on a établi ce qu'on a appelé la « Communauté de la Méditerranée élargie ».

1. STATO MAGGIORE MARINA. *Prospettive e Orientamenti di Massima per il periodo 1974-1984*. Ed. Novembre 1973
2. *Ibid.*

L'autre initiative entamée par la Marine Italienne a été l'organisation du « *Regional Seapower Symposium* », une rencontre biennale, de haut niveau, des Marines qui opèrent en Méditerranée, qui se déroule à Venise.

Les rencontres auxquelles la Marine italienne participe, au plus haut niveau, sont les réunions des Chefs d'État-Major des Marines européennes (CHENS), celles du « 5 + 5 Network », et de l'initiative Adrion (avec l'Albanie, la Bosnie-Hérzégovine, la Croatie, la Grèce, le Monténégro, la Serbie, et la Slovénie).

Projets et Recherche

Sur le plan des projets de recherche et de développement, la Marine Italienne participe à plusieurs projets avec ses partenaires européens. Entre autres :

- L'Initiative « *European Carrier Group Interoperability* »;
- La recherche océanographique « *High North 20* » (avec le bâtiment ITS Alliance);
- La recherche hydrographique « *Survey Antarctica* » (with SCAR and COMNAP);
- Les projets pour la construction et le soutien d'un navire anti-aérien « *Horizon* » et d'une frégate (FREMM) avec la France;
- Les sous-marins U-212 avec l'Allemagne;
- La famille de missiles anti-aériens ASTER .



La frégate multimition (FREMM) italienne Carlo Bergamini de la marine italienne ©Wikipédia

Les projets PESCO

La Marine Italienne participe aux projets suivant, dans le cadre des initiatives PESCO (Coopération Structurée Permanente) de l'Union Européenne:

- Surveillance et Protection maritime des Ports (direction italienne);
- Éléments Essentiels des escorteurs UE;
- Amélioration de la Surveillance Maritime ;
- Corvette de Patrouille UE (direction italienne).

Cooperation entre forces et commandements

- EUROMARFOR;
- Groupe de Bataille Amphibie Espagnol-Italien (avec la participation de la Grèce et du Portugal);
- Operations EURONAVFOR (*Sophia, Irini, Atalanta*);
- Participation aux opérations contre la piraterie dans le Golfe de Guinée (Op. Gabinia);
- Participation aux Groupes Permanents NATO SNMG et MCM;
- Échange de personnel embarqué;
- Erasmus Militaire;
- Initiative Amphibie UE;
- MFO Sinai (3 patrouilleurs);
- ReCAAP, participation comme observateur;
- Disponibilité du Centre d'entraînement naval italien pour les bâtiments d'autres Marines ;
- Envoi de bâtiments italiens aux Centres d'Entraînement de la Marine Britannique et Belge (BOST, FOST).

Conclusion

La construction d'une véritable solidarité européenne en matière de défense, selon la Marine italienne, doit être favorisée en multipliant les initiatives concrètes, en matière soit de recherche et développement, soit de commandement coopératif, soit enfin de personnel. On ne peut pas attendre que la décision vienne seulement du haut; Si on n'a pas une coopération forte aux niveaux inférieurs, la Défense Européenne sera une construction avec ses fondements sur le sable.

La Marine espagnole et l'Europe

Vice Admiral (Ret) Fernando DEL POZO

Ces dernières années, la Marine espagnole s'est montrée très désireuse de coopérer, de partager, et en général, de se rapprocher, sur le plan opérationnel et technique, des marines de son voisinage, en particulier celles de pays qui sont à la fois des Alliés et des États-membres de l'UE, comme la France, l'Italie et le Portugal. De nombreux aspects peuvent cependant encore être améliorés.

Des structures de commandement et de forces partagées :

- EUROMARFOR, avec la France, l'Italie et le Portugal, depuis 1995. Elle repose sur un état-major intégré et un commandement tournant, ainsi qu'une réserve de navires.
- Le groupement (ou force, SIAF) tactique amphibie hispano-italien, qui inclut également des contributions grecques et portugaises depuis 1998. Il est également doté d'un commandement tournant et repose sur un état-major intégré, des navires amphibies et une force de débarquement combinée.
- La SPMARFOR est un commandement maritime placé au sein de la Force de réaction de l'OTAN. Du personnel de dix pays Alliés y travaillent. Le commandement et l'état-major intégré sont établis en permanence à bord du *SPS Castilla*.

Participation à des forces permanentes ou à des opérations collectives :

- La Marine espagnole fournit des unités aux forces navales de l'UE (EURONAVFOR) et en assure régulièrement le commandement, dans le cadre d'opérations telles qu'*Atalanta* (exécutée par *EURONAVFOR Somalia*). Elle en est le seul contributeur permanent depuis sa création en 2008.
- Elle contribue également de manière permanente (et dernièrement semi-permanente) aux Standing Naval Maritime Groups (SNMG) et aux Standing Naval Mine Countermeasures Groups (SNMCMG) de l'OTAN, dont elle assure le commandement tournant.

Autres participations aux forces navales :

- À l'occasion, des frégates et/ou des navires de ravitaillement sont envoyés pour participer aux déploiements du *Charles de Gaulle* et de son groupe aéronaval, pour des périodes d'environ deux mois. L'Espagne a ainsi déployé une frégate en 2019 et en 2020, et le fera à nouveau début 2022 (une frégate supplémentaire sera par ailleurs intégrée au groupe aéronaval de l'*USS Gerald Ford* vers la fin de l'année).

Échanges de personnel :

- Il existe plusieurs accords permanents d'échange d'officiers avec les Marines italienne et britannique (et américaine). Il s'agit d'officiers insérés au sein des équipages, de pilotes d'hélicoptères et de Harrier, et d'enseignants dans les écoles navales. Dans chaque cas, l'échange se limite à un seul officier.

Autres entreprises ou initiatives collectives :

- L'*Initiative Amphibie Européenne* (EAI) inclue la France, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (l'Italie, l'Espagne, le Royaume-Uni et les Pays-Bas participent au moyen de leurs forces amphibies combinées respectives, la SIAF et l'UKNLAF). Elle a été lancée en 2008 et vise à améliorer l'interopérabilité des forces amphibies européennes existantes.
- L'*Initiative européenne d'interopérabilité des groupes aéronavals* (ECGII), à laquelle participent la Belgique, l'Allemagne, la Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et le Royaume-Uni.
- Participation à la formation JMC au Royaume-Uni (Ecosse).

Projets de construction navale :

- La conception des frégates de la classe Álvaro de Bazán a été réalisée en coopération avec l'Allemagne et les Pays-Bas (respectivement classe Sachsen et classe De Zeven Provinciën). Les trois classes ont toutefois considérablement divergé avant leur achèvement.
- Les navires amphibies de la classe Galicia sont conçus sur le même plan que la classe Rotterdam des Pays-Bas.
- Les navires de soutien logistique SPS *Patiño* et SPS *Cantabria* sont également conçus sur le même plan que le HNLMS *Amsterdam* (ce dernier a finalement été vendu au Pérou).
- L'Espagne participe actuellement au projet franco-grec-italien-espagnol de Corvette de patrouille européenne (*European Patrol Corvette*), dont les premières unités devraient commencer à être livrées à la fin de la décennie.

Des idées simples pour l'avenir (du point de vue de la Marine espagnole) :

- Augmenter radicalement les échanges de personnel. La Marine espagnole devrait profiter de la proximité de la langue espagnole avec le portugais et l'italien pour programmer des formations communes au profit du personnel qui n'est pas spécialisé sur des équipements particuliers (lesquels pourraient être différents). Cela générerait des économies potentiellement importantes, car certaines écoles de spécialités pourraient être supprimées au sein de plusieurs marines. Les cours d'état-major pour les officiers pourraient également bénéficier de ces échanges.
- Des accords similaires à l'accord germano-néerlandais sur le financement et l'utilisation du HNML *Karel Doorman* pourraient être négociés avec le Portugal pour faciliter l'obtention ou l'utilisation d'un navire amphibie, dont Lisbonne a grand besoin pour son *Corpo de Fuzileiros Navais*, ce qui renforcerait considérablement la participation portugaise à la SIAF. Cela pourrait également être étudié avec la France et l'Italie pour venir renforcer la flotte de navires logistiques, toujours limitée.
- La coordination des patrouilles espagnole (environ 8 mois/an) et française au large de l'Afrique de l'Ouest (avec la possibilité d'inclure toute autre marine désireuse de participer), ceci afin d'assurer une présence européenne aussi continue que possible, ou bien de la mobiliser lorsque les circonstances le justifient.
- Il faudrait s'appuyer sur le CISE et le projet MARSUR, au-delà du simple échange d'informations, pour coordonner et mutualiser les opérations de sécurité et de surveillance maritimes dans les zones de responsabilité des quatre voisins, de manière à accroître la présence tout en réduisant les coûts.



Frégate *Blas de Lezo* et le porte-avion *Charles de Gaulle*. ©Marine nationale

La solidarité navale européenne- une perspective britannique

Vice Admiral (Ret) Sir Antony DYMCK

Les marines ne sont pas des organisations autonomes, elles ont toujours été un outil du pouvoir étatique et la gamme de moyens et de domaines dans lesquelles elles peuvent être appliquées s'est multipliée. Au cours du siècle dernier, les marines ont opéré sous et au-dessus de l'eau, ainsi que sur l'eau. Avec des avions embarqués et des missiles à longue portée, elles peuvent opérer sur terre, dans l'espace et dans le cyberspace à tous les niveaux de la guerre, qu'elle soit déclarée ou «dans la zone grise», de l'action constabulaire à l'action stratégiquement décisive. Leur *modus operandi* est passé de campagnes essentiellement indépendantes menées par un seul service à des campagnes conjointes (avec des forces terrestres et aériennes) et combinées (internationales ou alliées), et d'un travail en coordination avec les autres outils du pouvoir de l'État à une intégration avec eux. Cela a compliqué à la fois le concept et la démonstration de la solidarité. Traditionnellement, les marines se sont liées facilement car les marins sont confrontés à un ennemi commun impitoyable en mer. Les impératifs des conventions telles que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et le droit humanitaire exigent un certain degré de solidarité pratique. Même sur un théâtre d'opérations, des relations de travail amicales peuvent être établies de manière informelle en mer malgré l'hostilité politique.

Mais ce niveau de solidarité navale spontanée peut être institutionnalisé à un niveau beaucoup plus élevé- celui de la défense mutuelle. Marqués par la récente Seconde Guerre mondiale, les signataires du traité de Washington en 1949 ont probablement considéré l'article 5 comme un rempart contre de futures guerres entre États ou alliances. Lorsqu'il a été invoqué pour la première fois un demi-siècle plus tard, c'était face au terrorisme. Dans les deux cas, il s'agissait d'incidents de sécurité nationale, avec une dimension internationale, mais non étatique. La réponse de l'OTAN a été déclenchée par son secrétaire général plutôt que par le pays membre lésé, les États-Unis. Dans le cas de l'Union européenne, l'action a été menée à la demande d'un État membre, la France. En l'absence de précédent européen, des questions ont été soulevées quant au champ d'application de l'article 42(7), à sa mise en œuvre et au rôle des institutions de l'Union européenne, ainsi qu'à sa relation avec d'autres dispositions du droit européen qui font référence à l'expression de la solidarité entre les États membres de l'Union européenne, en particulier la clause de solidarité de l'Union européenne contenue dans l'article 222 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). La décision de la France de demander l'assistance des autres États membres en vertu de l'article 42, paragraphe 7, du TUE, plutôt que d'autres possibilités, a été expliquée de diverses manières, notamment en raison de la préférence accordée à la négociation bilatérale avec les autres gouvernements de l'Union européenne, sans impliquer les institutions de l'Union européenne. On pourrait en conclure que le processus de définition et de mise en œuvre de la solidarité dans une organisation politico-militaire comme l'OTAN est moins complexe que dans une organisation

politico-économique et que les forces de défense, et en particulier les marines déployées, se trouvent dans une situation plus ambiguë. Tout comme la souveraineté, la solidarité est, prise isolément, un concept assez vide de sens, c'est dans sa mise en œuvre spécifique qu'elle acquiert de l'importance.

Les traités contraignants comportant des articles explicites comme l'article 5 de l'OTAN fournissent un cadre stratégique solide qui simplifie la complexité d'une approche au cas par cas de chaque crise émergente. La solidarité ne consiste pas seulement en un accord ponctuel- comme une situation de «coalition des volontaires» mais en l'instauration répétée de la confiance et l'attente justifiée d'une réponse favorable dans une situation similaire, voire moins favorable. L'Union européenne est devenue une puissance économique mondiale et a fait preuve d'une force similaire en établissant des valeurs humanitaires et environnementales, mais elle a eu du mal à convertir les politiques et la rhétorique associée en une solidarité tangible, en grande partie à cause de la réticence du Royaume-Uni à voir l'OTAN sapée. Même après l'accord de Saint-Malo en 2003, lorsque le Royaume-Uni a retiré ses objections et que l'Union européenne a pu développer une stratégie européenne de sécurité, une véritable cohésion stratégique en matière de politique étrangère est restée insaisissable. Le Royaume-Uni a démontré sa solidarité et ses intentions renouvelées dans le cadre des accords de Saint-Malo et de Lancaster House en fournissant le quartier général opérationnel et la direction de la première mission navale de lutte contre la piraterie de l'Union européenne au large de la Corne de l'Afrique (*Atalanta*), développant ainsi le modèle des missions navales ultérieures de l'Union européenne. On peut toutefois affirmer que le plus grand élan donné à la solidarité dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune (2009) n'est pas tant dû à des missions navales et autres missions militaires et civiles de faible envergure mais réussies, ni à un quelconque sentiment spontané de solidarité entre les États membres, mais plutôt à des forces extérieures- l'annexion de la Crimée par la Russie, le BREXIT et l'arrivée d'un président américain Trump sceptique à l'égard de l'OTAN.

Malgré les troubles politiques, les chocs économiques induits par les pandémies ou peut-être même à cause d'eux, la solidarité a prospéré dans certains domaines spécifiques lorsque les contraintes financières de la Commission européenne ont été allégées. La R&T, le développement et l'acquisition de navires sont si longs, si coûteux et ne peuvent être amortis que sur un très petit nombre de coques, sans prototypes, qu'ils exigent une coopération européenne à tous les stades du processus d'acquisition. Les marines sont donc particulièrement bien placées pour bénéficier des initiatives PESCO et Defence Fund. Il est regrettable que le Royaume-Uni, qui dispose du plus gros budget de recherche, de développement et de démonstration en matière de défense en Europe, en soit exclu. Lorsque la politique permet à l'industrie de la défense de se consolider, le succès est réel, comme peuvent en témoigner toutes les marines

européennes qui utilisent les missiles de MBDA. Lorsque l'on résiste à la consolidation pour protéger l'industrie de la défense nationale, les coûts augmentent et les stocks navals en souffrent.

Les conséquences politiques et économiques de la sortie de l'Union européenne (BREXIT) et de la perte par l'Union européenne de son principal contributeur en matière de défense ont été profondes pour le Royaume-Uni et sont encore en cours d'analyse. Mais beaucoup de choses restent inchangées. Le Royaume-Uni a toujours cherché à donner une substance sécuritaire à ses déclarations de politique en tant que membre du Conseil de sécurité des Nations unies, de l'OTAN, de l'OSCE, du Conseil de l'Europe et d'autres institutions multinationales. C'est une puissance nucléaire dont les sous-marins assurent une dissuasion maritime continue au nom de l'OTAN depuis cinquante ans.

Étant donné que tous les États membres de l'Union européenne ne disposent pas d'une marine et que certaines marines sont optimisées pour la défense côtière dans un bassin maritime particulier, avec une capacité de déploiement limitée, de nombreuses initiatives de «solidarité» navale se font par groupes plutôt qu'à l'échelle européenne. Les menaces, les défis et les intérêts communs sont à l'origine d'un objectif commun et certaines relations sont proches du point d'intégration comme la relation navale entre la Belgique et les Pays-Bas, d'autres sont partiellement intégrées comme la force amphibie entre le Royaume-Uni et les Pays-Bas. Les états-majors opérationnels navals à terre et en mer sont plus souvent multinationaux que non. Les officiers de la marine étrangère remplacent fréquemment les officiers nationaux dans les postes de complément, compensant dans certains cas les pénuries nationales. Les officiers de liaison sont un élément essentiel du travail en commun, améliorant le flux des communications et contribuant aux processus de planification et de politique. Au fur et à mesure que l'on s'oriente vers des opérations plus intégrées, ces échanges et l'approfondissement des connaissances locales et régionales deviennent plus essentiels. Le déploiement avancé de navires de guerre, avec des visites régulières dans les ports, des exercices et une formation mutuelle, peut donner rapidement de la substance aux déclarations politiques, mais il peut être entaché d'une association avec les ventes d'armes. Comme dans les situations d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe, les missions multinationales et surtout celles parrainées par l'ONU ou l'Union européenne peuvent éliminer les stigmates éventuels de motivations «post-coloniales» ou mercantiles.

Comme pour les autres marines européennes, l'engagement de la Royal Navy britannique en faveur de la solidarité européenne est façonné par l'histoire, la géographie, la politique et les ressources. Beaucoup de choses ont changé au cours du siècle qui s'est écoulé depuis que la Royal Navy a été la plus grande marine du monde, soutenant un empire mondial et la Pax Britannica ; elle a continué à changer

au cours de la plus récente Pax Americana soutenue par la marine américaine, mais l'influence des deux reste profonde. La Royal Navy maintient une présence mondiale persistante; elle renouvelle sa capacité nucléaire, elle a restauré une capacité d'attaque de classe mondiale avec des avions de 5^e génération et elle modernise sa force commando amphibie- une composante rare en Europe. Toutefois, comme elle ne compte pas opérer de manière autonome, elle encourage largement la solidarité avec la marine américaine, sa relation la plus étroite, avec l'OTAN, qui est au centre de sa politique de défense, et avec des marines européennes individuelles ou en groupe, notamment en partageant ses installations inégales d'entraînement et d'exercices en mer.

Dans le cadre des contraintes déjà évoquées, les marines européennes donnent corps depuis de nombreuses années à l'insaisissable concept de solidarité. Grâce à leur expérience et à leur interopérabilité, il est facile de se soutenir mutuellement dans un but commun. Cependant, le défi principal consiste à trouver cet objectif commun contre les intérêts particuliers de la politique, de l'industrie et du commerce dans l'intérêt d'une solidarité plus large dans la politique étrangère, de sécurité et de défense collective en Europe.



Un Hawkeye et des Rafale Marine de la Marine nationale et des F-35B britanniques volent en formation au dessus du porte-avions *Charles de Gaulle* (à gauche) et du porte-aéronefs britannique HMS *Queen Elizabeth* (à droite) lors de l'exercice naval bilatéral *Gallie Strike*, en 2021. ©*Marine nationale*

Articles d'actualité

Les leçons du conflit des Malouines :
40 ans après et pour l'avenir

Cdr René BALLETA

Royal Navy- officier d'échange à l'état-major de la Marine

Guerre navale en mer Noire, le conflit oublié

Amiral (2S) Alain OUDOT de DAINVILLE

*Ancien chef d'état-major de la Marine
(2005-2008)*

Océan Atlantique Sud



- 1 Nuit du 14 au 15 mai : Raid du SAS
- 2 20-21 mai : Le 3e Commando Brigade débarque
- 3 28 mai : le 3e bataillon parachutiste marche vers Estancia
- 4 27 mai - 4 juin : le 45e Commando marche vers le Mt. Kent
- 5 27 mai - 2 juin : le 2e Para prend Goose Green nuit du 2 au 3 juin vol vers Bluff Cove & Fitzroy
- 6 30 - 31 mai : le 42e Commando vole vers le Mt. Kent
- 7 5-8 juin la 5e brigade d'infanterie (1er bataillon Welsh Guards / 2e bataillon Scots Guards) à Bluff Cove & Fitzroy

Troupes écossaises & galloises
5 - 8 juin

1/7 Gurkhas
10 juin

RFA *Sir Galahad* & RFA *Sir Tristram* endommagés par l'aviation argentine

12 mai
HMS *Glamorgan* touché par un Exocet alors qu'il appuyait le 45e CDO à terre



Distances des bases aériennes aux Malouines

île de l'Ascension : 6 000 Km

Trelew : 1 070 Km
San Julian : 780 Km
Rio Galleos : 600 Km
Rio Grande : 700 Km

Les leçons du conflit des Malouines : 40 ans après et pour l'avenir

Cdr René BALLETA

Royal Navy- officier d'échange à l'état-major de la Marine

Le conflit des Malouines, premier et unique conflit majeur entre des adversaires occidentaux proches dans l'ère des missiles, a permis de tirer de nombreuses leçons, depuis le commandement et le contrôle politico-militaire (Pol-Mil) jusqu'aux environnements de guerre (en particulier la guerre anti-aérienne, la guerre sous-marine et la guerre antisurface, mais aussi les opérations amphibies, les opérations terrestres et aériennes)¹, en passant par l'équipement, la logistique et le personnel. Ces leçons ont contribué à façonner les marines modernes et beaucoup d'écrits ont été rédigés par les pays non combattants² ainsi que par les combattants, l'Argentine³ et le Royaume-Uni.⁴ Quarante ans plus tard, cet article revient sur certaines des leçons importantes de ce conflit et se demande si les marines modernes continuent d'agir en fonction de ces leçons, si elles sont désormais obsolètes ou si elles ont besoin qu'on leur rappelle leur importance.

« *The Falklands Campaign: The Lessons* », le livre blanc officiel du Parlement britannique (Cmnd 8758) publié en décembre 1982, identifiait neuf domaines : (1) Gestion de crise et commandement et contrôle ; (2) Hommes (personnel) ; (3) Opérations maritimes ; (4) Opérations terrestres ; (5) Forces spéciales ; (6) Équipement ; (7) Acquisition et improvisation ; (8) Logistique et personnel ; et (9) Relations publiques. L'analyse suivra la même structure, en s'appuyant sur les sources primaires de la branche historique de la Royal Navy, ainsi que sur la littérature plus large (voir bibliographie)⁵⁻⁶ qui a été écrite depuis le conflit. Chaque domaine fera l'objet d'un résumé général, avec les leçons importantes tirées du conflit (en italique et en gras). Ces leçons importantes seront ensuite examinées à la lumière d'événements récents ou d'une réflexion sur les forces françaises, britanniques et américaines d'aujourd'hui. La conclusion rassemblera les fils conducteurs considérés comme les plus importants pour les armées d'aujourd'hui et identifiera de nouveaux domaines de réflexion qui n'étaient peut-être pas pertinents il y a quarante ans.

1. Dans les années 1980, les domaines de l'information, de l'espace et du cyberspace n'étaient pas encore reconnus.

2. J. Huber, *The Falklands Air War, Lessons Revisited*, Naval War College, November 1995.

3. J. Laucirica, *Lessons from Failure: The Falklands/Malvinas Conflict*, *Seton Hall Journal of Diplomacy and International Relations*, Summer/Fall 2000

4. L. Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, Routledge, 2007.

5. L. Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, Routledge, 2007

6. A.R. Coll & A Clark Arend, *Falklands War: Lessons for Strategy, Diplomacy and International Law*, Unwin Hyman, 1 June 1985.

Gestion de la crise et commandement et contrôle

Un petit groupe de ministres issus du Cabinet assurait le commandement et le contrôle politique. Présidé par le Premier ministre, ce groupe était assisté par le chef d'état-major des armées, qui était toujours présent en tant que principal conseiller militaire du gouvernement, et par le procureur général, qui était présent lorsque des conseils juridiques étaient nécessaires. Il a synchronisé les volets diplomatique, informationnel, militaire et économique de la campagne du gouvernement afin de garantir une réponse coordonnée. Il a établi des directives claires pour les commandants militaires afin qu'ils puissent entreprendre des opérations « sans tenter de diriger la bataille à 8000 miles de distance »⁷. De bonnes communications par satellite étaient d'une « importance vitale »⁸ pour l'exécution du plan de campagne du gouvernement et demeurent une exigence essentielle dans la marine d'aujourd'hui. Les fréquents rapports détaillés sur la situation dans la zone d'opérations sont devenus de plus en plus importants à mesure que la force opérationnelle naviguait vers le sud et ont permis d'affiner le plan global au niveau stratégique, ainsi que de tenir le Parlement et le public au courant de la situation. La compilation de ces rapports est devenue problématique pour les commandants locaux, car elle détournait leur attention de la production d'effets militaires⁹. Néanmoins, le niveau de détails fourni a largement contribué à conserver la volonté politique et le soutien du public. La coordination et la liaison inter et intra-ministériels avec le ministère de la Défense et le quartier général opérationnel (qui, pour cette zone géographique, était le commandant en chef de la flotte) se sont avérées extrêmement efficaces¹⁰. Cela dit, la division des responsabilités sur le théâtre des opérations entre les commandants maritimes et terrestres a rendu difficile la coordination des ressources et les mauvaises communications ont entraîné des pertes de vies humaines¹¹, comme celle qui a eu lieu à Bluff Cove (RFA Sir Tristram et Sir Galahad). L'absence d'interface entre le commandant interarmées et le Pol-Mil a peut-être accéléré le processus de décision, mais la coordination globale des divers commandements sur le théâtre aurait eu un effet plus important sur l'ensemble du théâtre d'opérations et aurait protégé les commandants sur le théâtre des demandes fastidieuses émanant directement du niveau politique.

► Synchronisation politique et stratégique des instruments de la puissance nationale, diplomatique, informationnelle, militaire et économique (DIME), pour permettre des directives claires pour les commandants militaires.¹²

7. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 204, p15.

8. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 204, p15.

9. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 205, p16.

10. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 206, p.16.

11. L. Freedman, The Official History of the Falklands Campaign- Volume 2, Routledge, 28 June 2007, p.725.

12. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 204, p15.

Les récentes opérations militaires menées par la France au Mali, le Royaume-Uni et les États-Unis en Irak et en Afghanistan ont montré que l'interface politico-militaire continue de fournir aux commandants militaires des paramètres et des règles d'engagement dans le cadre desquels ils peuvent opérer. Toutefois, comme l'a souligné le rapport Chilcott, les orientations politiques ne sont pas toujours claires et davantage pourrait être fait pour y remédier. Ce qui est évident, c'est que les orientations ne cloisonnent plus les domaines diplomatique, économique et militaire, qui sont désormais considérés comme interconnectés et soutenus par le flux d'informations horizontal et vertical. Les objectifs politiques ne sont pas toujours faciles à définir ou à atteindre, de sorte que les militaires doivent trouver des solutions viables dans des situations prolongées qui sapent des ressources précieuses. C'est ce que l'on a pu constater en Afghanistan, en Irak, au Mali et en Libye, où les conflits continuent de saper la stabilité longtemps après le retrait de l'Occident.

► Il est nécessaire qu'un commandant interarmées serve d'interface entre les niveaux politique (stratégique) et opérationnel (groupes de travail) et entre les trois armées. ¹³⁻¹⁴

La création de quartiers généraux interarmées permanents au sein des armées occidentales est devenue le filtre par lequel passe la direction politique stratégique et la direction coordonnée entre les services, les théâtres et les environnements. En France, cela est assuré par le Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO). Au Royaume-Uni, elle est assurée par le Permanent Joint Head Quarters (PJHQ) et aux États-Unis, six Combatant Commanders (COCOM) couvrent le monde entier.

► De bonnes communications par satellites qui offrent une portée mondiale sécurisée pour partager l'intention stratégique et les mises à jour régulières. ¹⁵

La connectivité par satellite est devenue un élément central de la guerre en réseau d'aujourd'hui et potentiellement le talon d'Achille de la doctrine militaire occidentale. Si la nécessité de diffuser l'information en temps utile est essentielle pour gagner la bataille de l'information (la boucle OODA¹⁶ dans sa forme la plus simple), le moyen par lequel l'Occident y parvient actuellement est un point de défaillance unique. Tout comme les systèmes de navigation que la majorité des équipements utilisent, que ce soit pour le positionnement ou pour la synchronisation. Les leçons du prochain

13. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 205, p16.

14. L. Freedman, The Official History of the Falklands Campaign- Volume 2, Routledge, 28 June 2007, p.725.

15. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 205, p16.

16. La boucle OODA (Observer, Orienter, Décider, Agir) est une approche en quatre étapes de la prise de décision qui vise à filtrer les informations disponibles, à les mettre en contexte et à prendre rapidement la décision la plus appropriée.

conflit majeur porteront sur la manière d’opérer dans un environnement dépourvu de satellite. Il faudrait peut-être investir des efforts pour se concentrer sur cette question dès maintenant.

► **La coordination interministérielle entre les ministères, en passant par le ministère de la Défense jusqu’aux quartiers généraux opérationnels, a bien fonctionné mais pourrait être améliorée.**¹⁷

Des organisations interministérielles ont été créées pour superviser la coordination des actions des organismes gouvernementaux en réponse à des crises nationales, régionales ou internationales. Au Royaume-Uni, il s’agit du Civil Contingencies Committee, également connu sous le nom de COBRA (Cabinet Office Briefing Room A) ; en France, il s’agit du Centre interministériel de crise (CIC) de Beauvau (en interne) et du CPCO (en externe) ; aux États-Unis, cette tâche est assurée par la White House Situation Room.

Personnel

La force militaire argentine qui occupait les Malouines était principalement composée de conscrits, qui n’avaient pas l’entraînement, l’expérience, la motivation et la résistance nécessaires pour opérer efficacement dans le dur environnement hivernal contre une force professionnellement entraînée, motivée et bien dirigée. Le rapport note que « la valeur de forces armées professionnelles, volontaires, hautement entraînées et soigneusement sélectionnées a été amplement démontrée »¹⁸ et que « le facteur le plus important du succès de la force opérationnelle a été l’habileté, l’endurance et la résolution dont ont fait preuve les militaires ».¹⁹

► « **La valeur d’un personnel militaire professionnellement formé a été amplement démontrée.** »²⁰

Vingt-quatre pays européens ont décidé d’abandonner le recours à la conscription entre 1990 et 2013²¹ Si le conflit des Malouines ne peut pas être immédiatement identifié comme un facteur déterminant dans l’abandon de la conscription au sein des forces armées européennes, et que cela est plus probablement dû à la fin de la guerre froide,

17. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 206, p.16.

18. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 207, p.16.

19. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 207, p.16.

20. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 206, p.16.

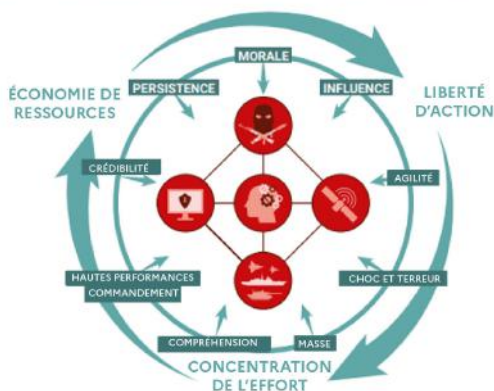
21. J Rongé & G Abrate, Conscription in the European Union Armed Forces: National Trends, Benefits and EU Modernised Services, Finabel, July 2019, p3.

l'efficacité d'une force professionnelle contre les conscrits a été mise en évidence au cours de ce conflit et peut avoir contribué au processus de décision. Il est intéressant de noter que la France, qui a suspendu la conscription en 1996, principalement en raison de la fin de la guerre froide,²² mais aussi en partie à cause de son impopularité auprès de la population et de l'évolution vers une force militaire plus technologique qui nécessiterait moins d'effectifs, envisage une nouvelle initiative visant à rétablir une forme de service national. Cette initiative vise principalement à cibler le patriotisme et la cohésion sociale, que le président de la France estime en perte de vitesse dans sa population diversifiée, au lieu d'une source de capacité militaire.

► **«Un entraînement, une préparation et un leadership supérieurs ont décidé du résultat... et seront souvent le multiplicateur de force décisif».**²³

Un entraînement régulier de haute intensité, avec une préparation physique et mentale, a permis de préparer le personnel militaire à l'inattendu et, sans annuler les atrocités de la guerre, a fourni une certaine forme d'acclimatation au choc du combat. Le Concept d'emploi des forces armées 2020 (CIA 01) de la France reconnaît « le moral, l'agilité, le leadership de haute performance, l'influence, la compréhension et la crédibilité »²⁴ comme des facteurs de supériorité opérationnelle qui permettent de mettre en œuvre les trois principes de guerre de la France, ce qui illustre l'importance que la France continue d'accorder à ces attributs.

SYNERGIE ENTRE LES PRINCIPES DE LA GUERRE ET LES FACTEURS DE SUPÉRIORITÉ OPÉRATIONNELLE



22. J Rongé & G Abrate, Conscription in the European Union Armed Forces: National Trends, Benefits and EU Modernised Services, Finabel, July 2019, p3.

23. A Cordesman & A Wagner, The Lessons of Modern War Volume III, Westview Press, Boulder, 2020, p353.

24. French Ministry of Defence, (2020), Armed Forces Employment Concept (CIA 01), p.33-37.

► **La petite taille des équipages des frégates de type 21 ne permettait pas de faire fonctionner efficacement les systèmes d'armes et d'effectuer le ravitaillement en mer en utilisant un seul quart de défense.**²⁵

Le cycle des opérations d'appui-feu naval sur la ligne de tir pendant la nuit et du ravitaillement en mer pendant la journée a vu la fatigue s'installer sur les bâtiments qui utilisaient le deuxième quart de défense pour le ravitaillement. Disposer de la main-d'œuvre nécessaire pour entreprendre les opérations de routine au sein des quarts de défense est essentiel au maintien d'un bâtiment en station. Les équipages fatigués deviennent des cibles faciles. La conception des bâtiments modernes a été motivée par le désir de réduire les coûts en limitant le nombre de membres d'équipage. Les conceptions futures de bâtiments peuvent chercher à surmonter ce problème par l'automatisation, mais cela entraîne un déplacement du risque vers un autre secteur.

Les opérations maritimes

Les leçons officielles indiquent que les opérations maritimes ont été guidées par trois principes établis de la guerre maritime : « le confinement des forces ennemies, la défense en profondeur et le maintien de l'initiative ».²⁶ Ces principes ont été étayés par une flotte équilibrée qui pouvait être réapprovisionnée et soutenue en mer, ce qui correspond au mantra de Corbett selon lequel une force maritime joue un rôle de soutien à la force terrestre, où la victoire est remportée. « *La grande réussite réside dans la puissance aéronavale, sans laquelle l'opération aurait été impensable* ».²⁷ La flexibilité et l'utilité de la puissance aéronavale dans le conflit ont souligné pour le gouvernement britannique la nécessité de conserver son troisième porte-avions, vendu à l'Australie. L'entraînement amphibie entreprit en Norvège dans le cadre de la défense du flanc nord de l'OTAN s'est avéré inestimable et a souligné la capacité des Britanniques à « réagir rapidement et efficacement aux situations d'urgence ».²⁸ Le naufrage du General Belgrano par le HMS Conqueror, un sous-marin nucléaire d'attaque (SSN), a joué un rôle important dans la neutralisation de la flotte de surface argentine, qui n'a pu prendre part au conflit. La vitesse, l'indépendance et la furtivité des SSN ont fait d'eux les premières ressources sur le théâtre des opérations et, bien que leur tâche principale pendant le conflit ait été de fournir une précieuse alerte avancée des raids aériens en provenance du continent argentin, la menace qu'ils représentaient ne pouvait être égalée par aucun élément de l'ordre de bataille militaire argentin.

25. Historical Branch Papers (210/1/51W).

26. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 209, p16.

27. L. Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign- Volume 2*, Routledge, 28 June 2007, p725.

28. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 210, p17.

► « **Le déroulement de la campagne a souligné la pertinence de ces principes (de la guerre maritime et des principes de la guerre) et l'importance d'une flotte équilibrée** »²⁹

Bien qu'ils soient durables, les principes de la guerre d'une nation ne sont pas immuables, absolus ou prescriptifs et ne devraient servir que de base à l'activité militaire. Cela dit, ils restent pertinents à ce jour et ne doivent pas être oubliés.

► **La capacité d'influencer une nation est considérablement améliorée par la capacité de projeter la puissance du littoral sur terre, ce qui est mieux assuré par la puissance aéronavale et une capacité amphibie qui peut rester en place au large jusqu'à ce qu'une action décisive soit nécessaire.**³⁰

Alors que la France, le Royaume-Uni et les États-Unis ont continué à reconnaître l'importance de l'aviation de transport et d'une capacité amphibie, l'avènement des systèmes de « anti-access area denial » (A2AD) signifie aujourd'hui que la capacité d'une force maritime à se positionner au large n'est plus aussi sûre qu'elle l'était autrefois et doit faire l'objet d'une plus grande attention.

► **Les entraînements spécialisés, tels que la guerre arctique, les opérations amphibies et les opérations du SSN, sont autant d'éléments clés qui ont permis d'obtenir des avantages au combat sur l'adversaire**³¹

Les trois pays conservent des éléments d'entraînement à la guerre arctique, à la guerre en montagne, à la jungle et au désert dans la composition de leurs forces afin d'être en mesure d'opérer dans le monde entier, quel que soit le climat. L'entraînement visant à protéger le flanc nord de l'OTAN s'est révélé d'une importance vitale pour le succès des opérations lors de la campagne des Malouines. Les améliorations apportées aux équipements, aux tactiques et à la résistance mentale évoluent en permanence grâce à un entraînement fréquent dans ces climats rudes.

Opérations terrestres

Le soutien maritime aux opérations terrestres lors de la campagne des Malouines était évidemment impératif pour la réalisation de l'état final politique. Pendant la campagne terrestre des Malouines, le bombardement naval a joué un rôle important et décisif

29. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 209, p.17.

30. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, paras 209-210, p.16-17.

31. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 210, p.17.

pour permettre à l'infanterie d'atteindre ses objectifs. La mise en place d'un système d'alerte précoce et de défense aérienne par les bâtiments était insuffisante en raison de l'incapacité à suivre les cibles aériennes sur terre et des limites de la neutralisation des missiles à écrémage. Dans le contexte de la topographie archipélagique des Malouines, il s'agissait d'une faiblesse importante qui a conduit directement à la perte de plusieurs bâtiments.

► **«L'infanterie n'aurait pas été en mesure d'atteindre ses objectifs sans le soutien qu'elle a reçu de l'artillerie et des bombardements navals (naval gunfire support NGS)».**³²

Les trois nations continuent de reconnaître l'importance de l'appui-feu naval, mais la réduction du canon de moyenne portée de la nouvelle frégate britannique Type 31, qui passe du canon standard de 4,5 pouces (113 mm) à un canon de 57 mm, réduira la portée effective de l'appui-feu naval. Il s'agit d'un compromis entre la nécessité d'entreprendre des opérations de NGS à plus longue portée et la capacité d'engager efficacement des bâtiments de surface plus petits dans l'environnement littoral. Les bâtiments de Type 31 seront équipés de lance-missiles Mark 41 qui peuvent permettre des frappes de précision, mais leur nombre est limité et ils ne peuvent être réapprovisionnés en mer. Les bâtiments de combat littoraux de la classe *Freedom* de l'US Navy sont équipés du même canon de 57 mm que les Type 31, ce qui permet d'avoir des munitions communes lorsque l'on travaille avec l'US Navy (comme dans la région indopacifique). La France a conservé le canon *Oto Melara* de 76 mm sur ses frégates de la classe FREMM, qui offre une portée nettement supérieure à celle du canon de 57 mm, bien que la cadence de tir soit moindre.

► **Les capacités de défense de zone doivent pouvoir fonctionner au-dessus de la terre, à la fois pour fournir un parapluie anti-aérien à terre à l'appui de l'élément terrestre, mais aussi pour assurer une autoprotection lors d'opérations à proximité de la terre et s'intégrer au système de défense contre les missiles balistiques du théâtre.**³³

Des améliorations significatives ont été apportées aux capacités radar depuis le conflit et de nouvelles technologies continuent d'être développées dans ce domaine, qui visent toutes la capacité de suivre les contacts aériens au-dessus de la terre. Les destroyers français de la classe Horizon et les destroyers britanniques T45 possèdent tous cette capacité et la possibilité d'assurer une défense aérienne de zone sur terre et en mer. Les croiseurs de la classe Ticonderoga et les destroyers Arleigh Burke de la marine

32. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 213, p.17.

33. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 212, p.17.

américaine sont tous deux équipés du système radar Aegis qui fait partie du système de défense antimissile balistique américain.

Les forces spéciales

Les succès remportés par les SAS et les SBS en matière de collecte de renseignements, d'opérations avancées et de raids de sabotage ont prouvé que leur sélection, leur entraînement et leurs méthodes offrent un mélange significatif de flexibilité et de puissance aux commandants militaires. Les Malouines ont été l'occasion idéale de confirmer l'efficacité des forces spéciales et ont permis d'améliorer leur équipement et leur intégration tactique.

► La capacité de déployer des forces spéciales depuis la mer reste un atout crucial pour la collecte de renseignements, en amont de la force principale et pour les raids à terre.³⁴

Le Commando Jaubert en France, le SBS au Royaume-Uni et les Seals de l'US Navy continuent d'opérer depuis la mer et conservent un ensemble de compétences uniques qui les distinguent des autres forces spéciales.

Équipement

Les systèmes d'équipement se sont généralement bien comportés et la « disponibilité opérationnelle était impressionnante »³⁵ grâce à « la formation approfondie et réaliste des opérateurs et la disponibilité d'une maintenance, de pièces détachées et d'un entretien de premier ordre ».³⁶ L'un des principaux enseignements tiré en matière d'équipement est que l'on part en guerre avec le matériel dont on dispose et que l'on doit l'adapter en conséquence, même si certains projets ont été mis en service de manière accélérée, comme le missile air-air Sidewinder amélioré. La vulnérabilité critique des bâtiments dans l'Atlantique Sud était leur incapacité à soutenir leurs installations d'eau réfrigérée qui refroidissent leurs systèmes d'armes et de capteurs. Les dommages causés par les combats ont rapidement rompu les conduites principales d'eau réfrigérée, rendant les bâtiments incapables de fonctionner comme ils ont été conçus. Des méthodes de refroidissement plus robustes sont nécessaires pour permettre aux systèmes de continuer à fonctionner après avoir subi des dommages de combat.

34. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, paras 214-215, p.17-18.

35. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 217, p.18.

36. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 216, p18.

► Bâtiments

L'utilisation d'aluminium dans les superstructures au-dessus de la ligne de flottaison pour réduire le poids total s'est avérée une mauvaise décision de conception sur un bâtiment, car le métal perd de sa résistance au feu. Les matériaux dangereux en cas d'incendie ont également été identifiés et supprimés des futurs bâtiments. Plus de trappes d'évacuation, des matériaux moins inflammables, des pompes à incendie supplémentaires, des appareils respiratoires et des ensembles respiratoires personnels sont autant de leçons tirées des attaques contre la force opérationnelle.

► Avions

Le *Sea Harrier* est l'exemple classique d'un équipement qui a dépassé les attentes. Conçu comme un avion de défense aérienne pour assurer des patrouilles aériennes de combat (CAP) au-dessus d'une force opérationnelle, il a également été largement utilisé pour l'attaque au sol et la reconnaissance, avec le détachement de GR3 de la RAF. Cette flexibilité était un multiplicateur de force. « La disponibilité au début de chaque journée était de 95 % et 99 % des missions prévues étaient effectuées ».³⁷ Une plus grande endurance, une capacité de transport d'armes et un meilleur radar ont été les principaux avantages du *Sea Harrier*, ainsi que l'ajout du missile AIM-9 Sidewinder, qui a été installé pour être utilisé lors du transit vers le sud des Malouines et qui a été à l'origine de 16³⁸ décès confirmés (le nombre le plus élevé de toutes les armes).

► La défense aérienne

L'absence d'un système organique de détection précoce aéroporté (AEW) a posé problème aux commandants sur le théâtre des opérations ; toutefois, l'improvisation au sein de la force opérationnelle a permis de mettre en place une capacité de défense aérienne à plusieurs niveaux en utilisant des SSN pour détecter les avions argentins décollant du continent, des systèmes de détection électronique, des avions de chasse, des systèmes de gestion de l'environnement, des missiles à moyenne et courte portée et, enfin, des systèmes d'armes de moyen et petit calibre.

► Flexibilité de l'équipement- bien que l'équipement ait été conçu en vue d'un certain rôle, il convient de continuer à envisager et à étudier d'autres utilisations qui permettraient de multiplier les capacités.³⁹

Cette flexibilité ne doit pas être oubliée dans le concept de conception et peut apporter une valeur ajoutée ailleurs dans la redondance du système. Le canon de 40 mm qui équipe actuellement la frégate britannique de type 31 en est un exemple. Conçu à l'origine comme un canon anti-aérien, c'est aujourd'hui une arme polyvalente capable

37. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 222, p.19.

38. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, Annex B, p.45.

39. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, paras 216 & 217, p.18.

de tirer des projectiles sabotés et des munitions programmables et dotée d'une capacité antimissile limitée.

► **La formation, la maintenance et l'accès aux pièces de rechange sont essentiels pour garantir la disponibilité opérationnelle des systèmes.**⁴⁰

La disponibilité opérationnelle des systèmes d'équipements avancés hautement technologiques a été considérablement améliorée par l'utilisation de la simulation assistée par ordinateur et de la formation assistée par ordinateur, mais l'évolution de la chaîne logistique vers le « *just enough, just in time* » signifie que dans un environnement de haute intensité, l'accès aux pièces de rechange peut devenir le facteur limitant critique de la disponibilité opérationnelle. L'accès à l'impression 3-D et aux correctifs logiciels en ligne peuvent devenir des solutions localisées mais, dans la lutte, c'est un facteur inquiétant.

► **L'AEW reste une capacité essentielle, tant pour les opérations des forces opérationnelles que pour le soutien des forces terrestres.**⁴¹

Les premières leçons tirées des Malouines concernant la disponibilité d'un AEW organique ont été rapidement prises en compte par le Royaume-Uni avec l'arrivée du *Sea King ASaC* pendant le conflit. Le *Merlin Crowsnest* l'a récemment remplacé. La France et l'US Navy utilisent toutes deux l'E-2D à aile fixe pour l'AEW.

► **Les réserves d'ECM ont été rapidement épuisées dans l'environnement de menace élevée. L'utilisation de brouilleurs de radar embarqués aurait pu ralentir considérablement l'utilisation.**⁴²

Ce problème reste préoccupant et est exacerbé dans un environnement de déni d'accès et d'espace (A2AD) tel que la mer de Chine méridionale. Des recherches et des développements supplémentaires sont nécessaires pour surmonter ce problème.

Approvisionnement et improvisation

La valeur d'une vaste industrie de défense nationale et les avantages d'une capacité de recherche interne ont été démontrées tout au long de la campagne, les nouvelles demandes opérationnelles étant satisfaites en un temps record. Par exemple, l'introduction du radar *Nimrod Searchwater* dans l'hélicoptère *Sea King* pour fournir

40. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758)*, HMSO, para 216, p.18.

41. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758)*, HMSO, para 228, p.21.

42. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758)*, HMSO, para 229, p.21.

une capacité AEW en seulement 11 semaines ; «l'invention, la production, l'essai et la livraison d'équipements tels que les brouilleurs de radar portables en seulement 10 jours»;⁴³ et l'adaptation de plusieurs avions pour le ravitaillement en vol. Si les restrictions budgétaires ont été supprimées, la responsabilité et le rapport coût-efficacité ont continué de s'appliquer.

La valeur d'une industrie de défense nationale et d'une capacité de recherche interne a été prouvée à plusieurs reprises et doit être protégée pour l'avenir.⁴⁴

Les trois nations ont conservé des bases industrielles de défense autonomes et des plans ont été mis en place pour conserver ces importantes capacités industrielles.

Logistique

Malgré les efforts incroyables mobilisés pour déployer et soutenir une force opérationnelle à court terme à l'autre bout du monde, quatre leçons clés sont ressorties : (1) Le taux d'utilisation de la plupart des stocks était plus élevé que prévu, notamment les stocks de munitions. Les stocks de réserve de guerre devaient être plus importants ; (2) le soutien logistique hors zone avait été considérablement réduit au cours des décennies précédant le conflit, la priorité étant considérée comme la zone de l'OTAN. Le soutien à la campagne n'a été efficace qu'en réorientant les stocks destinés à l'OTAN et en donnant la priorité au soutien de la force opérationnelle avant toute autre opération. La souplesse nécessaire pour soutenir des opérations imprévues à l'échelle mondiale et l'accès à des stocks spéciaux doivent être pleinement pris en compte à l'avenir ; (3) le ravitailleur Victor a fourni une capacité limitée de ravitaillement en vol et la nécessité de disposer de ravitailleurs stratégiques pour les vols long-courriers a été soulignée ; et (4) l'utilité des ressources civiles et de la main-d'œuvre pour fournir une capacité de pointe en cas de besoin a été un atout important qui a permis à une telle force opérationnelle d'être rapidement déployée et soutenue à distance. Quarante-cinq navires ont été retirés du commerce et armés par des volontaires civils. Des modifications rapides ont été apportées aux superstructures de nombreux navires afin de faire voler des hélicoptères, de se réapprovisionner en mer et d'améliorer les capacités de communication. Des transporteurs aériens civils ont également été utilisés pour compléter le transport aérien militaire. Les services médicaux ont été renforcés par la transformation du SS Uganda en navire-hôpital et plusieurs navires de recherche ont servi d'ambulances. Les Argentins ont pleinement respecté les navires-hôpitaux, mais cela ne sera peut-être pas toujours le cas à l'avenir. Le signalement des victimes a été considéré comme une force tout au long du conflit, les nouvelles étant communiquées aux proches avant d'être diffusées au public dans la majorité des cas.

43. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 238, p.25.

44. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, para 237, p.24.

► **La flexibilité pour soutenir des opérations imprévues à l'échelle mondiale et l'accès à des stocks spéciaux doivent être pleinement pris en compte à l'avenir. « Les stocks de réserve de guerre devaient être plus élevés ».**⁴⁵

Le changement de culture de la chaîne d'approvisionnement logistique, qui est passé de montagnes de stocks de réserve de guerre à un « juste assez, juste à temps », a été durement touché par la pandémie de Covid, qui a entraîné des ruptures dans la livraison de composants critiques et l'arrêt définitif du système de livraison mondial. Dans un conflit à court terme, la capacité à maintenir les niveaux de stocks nécessaires de pièces de rechange et de munitions serait rapidement remise en question. Cette leçon particulière doit être reconsidérée à la lumière des enseignements tirés de la pandémie de Covid.

► **« Le ravitaillement en vol est vital pour le soutien des opérations à longue distance ».**⁴⁶

Les trois nations ont compris l'importance de cette leçon et conservent des capacités organiques de ravitaillement. En outre, ces moyens sont partagés entre les alliés, bien qu'en période de conflit, lorsqu'une nation opère de manière autonome, il ne faille pas compter sur le partage des capacités.

► **L'accès à une marine marchande et à des marins volontaires pour compléter la chaîne d'approvisionnement logistique en cas de besoin urgent.**⁴⁷

Ces trois pays ont vu la taille de leur flotte marchande diminuer⁴⁸⁻⁴⁹⁻⁵⁰ au cours des quarante dernières années, en raison de la domination croissante des pays asiatiques. Ce qui est préoccupant, c'est le nombre de marins qui a connu un déclin constant au cours des 15 dernières années et qui pourrait affecter la capacité d'équiper les navires issus du commerce avec un équipage entièrement autochtone.

► **L'accès à des transporteurs aériens civils pour compléter le transport aérien militaire.**⁵¹

Les trois pays conservent des flottes d'aviation civile à partir desquelles des vols peuvent être affrétés.

45. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 243, p.25.

46. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 245, p.26.

47. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 246, p.26.

48. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/967763/hipping-fleet-statistics-2020.pdf

49. <https://archimer.ifremer.fr/doc/00253/36455/34990.pdf>

50. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1120&context=nwc-review>

51. Ministry of Defence, (1982), The Falklands Campaign: The Lessons (Cmnd 8758), HMSO, para 248, p.26.

► **Accès aux installations hospitalières sur le théâtre (éventuellement par le biais d'un navire-hôpital ou à terre).⁵²**

La France et le Royaume-Uni ne disposent pas de navires-hôpitaux dédiés. La France a la possibilité de réaffecter à ses plates-formes de débarquement (LHD) (trois au total) une capacité médicale de rôle 3, mais cela affectera la capacité de combat globale de la flotte, car ils ne peuvent pas assumer les deux fonctions simultanément, au-delà de la salle d'hôpital limitée à bord. Le Royaume-Uni conservera le RFA Argus comme navire principal de traitement des blessés jusqu'en 2024, après quoi il ne sera pas remplacé. Il s'agit d'une installation médicale de rôle 3 de l'OTAN lorsque son équipage est au complet. Les deux porte-avions du Royaume-Uni ont à leur bord une installation médicale de rôle 2 de l'OTAN. L'US Navy conserve deux navires-hôpitaux entièrement équipés à plein temps. Les hôpitaux militaires du Royaume-Uni ont également été intégrés au système NHS, ce qui entraîne inévitablement un afflux de blessés de guerre aux côtés de la population civile, ce qui ne peut qu'avoir un effet négatif sur l'opération en cours.

Les relations publiques

La diffusion d'informations sur les événements diplomatiques et militaires par le biais du Parlement, du gouvernement, du public britannique, de la presse internationale et de l'étranger a été considérée dès le départ comme un élément important du succès de la campagne, malgré la nécessité de protéger la sécurité nationale et opérationnelle. Il est arrivé que des rapports médiatiques involontaires⁵³ de la force opérationnelle et des annonces au Parlement conduisent à des changements dans les tactiques argentines.

La diffusion d'informations a joué un rôle central dans l'instauration de la confiance dans le gouvernement et le soutien du grand public aux éléments militaires du conflit.⁵⁴

Cela reste un élément crucial du conflit, car l'opinion publique peut être influencée par les médias sociaux par des agences externes pour saper le conflit de l'intérieur d'une nation. Ce type de guerre de l'information n'existait pas dans la mesure où elle existe aujourd'hui et doit être prise en compte dans le plan stratégique dès le début.

52. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, paras 252 & 253, p.27.

53. <https://historycollection.com/the-messy-business-of-the-falklands-war-of-1982/15/>

54. Ministry of Defence, (1982), *The Falklands Campaign: The Lessons* (Cmnd 8758), HMSO, paras 256-257, p.28.

Tirer des conclusions

Quarante ans plus tard, la plupart des leçons tirées du conflit des Malouines restent pertinentes pour le mode de fonctionnement des marines modernes. Nombre d'entre elles continuent d'être prises en compte ou ont été intégrées à de nouvelles méthodes d'exploitation, telles que l'introduction d'un quartier général interarmées, la nécessité de disposer de méthodes de communication mondiales sécurisées, les exercices d'entraînement au combat dans tous les environnements et la révision et le renouvellement régulier de la doctrine et des tactiques. Après avoir examiné le document de commandement de 1982, la multitude d'ouvrages et d'articles sur le sujet et parcouru les dossiers du ministère de la Défense créés à la suite du conflit, les observations suivantes peuvent être faites :

► Dans l'environnement net-centré d'aujourd'hui, les satellites (à usage militaire et civil) et les câbles de données sous-marins (principalement à usage national et civil) sont les vulnérabilités critiques qui doivent être prises en compte. Les méthodes secondaires d'exploitation doivent être comprises, tant au niveau tactique dans l'exécution de l'effet militaire qu'au niveau politique dans les niveaux d'attente. L'Occident s'est trop habitué à opérer avec ces avantages et doit comprendre qu'ils ne peuvent être garantis lors du prochain conflit.

► Une flotte équilibrée qui comprend la livraison de la puissance aéronavale et l'insertion de forces à terre est un moyen d'exercer une influence mondiale. La réduction de l'une ou l'autre de ces capacités dégrade considérablement la capacité d'une nation à agir de manière autonome et a un impact sur sa position internationale. Il convient de conserver des outils clés tels que le système de détection précoce aéroporté, les brouilleurs de radar ou d'autres systèmes permettant de réduire le taux de dépense des contre-mesures électroniques dans des environnements de combat de haute intensité et, sans doute, les armes anti-sous-marines organiques pour une réponse immédiate, bien que certains puissent dire que si un sous-marin ennemi est aussi proche, il aura déjà coulé l'escorte.

► Pour que les bâtiments puissent interagir avec l'environnement terrestre, ils doivent être en mesure de frapper à terre. Bien que les missiles de frappe de précision soient la norme dans la guerre moderne, l'appui-feu naval a encore un rôle à jouer. Les plates-formes ne transportent que des stocks limités de munitions de frappe de précision, qui ne peuvent pas toujours être réapprovisionnées en mer. Les munitions NGS peuvent être réapprovisionnées en mer, ce qui permet de maintenir un bâtiment à poste plus longtemps. Compte tenu du nombre limité de bâtiments, cela deviendra essentiel pour les opérations durables ou lorsque le réarmement se fait loin des installations de la base. Plus le calibre de l'arme est important, plus la portée est longue

et donc plus la zone d'influence qu'un bâtiment pourra avoir à l'intérieur des terres est grande.

► À la lumière des leçons tirées de Covid, les chaînes d'approvisionnement logistiques doivent être reconsidérées, car la théorie actuelle de l'approvisionnement « juste assez, juste à temps » a été considérablement affectée par la pandémie. Si une nation devait partir en guerre aujourd'hui, l'endurance de la mission serait moins déterminée par l'accès aux réserves de nourriture ou de carburant (en raison de la proximité des alliés ou des partenariats) que par l'accès aux pièces de rechange et aux munitions en quantité suffisante et en temps voulu. L'utilisation de l'impression 3D peut être un moyen de surmonter le problème des pièces de rechange, mais l'accès à des stocks de munitions limités peut être un facteur important. L'incapacité de réapprovisionner les missiles en mer constitue également un net désavantage, compte tenu du faible nombre de bâtiments au sein de la flotte d'une nation et de la nécessité de conserver la létalité sur un théâtre.

► L'accès aux navires marchands et aux équipages volontaires naturalisés devient de plus en plus difficile. Cinquante pour cent des matelots de la marine marchande proviennent de six pays seulement, sans compter le Royaume-Uni, la France et les États-Unis.

► L'accès aux installations et au personnel médicaux militaires dans, ou à proximité d'un environnement de combat et dans le pays d'origine nécessite une plus grande attention.

► Les agences externes et les acteurs tiers ont désormais la capacité de semer la désinformation à une telle échelle que la vérité peut parfois devenir sans importance. La guerre de l'information n'existait pas dans la mesure où elle existe aujourd'hui et doit être envisagée au niveau stratégique jusqu'au niveau tactique.

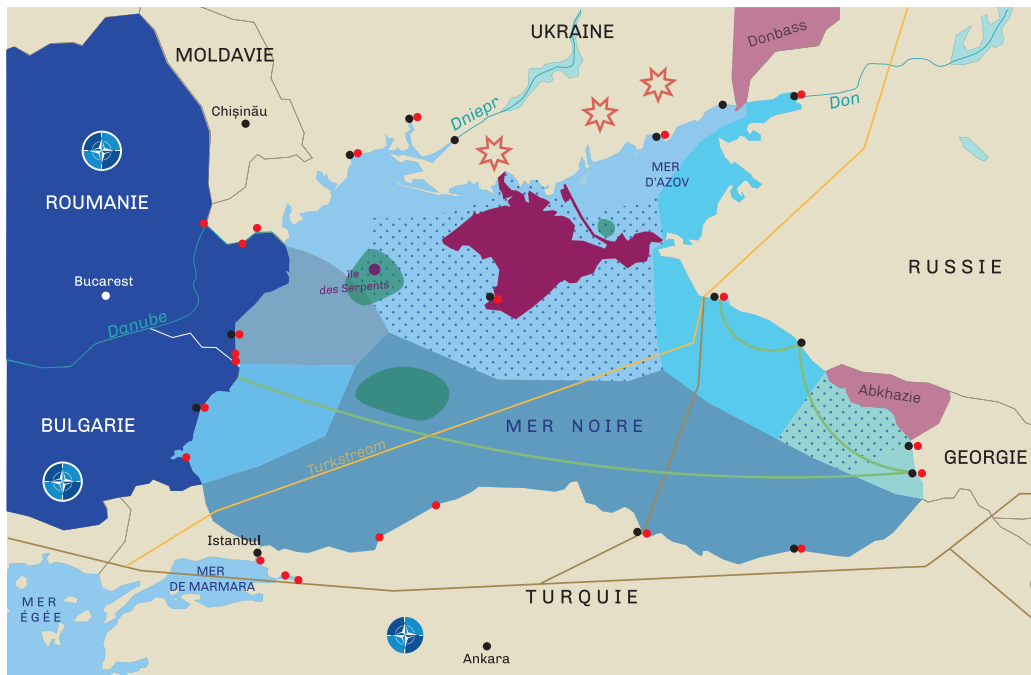
► La capacité de survie plutôt que la durabilité. Les futurs bâtiments devraient chercher à surmonter la pénurie de main-d'œuvre par l'automatisation, mais cela implique un déplacement du risque vers un autre domaine.

► Des méthodes plus robustes de refroidissement des capteurs et des systèmes d'armes sont nécessaires pour permettre aux systèmes de continuer à fonctionner après avoir subi des dommages au combat.

► Les avantages d'une force militaire professionnelle, bien entraînée, bien dirigée et motivée l'emportent largement sur les avantages d'une force de conscription surdimensionnée qui manque de motivation, de cohésion et de compréhension des

difficultés de la guerre. Des forces expérimentées et correctement entraînées, associées à des chefs instruits et motivés, prennent du temps à se développer et, en temps de conflit, il est difficile de les créer rapidement.

Si la prise en compte de ces observations facilitera le développement des futures forces maritimes, les principaux ingrédients du succès resteront « une ferme détermination, la flexibilité des forces, des équipements et des tactiques, l'ingéniosité humaine et des officiers et du personnel bien entraînés », ce dernier élément restant le multiplicateur de force décisif.



- Principaux ports commerciaux
- Bases et stations navales et aéronavales
- Crimée (annexée par la Russie en 2014)
- Républiques séparatistes
- ⋯ ZEE contestées
- Île aux Serpents : occupée par la Russie depuis le 24/02/2022
- ⊕ Pays membres de l'OTAN
- Pays membres de l'UE
- ⊕ Conflit russo-ukrainien
- Champs gaziers
- Gazoduc
- Câbles sous-marins

Guerre navale en mer Noire, le conflit oublié

Amiral (2S) Alain Oudot de DAINVILLE
*Ancien chef d'état-major de la Marine
(2005-2008)*

La guerre terrestre et la tragédie vécue par le peuple ukrainien ne doivent pas occulter l'importance de ce qui se passe sur la côte et en mer, notamment en mer Noire et en mer d'Azov, espace stratégique depuis l'Antiquité, seul accès maritime de l'Ukraine. La libre-circulation y est vitale pour les échanges commerciaux mondiaux, notamment pour les exportations d'hydrocarbures et de produits agricoles des pays riverains (70 % des exportations mondiales de céréales et 80 % des exportations de tournesol proviennent d'Ukraine et de Russie, sans compter les engrais). Les actions militaires ne sont qu'une partie d'une stratégie globale qui impacte la mondialisation, et dont les Forces armées russes principalement aéroterrestres, sortiront affaiblies.

En pénétrant en Ukraine, les Russes continuent la politique par d'autres moyens selon la formule de Clausewitz. Les Ukrainiens confrontés à un « perturbateur » cherchent à exploiter ses « gaffes » selon les recommandations et les termes du stratège français Raoul Castex. Après ce qui semblait être une volonté d'envahir toute l'Ukraine, le « perturbateur » semble s'être réorienté vers la création d'une zone tampon, dont la bande côtière sur la mer Noire présente une importance particulière.

La mer Noire et la mer d'Azov

La mer Noire est une mer enclavée. Au Nord elle communique avec la mer d'Azov, par le détroit de Kertch aujourd'hui sous contrôle russe. Le statut de ce détroit est juridiquement régi par l'Accord, signé dans la ville de Kertch le 24 décembre 2003, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine relatif à la coopération dans l'utilisation de la mer d'Azov et le détroit de Kertch, qui y sont définis comme étant les eaux intérieures des deux pays mais en indivision, puisque les frontières maritimes ne sont pas tracées. C'est donc un accord bancal, dont l'application profite à la Russie en raison de la faiblesse de la marine de l'Ukraine.

Venant de mer Noire, la navigation en mer d'Azov est limitée par une profondeur qui ne dépasse pas 14 m, et, depuis 2018, par un tirant d'air maximum de 33 m depuis la construction par les Russes du « pont de Crimée », pour relier par la route la Crimée à la Russie, Cette hauteur limitée interdit le passage des vraquiers céréaliers ou minéraliers de type Panamax, ce qui, dans un contexte de forte tension sur la demande, élimine la majorité des vraquiers céréaliers et a fait chuter le trafic du port de Marioupol de 27 %. Elle est reliée à la mer Caspienne par le canal vieillissant Volga Don, qui autorise cependant le passage des corvettes russes basées à Kaspiisk.

Au sud, le seul accès à la Méditerranée est contrôlé par le Bosphore, détroit turc régi par la convention internationale de Montreux de 1936, qui y interdit entre autres le passage de porte-avions. Le premier porte-aéronefs soviétique de classe *Kiev*, construit en Ukraine entre 1970 et 1975, fut déclaré croiseur d'aviation pour ne pas être bloqué, et le *Varyag* a quitté l'Ukraine vers la Chine avec la promesse de le transformer en « casino ». La convention limite le passage des navires de guerre non riverains de la mer Noire en exigeant un préavis de passage de 15 jours et en limitant à 21 jours la durée de leur séjour, contraintes que respecta la FREMM Auvergne lors de son déploiement de décembre janvier dernier.

Le 12 février, la marine russe anticipa sa fermeture aux belligérants, et organisa un exercice aéronaval avec la flotte de la mer Noire, qu'elle put renforcer par 16 unités venant de la Baltique, rejoints par six autres navires et un sous-marin. Comme le lui permet la convention, quatre jours après le début des hostilités, le 28 février la Turquie en application de son article 19, ferma le détroit aux navires de guerre. Sa marine devint la seule de l'OTAN à pouvoir naviguer en mer Noire. La Russie dut renoncer le 2 mars à une nouvelle demande de transit sans pouvoir faire venir de nouvelles unités, qui manquent à ses opérations.

La conquête des espaces maritimes.

La conquête de la Crimée en 2014, et la perspective du contrôle en 2022 sur l'ensemble des côtes et des eaux ukrainiennes, fut-il totalement illégal au regard du Droit international, aboutiraient de facto à un quasi partage de la mer Noire entre la Fédération de Russie et la Turquie, que vont y imposer leur loi et surtout l'exploiter, face aux autres riverains désarmés.

Un gisement de gaz sous-marin de plus de 400 milliards de mètres cubes a été découvert dans le périmètre marin de l'île des Serpents, petit bout de terre de 17 hectares au sud de la Moldavie où se trouve le sanctuaire d'Achille. Un différend avec la Roumanie a été

réglé par la Cour internationale de justice en faveur de l'Ukraine. La possession de cette île permet de s'approprier ces ressources situées sous le plateau continental ukrainien et roumain, et d'accroître la prépondérance russe dans le gaz.

Le partage de la mer Noire et des ressources en gaz expliquent mieux le zèle médiateur de la Turquie pour rééditer en mer Noire son offensive de la Méditerranée orientale. Elle y a déjà expédié ses navires de forage.

Les opérations navales

L'Ukraine n'avait pas investi dans sa marine, se contentant d'unités de défense côtière. Très rapidement ce qui reste de la flotte ukrainienne s'est retrouvé coincé à Odessa. Son navire amiral, la frégate *Hetman Sahaidachny*, en carénage à Mikolaïev a été sabordé le 3 mars. Elle a demandé au chantier français qui la fournit de ralentir la construction de patrouilleurs destinés à équiper ses garde-côtes. Mais elle peut encore compter sur des missiles de défense côtière et des mines qui dérivent par centaines jusqu'à la côte turque, perturbant l'activité des pêcheurs locaux. Selon les Russes, les abords des ports d'Odessa, d'Otchakov, de Tchernomorsk et de Ioujny auraient été minés.

En face la flotte russe disposerait d'une trentaine d'unités, et de quelque 3000 soldats à bord de onze bâtiments amphibies. La majorité de ces unités sont issues de la période soviétique ou dérivées. Elles avaient été conçues au service d'une stratégie visant à s'opposer aux renforts, notamment des porte-avions, venant des USA lors d'un conflit entre l'Ouest et l'Est. Après la disparition de l'Union soviétique, l'effort principal porta sur les sous-marins et sur les missiles. La construction des navires de surface prit du retard car les principaux chantiers avaient été cédés à l'Ukraine, le savoir-faire éparpillé, et les transferts de technologie proscrits.

Depuis la conquête de la Crimée elle s'appuie sur la base de Sébastopol, bien défendue. Les marins soviétiques avaient montré par le passé un comportement « rugueux ». Du temps de l'Union soviétique les unités de la mer Noire n'hésitaient pas à entrer en collision avec les bâtiments américains qui voulaient, selon une habitude qui perdure, exercer un droit de passage inoffensif, comme en 1988 avec l'USS *Yorltown* et l'USS *Caron*. Il semblerait que les marins russes aient repris l'héritage. Le 23 avril 2021, les forces armées russes effectuent des tirs de semonce sur la frégate britannique HMS *Defender*, accusée de naviguer dans les eaux territoriales de la Crimée. Le Président russe avait déclaré de manière prémonitoire à cette occasion, « Même si nous avons coulé ce navire, il aurait été difficile d'imaginer que le monde se serait mis sur la voie de la Troisième guerre mondiale »,

Dès le 24 février, la flotte russe, qui maîtrise les mers Noire et d'Azov, exerce un blocus maritime pour asphyxier l'Ukraine. Le même jour le croiseur *Moskva* et la corvette *Vasily Bykov* se lancent dans une opération offensive, bombardent cette fameuse île aux Serpents, qui est capturée par les forces amphibies. La première semaine au moins 5 bâtiments de commerce sont frappés par la flotte russe. Les ports ukrainiens sont régulièrement bombardés.

Dans la lutte de la mer contre la terre, les bâtiments de combat russes, frégates et probablement sous-marins, mettent à profit leur liberté d'action pour frapper avec efficacité des objectifs terrestres lointains avec des missiles de croisière, les Kalibr, tirés en salves. Ils avaient connu leur baptême du feu à partir de la mer Caspienne, lors de la guerre de Syrie en octobre 2015, en tirant sur des cibles dans les provinces de Raqqa et d'Alep. Cette tactique illustre la pertinence du choix par la Marine nationale d'équiper ses FREMM et ses SNA de la classe *Suffren* du missile de croisière naval. Il ne faut pas confondre ces tirs avec ceux beaucoup plus limités des missiles hypervéloces Kinjal, emportés par avions. Ces engins, dont les équivalents chinois sont surnommés, les « Guam killer », ne semblent pas être matures.

En mer d'Azov les forces russes, appuyées par la Marine, capturent le port de Berdiansk et y saisissent 5 patrouilleurs des gardes-côtes, ainsi que 2 patrouilleurs et un remorqueur de la Marine, avant d'attaquer Marioupol, port important après la perte de la Crimée pour les exportations de la région sud-est de l'Ukraine.



Le croiseur lance-missiles *Moskva* ©Wikipédia

La maîtrise de la marine russe est plus limitée dans la bande côtière. Elle prend des risques pour bombarder les villes, tenter des débarquements. Elle a perdu à Berdiansk, le 24 mars un ou deux bâtiments de débarquement de plus de 50 ans d'âge des classes Alligator et Ropucha, mais son revers le plus spectaculaire vient de la perte du vieux croiseur Moskva, que les avions des porte-avions français avaient pisté dès 1983. Les bâtiments de guerre ex-soviétiques ont été conçus pour emporter plus de missiles en superstructures que leurs homologues des marines de l'OTAN, qui les protègent en soute. Ils sont ainsi beaucoup plus vulnérables. En vieillissant quand leur électronique n'est pas mise à niveau ou mal entretenue par manque de budget, leur valeur militaire décroît. Naviguer ainsi à proximité de côtes adverses, sans un soutien aéronaval est un choix tactique risqué.

Le blocus commercial

La navigation commerciale est confrontée à des conditions très difficiles, sur les routes maritimes qui relient le Bosphore à Odessa et à Novorossiysk, ainsi qu'à la mer d'Azov, par le détroit de Kertch. Les bâtiments de commerce paient un lourd tribut à la guerre, victimes de tirs de missiles ou de bombardements, quelle que soit la couleur du pavillon. Certains ont été endommagés, coulés, des ports ont été détruits. Ils doivent échapper aux mines dérivantes et à la détermination des Russes. Le 9 avril ils tirent sur le cargo sous pavillon maltais, l'*Apache*, soupçonné de se rendre à Marioupol. Or l'Ukraine est tributaire du trafic de ses ports de la mer Noire Mikolaïev, Chornomorsk, Pivdenniyi, Odessa, ainsi que de ceux de la mer d'Azov, Berdiansk et Marioupol. En temps normal, elle exporte entre 40 et 50 % de sa production en quasi-totalité par la mer Noire. Ce blocus est pour elle une catastrophe.

Le 1er avril, une quarantaine de gros vraquiers chargés de céréales ou d'huile de tournesol, est bloquée par la marine russe dans les ports ukrainiens. Entre 100 et 300 navires ne peuvent pas sortir de la mer Noire. La route du blé est ainsi coupée avec un impact alimentaire déstabilisant sur son cours et sur un certain nombre de pays d'Afrique. Le monde revit les conditions de la « tanker war » des années 1985/1988 dans le Golfe persique, où l'Iran voulait interdire l'exportation de pétrole de son adversaire irakien, comme la Russie d'aujourd'hui veut couper la route des céréales ukrainiennes. Ce faisant elle affaiblit l'Ukraine mais affame les 27 pays qui en dépendent pour plus de la moitié de leur consommation de ces précieuses cargaisons. Le risque de déstabilisation est très grand, mais un retour des printemps arabes, est peu vraisemblable car les dirigeants ont tiré les leçons de l'épisode précédent.

Plus préoccupant pour l'« allié chinois », la « route de la soie ferroviaire » entre la Chine et l'Europe a été interrompue, entraînant une augmentation de trafic de 5 à 8 % sur les routes maritimes, déjà proches de la saturation. L'utilisation de la voie ferrée de près de 10.000 km, qui transite par Moscou, la Biélorussie et la Pologne, en direction de l'Allemagne est interrompue car elle expose aux sanctions. Le 13 avril la Chine tente un nouvel itinéraire plus long à partir Xi'an via le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Roumanie, la Hongrie, la Slovaquie, la République tchèque, en faisant partir un train de 42 conteneurs à destination de Mannheim.

Une session extraordinaire de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a été consacrée les 10 et 11 mars 2022, aux incidences de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les transports maritimes et les équipages trop souvent oubliés. Elle a demandé à la Russie de garantir la sécurité des gens de mer et la sûreté de navigation internationale, et au Secrétaire général des Nations Unies la mise en place d'un corridor maritime sûr pour permettre l'évacuation des navires des zones à haut risque et de soulager les souffrances des marins.

Les taux de fret augmentent alors que se dessine une pénurie d'équipages dans la flotte mondiale, composés par 14,5 % de Russes et d'Ukrainiens, représentant près de 2 millions de marins.

Sur les autres mers

Mais la mer est pour la plus grande part un espace international, la tension dépasse le bassin fermé de la mer Noire. Pendant le conflit, sur les autres théâtres, la marine russe s'exerce ostensiblement en mer Caspienne et en mer Baltique. En Méditerranée, elle renforce sa présence en déployant une vingtaine d'unités, le double de la moyenne.

Les marines de l'OTAN ne restent pas l'arme au pied avec le souci constant d'éviter l'escalade. Elles déploient un effort exceptionnel en Méditerranée orientale, où a été déployé le groupe aéronaval du *Charles de Gaulle*. Le porte-avions *USS Harry S. Truman* effectue des intrusions jusqu'en mer Adriatique. Les alliés s'exercent en mer Baltique, mais aussi dans le passage maritime stratégique entre l'océan Atlantique et les mers arctiques russes. La gesticulation nucléaire russe a impacté la posture des pays du club. En mer Noire, l'OTAN ne peut compter que sur la Turquie car ses deux autres membres, la Bulgarie et la Roumanie, ont des flottes très modestes

Ce qui se passe sous les eaux est aussi sujet d'inquiétude, par la vulnérabilité des câbles sous-marins sur lesquels transite le principal système d'échanges de la finance mondiale, le fameux SWIFT, dont a été exclue par sanctions la majorité des banques russes. Les

cyberattaques complètent les missiles. En 2014, la Russie avait pris le contrôle des infrastructures Internet en Crimée juste avant son annexion, en s'emparant d'un nœud de communications, puis avait coupé les câbles de connexion. La conquête du Sud de l'Ukraine serait de nature à donner à la Russie un contrôle important et un avantage politique autant qu'économique sur le support du trafic internet de et vers l'Ukraine Est surveillée avec une acuité particulière, le *Yantar* navire océanographique collecteur de renseignements, habitué à musarder à la verticale des câbles.

Même si la menace d'un blackout numérique d'origine russe est mesurée, le risque d'espionnage est plus important. Il est donc fondamental de s'en protéger par les actions appropriées dans le « seabed warfare », le domaine de lutte des grands fonds.

D'ici quelque temps les déflagrations devront céder la place à la négociation. Dans les opérations actuelles, le port d'Odessa semble relativement épargné, même si des objectifs sont frappés à proximité. Il devient le verrou d'un des derniers accès maritimes de l'Ukraine. Il est bien difficile de prédire son sort, mais le symbole qu'il représente et l'image qu'il véhicule peuvent lui assurer une forme de protection. Comme on peut le constater le 23 avril, ce qui se passe en mer est moins spectaculaire qu'à terre, mais essentiel pour l'avenir d'une planète mondialisée. La Russie dans une stratégie navale offensive inhabituelle découvre l'intérêt maritime de la course à la puissance. Cette guerre ne fait que confirmer cette vision de Richelieu que « celui qui commande sur mer possède un grand pouvoir sur terre ».



Le porte-avions *Charles de Gaulle* déployé en Méditerranée orientale pendant la mission *Clémenceau 2022*
©Marine nationale

Brèves marines

La mer d'Azov, un enjeu de la guerre
en Ukraine

Professeur Martin MOTTE

La mer Caspienne : Puissance et énergie

Centre d'études stratégiques de la Marine

La mer d'Azov, un enjeu de la guerre en Ukraine

par le professeur Martin Motte

Ancienne mer intérieure russe puis soviétique, la mer d'Azov a été partagée en 1991 entre l'Ukraine et la Russie. A partir de 2014 et l'annexion de la Crimée, l'Ukraine n'a gardé que le contrôle de la côte septentrionale. La mer d'Azov est alors devenue l'un des fronts de la guerre hybride opposant Kiev et Moscou. En effet, malgré sa taille et sa profondeur réduites, elle revêt une importance stratégique, économique et symbolique majeure pour les deux pays. Cette importance explique la volonté de la Russie d'en faire de nouveau une mer intérieure, ambition qui constitue l'un des objectifs de son intervention militaire en Ukraine.

UNE MER AUX ENJEUX MULTIPLES

Située au nord-est de la mer Noire, la superficie de la mer d'Azov est seulement de 39 000 km², soit à peu près la taille de la Suisse, ce qui la place au 68^e rang des étendues d'eau mondiales. Mais son importance stratégique excède de beaucoup sa superficie. Commercialement d'abord, elle est l'interface entre la vallée du Don, qui parcourt la Russie occidentale sur près de 2000 km, et la mer Noire, à laquelle elle est reliée par le détroit de Kertch, large de 4,5 à 15 km et long de 5 km. Par la mer Noire, la mer d'Azov connecte le *heartland* russe à la Méditerranée : elle est à ce titre un maillon central des « routes du blé », d'où l'importance que lui ont accordée les Grecs, les Romains, les Byzantins, les Génois, les Vénitiens et les Ottomans, avant sa conquête par les Russes en 1774. Depuis la fin du XIX^e siècle, elle est aussi la mer par laquelle est exportée une partie de la production charbonnière et sidérurgique du Donbass. C'est enfin un

espace très poissonneux et possiblement doté de réserves en hydrocarbures.

Militairement, la mer d'Azov est indissociable de la Crimée pour deux raisons. Tout d'abord, les facilités logistiques offertes par le Don permettent au maître du *heartland* de concentrer dans cette mer les forces nécessaires à l'attaque ou à la défense de la péninsule. D'autre part, le caractère pratiquement clos de la mer d'Azov en fait un bastion flank-gardant l'Est de la Crimée. Ces logiques ont joué lors de la conquête de la Crimée par les Russes en 1771, pendant la guerre de Crimée (1853-1856), pendant la guerre civile russe (1917-1923) et pendant la Seconde Guerre mondiale.

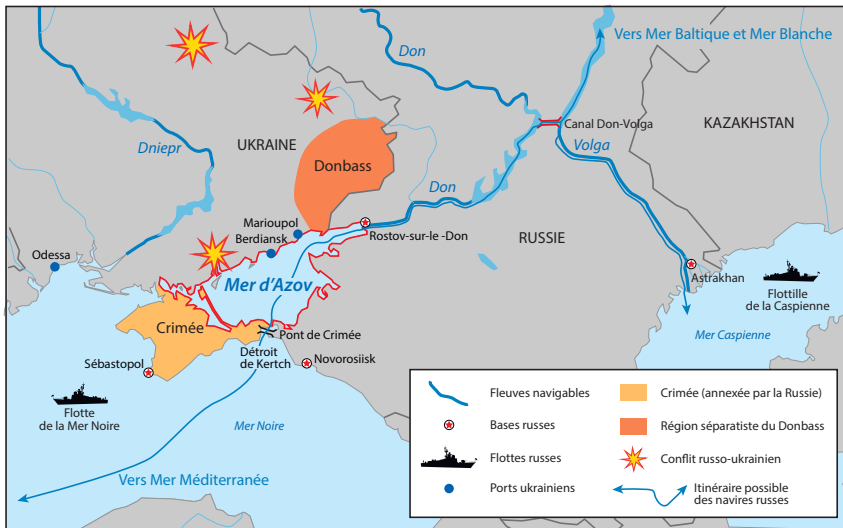
En somme, le contrôle de la mer d'Azov favorise celui de la Crimée, qui confère à son possesseur une position centrale en mer Noire, laquelle, à son tour, constitue le plus court chemin du *heartland* à la Méditerranée. L'importance géopolitique de ce chemin pour la Russie a été soulignée tant par le pseudo-testament de Pierre le Grand – un faux élaboré longtemps après la mort de ce tsar en 1725, mais dont une partie au moins reflète bien ses ambitions – que par les analyses de l'amiral Mahan (*The Problem of Asia*, 1900) et de Mackinder (« *The Geographical Pivot of History* », 1904). Cette importance a encore été renforcée par la politique soviétique d'aménagement des voies de navigation intérieure. En effet, depuis l'ouverture en 1952 du canal Don-Volga, la mer d'Azov est devenue une plaque tournante du « système des cinq mers », puisque c'est elle qui relie la mer Noire à la Caspienne, elle-même reliée à la Baltique et à la mer Blanche.

À l'enjeu géopolitique s'est ajouté l'enjeu symbolique d'une région conquise sur l'islam, défendue contre les Franco-Britanniques pendant la guerre de Crimée et où se jouèrent des épisodes centraux de la « grande guerre patriotique » contre le nazisme. Les deux

principaux ports de la mer d'Azov, Marioupol et Berdiansk, ont été fondés par les Russes en 1779 et 1827. Au plan ethnique, les Russes sont majoritaires sur la façade occidentale de la mer d'Azov comme sur sa façade orientale et fortement présents sur sa façade septentrionale. Bref, pour Moscou, cet espace a une valeur existentielle. Mais il en va de même pour les Ukrainiens dans la mesure où la Russie s'est en grande partie appuyée sur leurs ancêtres cosaques pour conquérir la Crimée et la mer d'Azov.

Russie et les eaux occidentales dépendant de la Crimée, donc revendiquées par les deux compétiteurs. Toutefois, seule la Russie avait les moyens de ses revendications, non seulement parce qu'elle alignait bien plus de navires de combat, mais aussi parce qu'elle disposait en mer Noire de deux grandes bases navales encadrant à distance le détroit de Kertch : Sébastopol à l'Ouest et Novorossiisk à l'Est.

©CESM



DES ENJEUX SOURCES DE TENSIONS

Au sein de l'URSS, la division entre les côtes occidentale et septentrionale de la mer d'Azov, qui relevaient de l'Ukraine, et sa côte orientale, qui relevait de la Russie, n'avait guère qu'une portée administrative. Depuis l'indépendance de l'Ukraine en 1991, elle est devenue politique, d'où un certain nombre de tensions à partir de 2003.

Après l'annexion de la Crimée par la Russie début 2014, la mer d'Azov se trouva divisée en trois zones : les eaux septentrionales relevant de l'Ukraine, les eaux orientales relevant de la

Sur le plan commercial en revanche, l'avantage allait à l'Ukraine, qui possédait les deux bons ports de la mer d'Azov, Berdiansk et surtout Marioupol. Mais le pont de Crimée inauguré par Vladimir Poutine en mai 2018, reliant la péninsule à la Russie en enjambant le détroit de Kertch, a fait chuter leur trafic, car les navires marchands de plus de 33 mètres de tirant d'air ne peuvent passer en dessous. De facto, le président russe a ainsi mis en place un blocus partiel de la mer d'Azov. L'Ukraine a réagi en basant des garde-côtes à Berdiansk à partir de septembre 2018. En novembre de la même année, les Russes, invoquant la défense de leurs eaux territoriales, ont ouvert le feu

contre des bâtiments ukrainiens qui tentaient de passer sous le pont.

Cette tension croissante sur la mer d'Azov est vraisemblablement à corréliser avec un événement intervenu en 2015 : des navires russes croisant en mer Caspienne ont tiré des missiles sur des bases de Daesh situées au Levant. Il s'agit d'une véritable révolution, car dans le classique référentiel mahanien et mackindérien, la Caspienne, située en plein Heartland, n'avait aucun intérêt géostratégique. De nos jours au contraire, elle joue un rôle central dans ce que le capitaine de frégate Riolland a nommé la « stratégie navale continentale » de la Russie (Revue Défense Nationale n°790, mai 2016), puisque des missiles tirés depuis cette mer peuvent atteindre le golfe arabo-persique. Les mêmes missiles tirés depuis la mer Noire couvrent toute la Méditerranée orientale. Or, redisons-le, c'est la mer d'Azov qui relie la Caspienne et la mer Noire.

L'ouverture d'une base navale ukrainienne à Berdiansk a-t-elle fait craindre à la Russie l'installation à terme de moyens anti-accès capables de menacer son contrôle de la mer d'Azov ? Cela expliquerait l'importance que les Russes accordent à la conquête du littoral septentrional dans la guerre en cours. Berdiansk est tombée dès le 27 février 2022, soit trois jours seulement après le début du conflit ; Marioupol est assiégée depuis le 3 mars et sa chute prochaine est jugée probable par de nombreux spécialistes. La Russie aurait alors refait de la mer d'Azov le lac russe qu'elle a longtemps été.

©CESM



La mer Caspienne : Puissance et énergie

Par le Centre d'études stratégiques
de la Marine

Lac salé ou mer intérieure ? Il a fallu attendre 2018 pour que les États riverains trouvent un accord sur la nature de cette immense étendue aquatique. Finalement ni lac ni mer, la mer Caspienne obtient le statut d'« eaux internationales ». Par sa position géographique au carrefour de l'Asie, du Moyen-Orient et de l'Europe, la région de la mer Caspienne est devenue aujourd'hui un enjeu stratégique et surtout économique majeur

UNE ZONE D'INFLUENCE HISTORIQUEMENT SOVIÉTIQUE, AU STATUT JURIDIQUE FLOU

En 1556, le tsar Ivan IV s'empare de la région du Khanat d'Astrakhan, ce qui lui permet de contrôler l'embouchure de la Volga et d'accéder à la mer Caspienne. Cette conquête va alors établir l'influence russe sur la région en repoussant les Ottomans et en limitant la présence perse au sud. Les bouleversements révolutionnaires du début du 20ème siècle modifient l'environnement géostratégique de la région. Bordée uniquement par l'URSS et l'Iran, la mer Caspienne devient un « lac irano-soviétique » régie par des accords bilatéraux en 1921 et 1940.

L'éclatement de l'Union soviétique en 1991 entraîne la création de trois nouveaux états riverains, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan et par conséquent un amoindrissement de l'influence russe et iranienne.

La nature mal définie de la Caspienne- est-ce une mer ou un lac ?- pose alors problème pour délimiter les zones maritimes propres à chaque État et ainsi répartir les ressources.

Pour la Russie et l'Iran, il y a également un enjeu d'influence : le statut de mer qui conduit à appliquer le droit international sur les eaux de la Caspienne remet potentiellement en cause le contrôle russe sur la basse Volga et l'un de ses affluents.

En 2018 un accord est finalement conclu, qui attribue à la mer Caspienne un statut juridique spécial : ni mer, ni lac, elle se situe dans un entre-deux particulier défini comme des « eaux internationales ». Ainsi pour le droit international, la Caspienne ne peut être considérée comme une mer, car elle ne dispose pas de communications naturelles avec les océans du globe. Par conséquent, sa géographie particulière empêche l'application des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

À la suite de l'accord de 2018, des frontières maritimes ont cependant pu être tracées, constituant une avancée majeure pour la stabilité de la région depuis la fin de l'URSS, bien que certaines zones fassent encore l'objet de discussions, notamment pour l'Iran, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan. En effet, ces deux derniers États se disputent les gisements de Kapaz et ACG (Azeri-Chirag-Gunashli), tandis que le gisement d'Alov est à la fois revendiqué par le Turkménistan et l'Iran.

LA FRAGMENTATION DE L'ESPACE STRATÉGIQUE CASPIEN

À partir de 1991, deux axes d'influence aux enjeux différents vont apparaître.

Un axe nord-sud, regroupant la Russie et l'Iran, pour qui la mer Caspienne est avant tout un espace de projection de puissance. Les deux pays ayant d'autres zones maritimes et d'autres ressources énergétiques sur leur territoire, la mise en valeur de la Caspienne n'est pas leur priorité et ils se concentrent avant tout sur leurs capacités militaires pour défendre leurs intérêts dans la région. Lors

de l'accord de 2018, les deux États insistèrent d'ailleurs sur l'interdiction de navigation pour toute flotte étrangère : à l'heure actuelle, seuls les navires battant pavillon de l'un des 5 états limitrophes peuvent naviguer en mer Caspienne.

Le second axe, est-ouest, regroupe l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan. Pour ces États, la Caspienne est essentiellement un espace maritime source de ressources naturelles. Leur développement économique après les indépendances s'est principalement construit sur l'exploitation des ressources énergétiques via des contrats Production Sharing Agreement (PSA) avec la France, le Royaume-Uni et les États-Unis. On estime que la mer Caspienne concentre dans ses eaux 2% à 6% des réserves mondiales de pétrole et 6% à 10% des réserves de gaz.

UN POINT DE PASSAGE ENTRE OCCIDENT ET ORIENT

La mer Caspienne constitue aujourd'hui un lien essentiel entre l'Asie et l'Europe. Ses ressources ont naturellement attiré les pays occidentaux qui ont encouragé la mise en place d'un oléoduc traversant trois états alliés (quoique non riverains pour deux d'entre eux) : l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie.

En outre, les états de la Caspienne, afin de diversifier leurs économies trop dépendantes des rentes énergétiques, ont pris part à plusieurs projets régionaux liés aux flux de marchandises, afin de devenir des points de passage stratégiques pour le commerce régional.

La Belt and Road Initiative chinoise (2013) et le « couloir du milieu » turc (2015) prévoient tous deux de traverser la mer Caspienne, ce qui a donné lieu à la construction de nouvelles infrastructures portuaires à Aqtau et Kuryk au Kazakhstan et à Turkmenbachi au Turkménistan. Quant au port de Bakou, en

Azerbaïdjan, il a été entièrement modernisé, agrandi, et relié à une ligne ferroviaire traversant la Géorgie et la Turquie.

La coopération grandissante entre les États a même fait naître l'idée, en 2016, d'un projet de canal entre la mer Caspienne et l'océan Indien, pouvant faire concurrence au canal de Suez, et intéressant aussi bien la Russie que la Chine. Si le projet n'a pas été concrétisé, il démontre cependant la volonté régionale de transformer la Caspienne en point de passage stratégique mondial.

En devenant un corridor énergétique entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie, la mer Caspienne entre dans le grand jeu des flux énergétiques, ce qui explique la détermination de la Russie et de l'Iran, à ne laisser aucune flotte étrangère naviguer dans ses eaux, et les autres États, à développer leur influence et leur puissance militaire dans la région.

UNE REGION EN PLEIN RÉARMEMENT

Si les États riverains maintiennent entre eux des liens diplomatiques étroits, les tensions autour des ressources énergétiques ont encouragé depuis plusieurs années le développement et la modernisation des flottes militaires.

Le Turkménistan et le Kazakhstan, qui n'ont possédé pendant longtemps qu'une marine de garde-côtes, ont développé au cours des années 2000 leur propre marine de guerre pour défendre leurs intérêts souverains. L'apparition de ces nouveaux acteurs en mer Caspienne a conduit d'ailleurs en 2015 à une escarmouche qui fit un mort entre l'Iran et le Turkménistan. Par ailleurs, depuis 2017, le Turkménistan a commencé à réaliser ses propres exercices navals.

Ces dernières années, l'Iran, a également renforcé sa présence en mer Caspienne en créant de nouvelles infrastructures et en

déployant des unités spéciales du Corps des Gardiens de la Révolution. De nouveaux navires permettent également à l'Iran de protéger son domaine maritime en certains endroits contestés avec le Turkménistan et surtout l'Azerbaïdjan, notamment autour des gisements d'hydrocarbures et de gaz.

L'Azerbaïdjan, deuxième flotte de la région, multiplie les exercices, les partenariats et les contrats avec des puissances étrangères, notamment avec la Turquie, Israël et les États-Unis. Le pays cherche à se positionner comme un acteur majeur dans la région, notamment dans le cadre de ses partenariats économiques. Sa flotte, plus petite et moins puissante que celle de la Russie dispose néanmoins de navires modernes.

Les deux premières puissances navales de la Caspienne entretiennent une relation d'ailleurs assez ambiguë, la Russie n'hésitant pas à faire des démonstrations de force proches des côtes azerbaïdjanaises, tout en réalisant des exercices militaires conjoints avec l'Iran et le Kazakhstan.

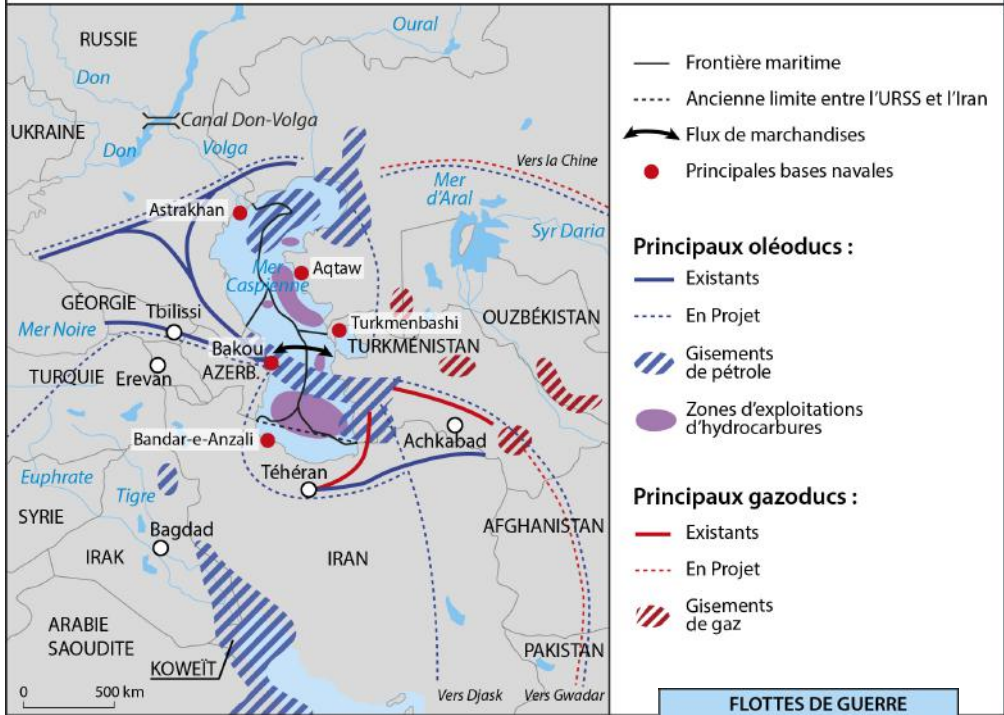
La flottille russe de la Caspienne n'a pas été réellement affaiblie par la chute de l'URSS. Depuis 2015 elle connaît même une phase de modernisation de ses navires, et développe ses infrastructures portuaires. Le contrôle de la Volga par Moscou permet également le transfert de navires depuis la mer d'Azov et la mer Noire, voire de la Baltique via les canaux commerciaux. Cette flottille participe avant tout à la protection de l'influence et de la souveraineté russes, mais elle peut également effectuer des frappes de longue portée, comme ce fut le cas en 2015 en Syrie, et en 2022 en Ukraine.

Mer quasi-fermée et enclavée, la mer Caspienne peut donc désormais être le point de départ de frappes sur des théâtres éloignés.

Le conflit actuel en Ukraine a des conséquences sur la région de la Caspienne. Les tensions entre la Russie et l'Azerbaïdjan ressurgissent après une accusation de violation du cessez-le-feu avec l'Arménie, laissant entendre un retour potentiel des hostilités dans la zone du Haut-Karabakh. L'Union européenne cherche quant à elle à sortir de sa dépendance énergétique vis-à-vis de la Russie et les nouvelles opportunités offertes par le corridor énergétique caspien, relié à la Chine, intéressent déjà plusieurs états.

Les enjeux autour de la mer Caspienne continueront certainement de s'intensifier dans les années à venir, faisant potentiellement de la région un pivot stratégique – et dangereux – entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie et la Russie.

LE CORRIDOR ÉNERGÉTIQUE CASPIEN



©CESM

FLOTTES DE GUERRE	
RUSSIE (composition variable selon les transferts)	
	Frégates : 2
	Navires de débarquement : 6
	Corvettes : 14
	Dragueurs de mines : 3
AZERBAÏDJAN	
	Sous-marins de poche : 4
	Frégate : 1
	Patrouilleurs : 11
	Navires de débarquement : 6
	Corvette : 1
	Dragueurs de mines : 7
IRAN	
	Patrouilleurs lance-missiles : 4
TURKMÉNISTAN	
	Patrouilleurs lance-missiles : 2
KAZAKHSTAN	
	Patrouilleurs lance-missiles : 4
	Patrouilleurs : 4
	Patrouilleurs rapides : 6
	Dragueurs de mines : 2

NOTES

LA REVUE *ÉTUDES MARINES*

Les numéros publiés :

N°1- *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes. La place de l'autorité judiciaire.* Octobre 2011

N°2- *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3- *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4- *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5- *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6- *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française.* Mai 2014

N°7- *Union européenne : le défi maritime.* Décembre 2014

N°8- *Abysses.* Juin 2015

N°9- *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10- *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série- *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11- *Littoral.* Décembre 2016

Hors série- *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12- *Ruptures.* Juin 2017

N°13- *Marins.* Décembre 2017

N°14- *Liberté.* Juin 2018

Hors série- *La Marine dans la Grande Guerre.* Novembre 2018

N°15- *Nourrir.* Janvier 2019

N°16- *Énergies.* Juin 2019

N°17- *Stratégie.* Janvier 2020

N°18- *Enjeux climatique.* Juin 2020

N° 20- *Air et Mer.* Novembre 2021

Hors série- *La Marine nationale au service des français.* Mars 2022

RETROUVEZ AUSSI LE CESH À TRAVERS :

Centre de réflexion stratégique, le CESH diffuse plusieurs publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Chaque semestre, des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

Brèves marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité.

Les amers du CESH

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

La passerelle

À travers ce webinaire, découvrez les missions et les opérations de la Marine nationale en interagissant avec les femmes et les hommes qui la composent.

Echo

Deux fois par mois, le CESH reçoit dans ce podcast un invité qui partage ses connaissances et son expertise sur un sujet de stratégie maritime.

Périscopes

Chaque mois ce podcast permet de croiser les regards de différents experts sur une thématique liée aux enjeux navals et maritimes.



Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
cesm.marine.defense.gouv.fr

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :
cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

ISSN 2119-775X

Dépôt légal Juin 2022
Achévé d'imprimé au 2^e trimestre 2022
Impression Sipap-oudin, Poitiers
Réalisation CESM- Aspirant Dubuc Julia

