



L'Europe et la mer

Patrick Hébrard

Vice-amiral d'escadre (2S)

Le vice-amiral d'escadre (2S) Patrick Hébrard a prononcé à l'Académie de Marine en janvier 2022 une conférence du plus haut intérêt pour tous les Européens, qu'ils soient ou non marins. Le présent article en reprend l'essence et requiert en conséquence la plus large diffusion. La Revue maritime remercie l'Académie de Marine de l'autoriser à participer à cette « mission d'intérêt maritime ».

Pour Fernand Braudel, l'histoire est un instrument privilégié de décryptage et de compréhension du monde. La première partie est consacrée à un rappel historique dont les nombreux historiens présents dans cette assemblée voudront bien excuser la rapidité et les insuffisances. Mais il est intéressant de voir que cette histoire maritime a contribué à l'élaboration d'une conscience européenne.

La seconde partie décrit le long chemin de l'Union européenne vers la mer, car l'on peut parler, sur ce sujet, d'une vocation tardive qui a justifié l'expression de « *sea blindness* » jusqu'à cette dernière décennie.

La mer a contribué à l'éveil d'une conscience européenne

« L'Europe, c'est pour une part essentielle, des navires, des convois, des victoires sur l'immensité des eaux salées¹ » écrivait Fernand Braudel. Entre l'Antiquité et la fin du 19^e siècle, la mer a permis des échanges entre les pays européens, échanges économiques, culturels, religieux, et scientifiques. L'appât des richesses a créé une compétition entre les pays, poussant à la découverte du monde et de nouvelles richesses, à l'amélioration des navires et des armements, conduisant aussi à des guerres. L'Europe a régné sur les mers pendant quatre siècles, avant de laisser la place aux États-Unis, et maintenant à des pays émergents.

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

De l'Antiquité au début du Moyen Âge, l'essentiel se passe en Méditerranée, avec la Grèce et l'empire Romain. L'invention de la quille, vers 1 500 av JC, par les Phéniciens, avait permis de développer la navigation en haute mer. Des comptoirs s'établissent tout autour de la Méditerranée, tenus par des commerçants grecs ou phéniciens. Ces comptoirs deviennent des colonies où se mélangent Grecs et populations locales, qui s'étendent de la mer Noire à la Sicile, au sud de l'Italie, de la France et au Nord-est de l'Espagne. La culture grecque s'installe ainsi autour de la Méditerranée. L'art, l'architecture, la religion, le régime alimentaire grecs sont devenus des caractéristiques des cultures du littoral méditerranéen dont l'influence est encore visible aujourd'hui.

Les navires de commerce sont aussi capables de transporter des troupes soit pour protéger des cargaisons contre les pirates, soit pour les débarquer lors d'une opération militaire. Les pirates sont, à cette époque, la principale menace pour le trafic commercial. Même César en a été victime. Il n'y a pas à l'époque de marine de guerre, même si progressivement ces navires vont être dotés d'un éperon et d'un château, utilisé par Alexandre le Grand lors du siège de Tyr pour accroître la portée des catapultes et des archers.

À cette époque, déjà, des marins s'aventurent en Atlantique, le long des côtes. Au 5^e siècle av JC, c'est le Carthaginois Hannon qui franchit les colonnes d'Hercule pour longer les côtes d'Afrique et vers 330 av JC c'est Pytheas, un marchand grec vivant à Marseille, qui longe les côtes européennes jusqu'en mer du Nord. Il note l'existence de marées et leur lien avec les phases de la lune ainsi que la hauteur du soleil sur l'horizon qui sont les premières estimations de la latitude. Dès cette époque, les philosophes et les savants grecs parviennent à démontrer que la terre est ronde avec Aristote et un siècle plus tard que sa circonférence est proche de 40 000 km avec Ératosthène. Enfin, il faut citer la première carte de Ptolémée au 2^e siècle ap. JC qui utilise le concept de latitude et longitude.

Rome étend son empire sur les villes grecques et leurs colonies, mais s'enrichit de ses dieux, de sa philosophie et de son art. Et Rome, à son tour, laisse son empreinte sur la Gaule et règne sur la Méditerranée jusqu'à la fin de l'empire romain d'occident. Sous l'empereur Auguste, au début de notre ère, il fallait 2 000 navires de 400 tonnes par an pour ravitailler en céréales et en vin la ville de Rome qui comptait à l'époque un million d'habitants – soit six navires par jour. Les navires vont aussi permettre l'expansion de la religion chrétienne, avec Pierre et Paul qui meurent à Rome sous Néron.

Le Moyen Âge est marqué par les conquêtes arabes, la propagation de l'islam, par l'aventure Viking avec une architecture de leurs drakkars qui diffère



Géopolitique

géopolitique géopolitique

selon qu'ils étaient construits dans le nord, aptes à affronter la haute mer, ou au Danemark où plus légers et maniables, ils pouvaient pénétrer profondément dans les rivières. C'est l'épopée d'Erik le Rouge vers l'Islande, puis le Groenland où il établit une colonie qui atteindra 5 000 personnes, avant d'être obligé de repartir en raison du refroidissement de la terre. Un autre viking, Herhjolffsson atteindra le continent américain, mais n'y restera pas.

C'est aussi dans cette période qu'apparaissent des cités portuaires en Italie qui vont devenir des thalassocraties – la première est Amalfi qui empêcha les musulmans de prendre Naples tout en commerçant avec eux. Ses marins furent les premiers à adopter la boussole pour naviguer – une invention chinoise parvenue jusqu'en Europe, par les commerçants arabes. Envahie par les Normands, elle est conquise par Pise en 1137. Pise tenait aussi la Corse et la Sardaigne mais dût abandonner la Corse à Gênes et la Sardaigne à l'Espagne avant de devenir une colonie de Florence. Gênes eût la maîtrise de la mer Tyrrhénienne, Venise tenait l'Adriatique. Son Arsenal employa jusqu'à 16 000 personnes. Ces deux cités détenaient des comptoirs en Méditerranée particulièrement au Moyen Orient où arrivaient les routes de la soie, et en mer Noire, et se firent la guerre pendant quatre siècles. Les armées des croisés utilisèrent leurs services, mais eurent à souffrir de leurs guerres commerciales qui interrompirent à plusieurs reprises leurs ravitaillements et leurs renforts.

Les richesses qui transitaient par la Méditerranée furent transportées dans le nord de l'Europe, soit via l'Atlantique, soit par les fleuves en échange de produits nordiques comme le hareng. Le nord s'organisa aussi pour commercer en créant la Ligue hanséatique. Elle comptera jusqu'à 200 villes réparties entre la Belgique et la Finlande. La Ligue assurait sa sécurité, avait ses règles commerciales et disposait d'une Diète informelle. Plutôt que la guerre, elle préférait imposer des sanctions économiques. Bruges, Anvers, Gênes et Venise étaient au cœur de ce commerce et leurs représentants, ainsi que leurs familles s'adaptaient à la langue et aux coutumes locales.

Ces transits par l'Atlantique nécessitaient de renforcer la solidité des navires et l'augmentation du volume marchand d'accroître leur capacité. Voiles, ancres, cordages furent améliorés et les savoir-faire échangés entre le nord et le sud. Les cartes firent leur apparition – les Portolan², d'abord dessinées sur des peaux, elles furent de plus en plus précises avec les navigations.



Un Portulan

La prise de Jérusalem par les musulmans et la chute de Constantinople en 1453 aux mains des Ottomans allaient fermer le commerce des routes de la soie

2. Ou portulans (NDLR)

et obliger de rechercher de nouvelles routes pour rejoindre l'Inde et la Chine.

Les Portugais, grâce à Henri le Navigateur, vont explorer les côtes africaines jusqu'à passer le cap de Bonne-Espérance en 1487 avec Bartolomé Dias. Les Espagnols cherchèrent une route ouest, avec Christophe Colomb, dont les Portugais avaient refusé de financer l'expédition. Il atterrit aux Amériques en croyant avoir rejoint les Indes. Les voyages se multiplièrent et il fallut l'intervention du Saint Siège pour éviter des conflits entre les deux pays avec le traité de Tordesillas en 1494. L'Atlantique sud et l'océan Indien furent attribués au Portugal et l'ouest, et le Pacifique, aux Espagnols. L'Angleterre, la France, les Pays Bas et la Russie ne reconnurent pas ce Traité.

Ces voyages font progresser l'art de la navigation et la qualité des cartes nautiques, qui se développent dans plusieurs pays européens, avec Mercator et l'imprimerie. Ils permettent de découvrir de nouvelles populations dont ils exploitent les richesses. Les navigateurs vont aussi propager des maladies fatales pour certaines populations et développer l'esclavage. Les rivalités entre les pays vont conduire à des conflits.

Ces découvertes eurent deux conséquences : un enrichissement considérable de l'Espagne et du Portugal qui vont attirer les autres nations européennes et une émigration vers leurs colonies qui va affaiblir ces deux pays. Le drame de l'invincible armada de Philippe II, en 1588, va sceller la fin du règne espagnol sur les mers. Pourtant l'expédition de Drake, l'année suivante, voulant libérer le Portugal en attaquant Lisbonne, alors espagnol, va connaître des pertes encore plus importantes.

En Méditerranée, l'expansion ottomane subit deux défaites, lors de l'attaque de Malte en 1565, défendue par les Chevaliers de St Jean et la bataille de Lépante, en 1571. Mais le trafic avec l'Asie reste toujours bloqué.

Des compagnies maritimes se créent à l'initiative des Hollandais. La compagnie des Indes Orientales des Provinces Unies est créée en 1602, suivie par la Compagnie néerlandaise des Indes occidentales en 1621. L'Angleterre crée la sienne en 1613, le Danemark en 1616, et Colbert lance la Compagnie française des Indes orientales en 1664.

Des juristes s'appliquent à préciser les droits des navigateurs et des pays qu'ils représentent. Dans son *Mare Liberum* en 1609, Hugo Grotius considère que la mer est un espace de liberté que l'on ne saurait s'approprier. En 1635, le Britannique John Selden publie une thèse inverse dans son *Mare Clausum* – le roi d'Angleterre est le Seigneur des mers qui appartiennent à l'empire britannique. Le *Navigation Act* de 1651 allait provoquer plusieurs conflits entre les Provinces Unies et l'Angleterre, finalement remportés par Londres, malgré le génie de de Ruyter. L'accès au trône d'Angleterre de William d'Orange, en 1689, allait sceller l'union entre les deux pays et une nouvelle guerre de cent ans contre la France. Au 18^e siècle l'accord se fait sur des eaux territoriales de trois milles et une mer libre. Benjamin Franklin prône cette liberté des mers en raison du commerce qui y transite et qui relie les pays entre eux. Ces règles resteront jusqu'à l'entrée en vigueur en 1994 de la Convention de Montego Bay.



Géopolitique

géopolitique
géopolitique

Au 18^e siècle, l'Angleterre étend son hégémonie sur les mers, tandis que les découvertes se poursuivent avec les expéditions de Cook, de Bougainville, de La Pérouse, de d'Entrecasteaux, de Malaspina...elles embarquent de nombreux scientifiques et naturalistes. Elles vont permettre, enfin, de mesurer la longitude, avec le progrès des montres de marine créées par Harrison, en Angleterre et Ferdinand Berthoud en France. Ces expéditions font l'objet de nombreuses



Un vaisseau 3 ponts

publications qui seront diffusées dans les pays d'Europe.

L'architecture des navires fusionne les savoir-faire du nord et du sud avec l'apparition des vaisseaux armés de plus de 100 canons et un équipage de 700 à 1 200 hommes. A Trafalgar, il y avait 4 000 canons engagés contre 400 à Austerlitz. Les galères disparaissent progressivement. La Marine britannique verra ses effectifs passer de 48 000 hommes en 1713 à 142 000 en 1813.

Au 17^e et 18^e siècles, les populations des ports vont doubler ou tripler et les connections vers l'intérieur se développent pour acheminer les denrées.

Le taux de mortalité était élevé en raison des maladies. Lors d'une traversée de l'Atlantique un équipage perdait jusqu'à 17% de son effectif, avec un taux de morbidité qui pouvait atteindre 32%. L'on doit au Britannique James Lind, au milieu du 18^e siècle, d'avoir trouvé le remède contre le scorbut en recommandant la distribution de citrons et d'oranges. Cook le testera avec succès. Au début du 19^e siècle, il devient possible de conserver la nourriture avec l'invention des conteneurs stériles par Nicolas Appert.

Les blessures étaient aussi une cause de mortalité importante – chutes lors des manœuvres dans les mâts ou combats navals. Les premiers chirurgiens embarquent au milieu du 16^e siècle à bord des galères. Mais les combats provoquaient des blessures épouvantables et les opérations étaient une véritable boucherie. À l'époque des lumières et des grandes expéditions autour du monde, les médecins étaient tout à la fois des philosophes, des botanistes et des naturalistes et on leur doit de nombreux ouvrages décrivant les îles et les pays visités.

La machine de Denis Papin (1679) va susciter l'intérêt des ingénieurs britanniques Newcomen et James Watt, mais la première tentative de propulser un bateau sur une rivière fut celle du français Jouffroy d'Abbans sur la Saône – un échec en 1776, mais un succès en 1783 avec le Pyroscaphe. L'élan était donné et les expériences vont se multiplier, en Angleterre et aux États-Unis. L'Américain Robert Fulton expérimentera son bateau sur la Seine, en 1803, sans attirer l'intérêt de Napoléon... Parallèlement, l'acier fit son apparition pour la construction des coques, pour remplacer le bois, vulnérable aux incendies.

Les premiers bateaux équipés de chaudières furent des bateaux à roue

sur les fleuves. Alimentés au charbon, il fallait des stations pour les ravitailler. Apparaissent alors les premiers transatlantiques en 1838, marchant à la voile et à la vapeur avec des roues à aubes qui s'avèrent vulnérables par gros temps. À partir de 1840, elles sont remplacées par des hélices connectées à la machine par une ligne d'arbre. Le couple provoqué par la rotation de l'hélice allait avoir raison des coques en bois, fragiles. Elles seront progressivement remplacées par de l'acier dont la qualité va s'améliorer progressivement. Il y eût ensuite l'invention du sous-marin. Le premier qui ne dépende pas de l'énergie humaine fut *Le Plongeur*, en France, en 1863, suivi par d'autres en Grande Bretagne, en Espagne et en Suède. Mais il faut attendre le *Gymnote* de Dupuy de Lôme et de Gustave Zédé, en 1888 pour voir le premier sous-marin véritablement opérationnel, qui réalisa plus de 2 000 plongées. La fin du siècle vit le télégraphe par Marconi et l'invention du Diésel.

Tous ces progrès allaient permettre de multiplier les échanges et le commerce mondial augmenta de 400% entre 1870 et 1913. Le canal de Suez inauguré en 1869 permit de raccourcir la durée des voyages, puis le canal de Panama, ouvert en 1914.

L'Europe fut la seule à se lancer sur les océans pendant plus de quatre siècles et à s'appropriier les terres découvertes, souvent au détriment des populations locales. Cela tenait à la compétition entre les pays qui la composent qui ont progressivement amélioré les navires, les conditions de vie, mais aussi les armes pour asseoir leur autorité et profiter des ressources. Mais l'on ne peut contester que le commerce et l'industrie ont contribué à édifier l'Europe, grâce aux océans.

Le 20^e siècle aura vu l'Europe se déchirer au cours de deux guerres devenues des conflits mondiaux dont elle est sortie considérablement affaiblie, amputée de ses colonies et tributaire des États-Unis. La création de la Communauté économique européenne veut panser les plaies et ouvrir de nouvelles perspectives.

La longue marche de l'Europe vers la mer

DR



Sur les 27 États qui composent l'Union Européenne (UE), 22 sont des États côtiers, avec un littoral qui s'étend sur 70 000 km. La surface combinée de la zone économique exclusive (ZEE) des pays membres de l'UE occupe 6,4 millions de km² sans les pays et territoires d'outre-mer. Avec ces territoires, composés du Groenland, des Terres australes au sud de l'océan Indien, de la Nouvelle Calédonie et de la Polynésie,



cette ZEE recouvre près de 25 millions de km² et représente la première ZEE du monde. Plus de 40% de sa population vit à moins de 50 km de la mer et ces régions maritimes génèrent 40% de son PIB. Enfin, selon le rapport *Blue Growth* paru en 2021, l'économie maritime de l'Union Européenne représente 4,5 millions d'emplois, un chiffre d'affaires de 650 milliards d'euros et une valeur ajoutée brute de près de 175 milliards d'euros.

L'Europe a mis près de 30 ans à s'intéresser véritablement à la mer. Le traité de Rome (1957) ne fait aucune mention du domaine maritime. La pêche n'apparaît qu'en 1962 dans la politique agricole commune. En 1977, avec la création de la DG FISH, la politique de la pêche devient indépendante. Les États membres s'entendent pour confier à l'UE la gestion des ressources halieutiques et une politique commune de la pêche (PCP) est publiée en 1983. Elle a été révisée en 2002 pour assurer une pêche plus durable et garantir des revenus et des emplois stables aux pêcheurs.

À la suite du naufrage du pétrolier *Erika* au large des côtes bretonnes en 1999 et de la catastrophe écologique qui s'en est suivie, l'UE crée l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). En 2005, elle crée l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (FRONTEX), rebaptisée en 2016, Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes tout en conservant l'ancien acronyme. En 2006, l'Agence communautaire de contrôle des pêches est créée, devenue l'Agence européenne de contrôle des pêches (EFCA) en 2012.

Les rapports annuels des Nations Unies sur les océans ayant souligné à plusieurs reprises le manque de coordination de la gouvernance maritime, la Commission européenne a demandé au commissaire chargé de la pêche de lancer une vaste consultation sur la future politique maritime. En 2006, un livre vert intitulé « *Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers* », ouvre la voie à la publication du livre bleu « *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne* » (PMI) avec un plan d'action (2007).

Plusieurs directions de la Commission sont concernées par cette politique : la DG MOVE, Mobilité et Transports dont dépend l'Agence européenne de sécurité maritime, la DG ENV, l'environnement, la DG HOME, Migration et affaires intérieures dont dépend l'agence FRONTEX, la DG ENER, l'énergie, la DG REGIO, Politique régionale et urbaine, la DG GROW, l'industrie et depuis 2020, la DG DEFIS, industrie de défense et espace chargée du FED... Cette répartition transverse a été préférée à la création d'une direction générale des mers intégrant réellement toutes les directions concernées. Cette décision a conduit néanmoins à remplacer la DG FISH par la DG MARE dotée de responsabilités étendues pour la coordination de la pêche, du droit de la mer et des affaires maritimes. Le Parlement européen crée, en 2015, l'Intergroupe parlementaire « Mers, rivières, îles et zones côtières » fort de 105 eurodéputés.

Dans cette politique maritime à la rédaction de laquelle la France a largement contribué, il manque le volet Défense en raison, à l'époque, d'une construction européenne séparée en trois piliers structurellement différents.

Cette PMI a été complétée par trois grandes directives qui ont pour but de mieux protéger l'environnement marin, de développer l'« économie bleue » et d'organiser les activités qui se multiplient en mer. Elle a été également enrichie par de nombreuses communications.

L'environnement

La protection de l'environnement est la priorité de l'Union européenne. Elle a fait l'objet d'une directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » entrée en vigueur en 2008, après six années de débats visant à concilier croissance économique et protection de l'environnement. Cette stratégie a fait l'objet de plusieurs adaptations liées à l'accord de Paris et aux rapports du GIEC pour renforcer les mesures de protection et accélérer la suppression des gaz à effet de serre.

La première action a été d'améliorer la connaissance du milieu marin avec la création d'un réseau européen d'observation et de données marines (EMODnet) initié par la DG MARE. Ce réseau comprend aujourd'hui 160 organisations (publiques et privées) travaillant ensemble pour observer la mer, traiter les données et rendre les informations librement disponibles sous sept rubriques allant de la bathymétrie aux activités humaines. Le réseau bénéficie aussi des données recueillies par les satellites Copernicus sur la qualité de l'eau ou le contrôle de la pollution et du réseau CleanSeanet de l'agence européenne pour la sécurité maritime.

Le réseau Natura 2000 est une autre initiative de l'UE qui a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux à terre et en mer. Ce réseau couvre actuellement 8,9% de la surface marine des eaux européennes, essentiellement les aires marines protégées.

En 2019, le « pacte vert » est venu s'ajouter avec pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55% en 2030, par rapport aux niveaux de 1990, et de les supprimer totalement en 2050.

Un rapport, publié en 2020, sur l'état qualitatif des mers européennes a dressé un tableau mitigé de la situation en raison, entre autres, de la pollution générée par les plastiques et des détériorations provoquées par le chalutage de fond. À la suite de ce rapport, une nouvelle stratégie pour la biodiversité à l'horizon 2030 a été publiée pour renforcer la protection des écosystèmes marins, notamment par l'extension des zones protégées.

L'économie bleue

La pêche

La pêche a été le premier domaine dans lequel la Commission est intervenue. Régie par une politique et des règles communes, cette réglementation a pour objectif de préserver les stocks halieutiques pour une exploitation durable des ressources, de protéger l'environnement marin, et de garantir la viabilité économique des flottes de l'Union.



La mise en place de cette politique a été douloureuse. La flotte de pêche de l'UE n'a cessé de décliner depuis le début des années 1990, en nombre et en tonnage. Elle comptait environ 80 000 navires en 2021 (1,7 % de la flotte mondiale). Cette flotte est très diversifiée avec une grande majorité de bateaux de moins de 12 mètres.

Les pays de l'UE produisent 5,7 millions de tonnes de poissons, de coquillages et de crustacés – 4,5 millions de tonnes liées à la pêche et seulement 1,2 millions pour l'aquaculture (2018). Les importations s'élèvent à 9,4 millions de tonnes.

Des plans de gestion pluriannuels fixent un total admissible des captures pour chaque espèce dans chaque bassin et chaque fin d'année, le Conseil européen « agriculture et pêche » se réunit pour fixer les quotas de pêche pour l'année suivante dans les différents bassins européens. Cette politique commence à porter ses fruits. Selon un bilan publié en 2019 par le Comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP) 37% des stocks halieutiques européens sont exploités durablement contre 3% seulement en 2009 et le bénéfice brut a augmenté de 25% entre 2014 et 2017. Ces progrès concernent l'Atlantique du Nord-Est et la mer Baltique, mais la situation est toujours critique en Méditerranée et en mer Noire.

La politique aquacole, en revanche, est en échec. Alors que cette production au niveau mondial est pratiquement équivalente à celle de la pêche en mer, elle n'en représente que le quart en Europe. Le problème majeur vient de l'absence d'autorisation d'exploiter délivrée par les pays qui préfèrent consacrer leur littoral à d'autres activités, telles que le tourisme.

L'UE a également développé des aires marines protégées (AMP) dans lesquelles l'extraction des ressources et la pêche sont réglementées afin de conserver les écosystèmes marins européens et de sauvegarder la biodiversité. En 2020, 11,3% de la surface des mers européennes avaient le statut d'AMP et Bruxelles vient de fixer à 30% leur superficie à l'horizon 2030. Mais de grandes différences existent entre les différents bassins.

Après bien des débats, le Conseil a approuvé un accord entre l'UE et le Royaume-Uni sur les possibilités de pêche pour 2022, ce qui permettra aux pêcheurs de l'UE d'exercer leurs droits de pêche dans l'Atlantique et la mer du Nord.

L'UE a signé des accords de pêche avec plusieurs pays en échange d'une contrepartie financière couvrant les droits d'accès à la ZEE et le soutien au développement durable de la pêche dans les pays partenaires. Il y a actuellement 20 accords dont 13 sont agréés essentiellement en Atlantique et en océan Indien et 7 dormants en attente de ratification.

Le transport maritime

Les pays européens ont progressivement abandonné leurs chantiers navals qui construisaient 80% des navires au début du 20^e siècle. La Chine, la Corée du sud et le Japon construisent aujourd'hui 90% des navires de

commerce. L'Europe se limite aux navires de croisière et à la construction de navires à haute valeur ajoutée.

Le transport maritime représente 77 % du commerce extérieur européen et 35 % de l'ensemble des échanges en valeur entre les États membres de l'UE. Il emploie plus d'un million de personnes et dessert 1200 ports en Europe en comptant le Royaume-Uni. C'est donc un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement internationale. Le transport de passagers s'élève à 420 millions de personnes par an entre les ports européens. Mais le classement des ports européens recule. Rotterdam, premier port européen, autrefois le premier port mondial, est aujourd'hui 11e seulement, dépassé par les ports asiatiques.

Les compagnies européennes de transport maritime détiennent 39% de la flotte mondiale sous pavillon national ou étranger. La Grèce possède la première flotte mondiale avec 17,8 % du tonnage total. Quatre sociétés européennes de conteneurs maritimes figurent parmi les dix premières au monde : Maersk, MSC, CMA-CGM et Hapag-Lloyd. Elles contrôlent 55 % du marché mondial, mais la concurrence avec les entreprises asiatiques est féroce.

La stratégie européenne de transport maritime vise à améliorer la compétitivité du secteur et sa sécurité, à harmoniser les normes et procédures entre les États européens et à réduire sa pollution avec l'objectif de zéro émission de CO2 en 2050, au-delà des objectifs fixés par l'Organisation maritime internationale qui n'exige qu'une réduction de 50%.

Les progrès exigés du transport maritime en matière d'environnement concernent les émissions de gaz à effet de serre et de dioxyde de soufre, mais aussi le bruit sous-marin qui aurait plus que doublé dans les eaux européennes entre 2014 et 2019, l'introduction d'espèces non indigènes et les pollutions par hydrocarbures qui sont en diminution dans les eaux européennes grâce à la surveillance mise en place.

Tourisme

Le tourisme côtier et les croisières en mer sont les secteurs qui ont la plus forte valeur ajoutée de l'économie bleue. L'Europe est le continent le plus visité avec une croissance de 53% du secteur des croisières au cours de la décennie précédente avant d'être impacté par la pandémie. Ce tourisme dépend grandement de la qualité des eaux et de l'environnement. Des progrès importants ont été obtenus avec la directive européenne sur la gestion des eaux de baignade, publiée en 2006. Avec 79,5% de ses eaux considérées d'excellente qualité, la France est en-dessous de la moyenne européenne qui se situe à 84,6%.

La plaisance compte 6 millions de bateaux et 10 000 ports dédiés. Aujourd'hui, 70% de la location de bateaux dans le monde se fait en Europe, avec une part importante en Méditerranée. Une directive européenne sur les bateaux de plaisance (2013) harmonise la sécurité technique, les exigences environnementales et les obligations administratives, désormais adoptée par les législations



nationales. La France est le premier constructeur mondial de voiliers (34% de la production européenne) et le quatrième constructeur mondial de bateaux à moteur de plaisance tandis que l'Italie se classe premier parmi les constructeurs mondiaux de super-yachts (plus de 30m) avec 45,7% de la production suivi des Pays-Bas.

L'énergie

La politique énergétique européenne vise une énergie décarbonée et produite localement et se concentre sur les énergies renouvelables. L'Europe est de loin le leader mondial de l'énergie éolienne en mer, avec plus de 90% de la capacité totale installée dans le monde. L'UE dispose aujourd'hui d'une capacité éolienne offshore de 14,6 GW dans 11 pays. Les principaux producteurs européens d'énergie éolienne en mer sont l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Danemark.



Eoliennes en mer

que l'éolien flottant et le solaire d'ici 2050.

La DG JRC, le centre commun de recherche de l'UE, estime le potentiel technique de l'éolien en mer en Europe à environ 4 540 GW, dont 3 000 GW localisés en haute mer. À cela s'ajoute l'énergie des océans, une source encore largement inexploitée. Les technologies d'énergie marémotrice et houlomotrice sont les plus avancées dans ce domaine.

En 2020, la Commission européenne a publié la Stratégie Hydrogène, énonçant l'ambition de construire 40 GW d'électrolyseurs d'hydrogène d'ici 2030. Pour les alimenter, 80 à 120 GW seraient nécessaires et seraient fournis par des sources d'énergie renouvelables. L'idée est de coupler la production d'hydrogène à des parcs éoliens offshore. Les technologies d'hydrogène renouvelable pourraient atteindre leur maturité vers 2030 et être déployées à grande échelle entre 2030 et 2050.

Biotechnologie

Concernant les biotechnologies, l'UE a investi 262 millions d'euros *via* le Fonds européen de développement régional (FEDER) dans des projets soutenant la culture des algues. L'Allemagne, la France et l'Espagne

accueillent le plus grand nombre de producteurs de microalgues en Europe. La France détient 65 % des unités de production de spiruline en Europe.

Dessalement de l'eau de mer

De nombreuses régions de l'UE seront confrontées à une grave pénurie d'eau d'ici 2050, notamment les régions côtières méditerranéennes. À long terme, la demande de dessalement et d'autres solutions de gestion de l'eau telles que la réutilisation de l'eau devraient réduire l'impact du changement climatique sur la disponibilité de l'eau douce. La capacité de dessalement en Europe a considérablement augmenté grâce au soutien du Fonds européen de développement régional (FEDER).

En 2021, il y avait plus de 2 300 usines de dessalement opérationnelles dans l'Union européenne, produisant environ 9,2 millions de m³/jour d'eau douce. 65 % de ces usines opérationnelles sont situées dans des zones côtières ou en mer. Plus de 75 % de la capacité de dessalement des zones côtières est située en Méditerranée et l'Espagne détient 65 % de la capacité de dessalement de l'UE. L'énergie nécessaire au fonctionnement de ces usines sera aussi fournie par les énergies renouvelables.

La planification de l'espace maritime

Le développement de toutes ces activités en mer et sur le littoral crée une concurrence pour l'espace maritime avec la nécessité de préserver les écosystèmes. Pour gérer les conflits entre les différentes activités, le Parlement et le Conseil européens ont adopté une directive, en 2014, établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime et une coexistence durable entre les activités, ainsi que la coopération entre états membres ou pays tiers riverains.

Une stratégie pour chaque bassin

L'Union européenne a partagé ses mers environnantes en six bassins maritimes – mer Baltique, mer Noire, mer Méditerranée, mer du Nord, océan Atlantique et océan Arctique. Chaque mer ayant ses caractéristiques, ses spécificités et son histoire, elle a développé des stratégies pour chacune de ses mers régionales favorisant ainsi pour chaque bassin maritime une coopération entre les pays riverains pour relever les défis communs, et saisir les opportunités communes. Par ces stratégies régionales, l'UE établit également une coopération plus étroite avec des pays non-membres de l'UE au sein de bassins maritimes partagés.

En mer du Nord, les préoccupations concernent l'environnement, une pêche et une aquaculture durables et le nettoyage des mines et munitions restantes pour sécuriser l'important trafic maritime et les installations d'éoliennes en



Géopolitique

géopolitique géopolitique

mer. Le Royaume-Uni est resté au sein de la commission de la mer du Nord malgré le Brexit et participe à la nouvelle stratégie 2030 publiée par cette Commission.

Dans sa stratégie pour la mer Baltique, l'UE met l'accent sur la protection de l'environnement, le développement économique et la coopération en matière de sûreté et de sécurité. Il s'agit de sauver cette mer, connecter la région et accroître sa richesse en partenariat avec la Russie et la Biélorussie. Une pollution importante abîme encore le milieu marin ainsi que les nombreuses mines et munitions qui ont besoin d'être retirées. Mais la situation actuelle souffre de fortes tensions avec la Russie et le Conseil des États de la mer Baltique a suspendu ses réunions.

La stratégie de l'UE pour l'Atlantique vise au développement économique des pays riverains ainsi qu'à la protection du milieu marin. En 2013, l'UE, les États-Unis et le Canada ont signé le protocole de Galway, une alliance pour une recherche commune sur l'océan Atlantique et sur son évolution liée à la fonte de la banquise en Arctique. En 2017, un accord de coopération similaire pour l'Atlantique Sud, la déclaration de Belém, a été signé avec le Brésil et l'Afrique du Sud. L'Atlantique reste le lien entre l'Europe et l'Amérique. A chaque guerre, y compris la guerre froide, il fût l'enjeu de la maîtrise des voies de communication pour permettre les ravitaillements dont l'Europe avait besoin. Mais le volume de marchandises est aujourd'hui largement dépassé par les flux du Pacifique.

La Méditerranée est une mer de passage pour les marchandises et aujourd'hui pour les migrants entre les populations pauvres du sud ou martyrisées à l'est, et les nations riches du nord. Ni le protocole de Barcelone, ni le partenariat euro-méditerranéen, ni l'Union pour la Méditerranée ne sont parvenus à stabiliser cette région. Trop de pays instables dans le sud et dans l'est, trop d'intérêts différents entre les pays du nord ont empêché l'élaboration d'une politique commune. Malgré une aide au développement européenne et bilatérale considérable, les économies des pays du sud et de l'est peinent à se moderniser.

La mer Noire, d'une salinité faible due aux nombreuses rivières qui s'y jettent, est contrôlée par deux nations majeures, la Turquie qui tient le détroit d'accès à la Méditerranée et la Russie.

En 2007, la Commission européenne a publié une communication, Synergie de la mer Noire, et bénéficie d'une relation renforcée avec l'Organisation de coopération économique de la mer Noire depuis 2008. L'UE s'efforce de limiter les tensions entre pays en développant des accords de pêche durables et des mécanismes d'entraide, de développement économique et de protection de l'environnement qu'elle finance. Mais la guerre en Ukraine rebat les cartes et gèle tous ces accords pour un certain temps.

L'UE se préoccupe aussi de l'Arctique ayant trois de ses membres au Conseil de l'Arctique et deux autres associés économiquement. Elle n'a pas obtenu le statut d'observateur permanent refusé d'abord par le Canada en raison de la polémique sur les bébés phoques et depuis 2014 par la Russie en

raison des sanctions liées à la Crimée. Elle met l'accent sur la recherche et relie les universités et les instituts de recherche avec Polar net – un financement de 40M€/an ainsi qu'une aide pour les populations indigènes. La guerre en Ukraine a suspendu les réunions et les groupes de travail du Conseil de l'Arctique ainsi que les réunions du Conseil euro-arctique de Barents auquel elle participe.

L'UE compte aussi neuf régions ultrapériphériques [Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, Île de la Réunion et Saint-Martin (France), îles Canaries (Espagne), Açores et Madère (Portugal)] et treize Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM) dépendant de trois états de l'UE le Danemark, la France et les Pays-Bas.

La Commission européenne a défini des orientations stratégiques en faveur des régions ultrapériphériques dans quatre communications publiées entre 2004 et 2017. Ces régions bénéficient de Fonds structurels et d'investissement européens. Les Pays et territoire d'Outre-Mer bénéficient du statut d'associé, ce qui signifie que l'UE contribue financièrement au développement de leurs économies.

L'océan et ses écosystèmes ne connaissent pas de frontière. Dès 2009, la Commission a publié une communication mettant en évidence la dimension internationale de la PMI. Une approche intégrée pour les affaires maritimes est incontournable et exige une gouvernance maritime de tous les océans. Avec la politique maritime intégrée, l'UE est précurseur dans ce domaine et les 19 millions de km² de ZEE de ses États membres, répartis autour du monde, lui donnent un rôle de leader et doivent lui permettre de renforcer son influence dans les débats internationaux.

De la surveillance à la sûreté maritime

La dernière avancée de l'Union européenne concerne la Défense. Si la surveillance et la sécurité maritimes sont prises en compte dans la Politique maritime intégrée, il a fallu attendre plusieurs années avant de voir les premiers documents concernant la sûreté maritime. Malgré leur suppression en 2007, avec le Traité de Lisbonne, les trois piliers séparant les domaines de responsabilité de l'administration européenne ont fait de la résistance dans l'esprit des fonctionnaires européens.

La surveillance maritime est ainsi prise en compte par l'Agence européenne de Défense (AED), créée en 2004, avec le projet MARSUR, et par l'Agence européenne de Sécurité maritime, avec les réseaux SafeSeaNet, CleanSeaNet et LRIT. MARSUR, lancé en 2006, prévu pour équiper les marines des États membres connaît un succès très limité en raison de la concurrence des réseaux nationaux ou de l'OTAN, déjà existants et plus performants. L'Allemagne a pris la direction de ce projet conçu aussi pour permettre aux petites Marines de disposer de la situation maritime. Il regroupe 15 autres pays ainsi que le Centre satellitaire de l'UE. La troisième version de MARSUR est actuellement testée dans le Golfe de Guinée où les marines européennes se relaient.



En 2009, le Conseil décide d'établir une approche intégrée de la surveillance maritime, par le biais d'un environnement commun de partage de l'information. Le projet CISE doit permettre d'échanger des données sur la situation maritime entre toutes les administrations et les marines des Etats membres. Les Wise Pen ayant contribué à plusieurs études de l'AED sur la surveillance maritime et au développement de MARSUR et de CISE, je peux témoigner des résistances rencontrées par les administrations réticentes à échanger des données entre elles et par le monde de la pêche, des armateurs et des Marines. Il a fallu dépasser le principe du « besoin d'en connaître » pour échanger des informations pour adopter celui de la « responsabilité de partager ». Le projet CISE est aujourd'hui conduit par l'Agence européenne de Sécurité maritime pour faire dialoguer les différents systèmes entre eux.

Les garde-côtes participent à cette surveillance. Chaque État a sa propre organisation qui dépend de ministères différents avec des responsabilités différentes. La France a une fonction garde-côtes qui comprend l'ensemble des administrations participant à l'action de l'État en mer des affaires maritimes à la Marine en passant par la Douane. Les préfets maritimes sont chargés de coordonner leur action en cas d'intervention. En Italie, la Guardia Costiera dépend du ministère des Transports mais est limitée aux eaux territoriales, la garde civile en Espagne dépend des Ministères de l'Intérieur et de la Défense, la Garde Nationale Républicaine au Portugal dépend de la Marine pour sa partie mer, ... Ces différences rendent difficile la création d'une garde-côtes européenne, mais un forum de la fonction garde-côtes a été créé permettant d'échanger les savoir-faire et de pratiquer des exercices en commun.

Devant la multiplication du nombre d'immigrés, pour mieux contrôler l'espace Schengen, l'Union européenne crée, en 2019, au sein de l'agence FRONTEX une garde-frontières et une garde-côtes chargées des frontières extérieures. Elle dispose de navires et d'avions de surveillance et déploie 1 500 garde-côtes qui participent aux différentes opérations en cours : Poséidon en Grèce, Thémis en Italie, Indalo en Espagne. D'abord constituée de moyens nationaux mis à la disposition de l'agence, elle dispose aujourd'hui d'un contingent permanent, renforcé selon besoin par des moyens nationaux permanents ou provisoires.

La Protection et la Défense

En 2003, le Conseil européen adoptait la Stratégie européenne de Sécurité présentée par Javier Solana. Les aspects maritimes en étaient absents. Le rapport de 2008 sur la mise en œuvre de cette stratégie mentionne la piraterie, grâce à l'opération Atalante lancée la même année pour protéger les navires du Programme alimentaire mondial et lutter contre la piraterie au large de la Somalie. Dans notre première étude, publiée en 2009, nous avons recommandé que l'UE se dote d'une stratégie de sûreté maritime. Lors du Conseil Affaires étrangères en format défense, en avril 2010, auquel nous assistions, cette

proposition a été officiellement formulée par la ministre de la Défense espagnole et soutenue par plusieurs États membres. Il faudra quatre ans pour que cette stratégie soit publiée, en juin 2014, avec son plan d'action.

Les objectifs de cette stratégie restent modestes : lutter contre la piraterie, l'immigration et la pêche illégales, les trafics et la dégradation de l'environnement. Ces missions sont le reflet du niveau d'ambition de l'Union européenne, à l'époque, et du souci de ne pas dupliquer l'OTAN.

L'autre difficulté vient de la diversité des marines européennes. Sur les 27 pays de l'Union européenne, cinq ne possèdent que des marines fluviales et celles des 22 autres peuvent être classées 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 de mines, avec des capacités amphibies réduites. Les forces sous-marines sont adaptées pour une navigation dans des eaux peu profondes. 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. De la même façon, les Marines croate et slovène se cantonnent à l'Adriatique et celles de Chypre, de Malte et d'Irlande à leurs ZEE.

Seuls huit pays possèdent des Marines océaniques avec des capacités inégales : l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas et le Portugal. La Grèce en fait partie, mais se limite à sa zone maritime en raison de ses relations avec la Turquie. Les relations avec la Royal Navy demeurent avec l'OTAN, mais aussi par les accords passés entre les pays membres de l'UE tels que la force amphibie anglo-néerlandaise, l'initiative de force amphibie européenne ou l'initiative européenne d'interopérabilité des groupes de porte-avions. L'accord franco-britannique de Lancaster House a été maintenu, mais l'affaire des sous-marins australiens a refroidi les relations entre les deux pays.

Cette stratégie comporte néanmoins deux points positifs : elle s'inscrit dans une perspective globale et mondiale, prenant en compte la protection du transport maritime et de ses chaînes d'approvisionnement, et elle cherche à renforcer le lien entre les marines militaires et les administrations civiles avec le souci d'améliorer l'efficacité des opérations. Il est clair que les retours d'expérience de l'opération *Atalante*, jumelée avec l'opération civile EUCAP Somalia et toujours en cours, ont largement contribué à sa rédaction.

D'autres opérations navales ont suivi, avec des succès plus mitigés. 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.

Dans le Golfe de Guinée, la Marine française assure une présence quasi-permanente depuis 1990, avec l'opération *Corymbe*. Plusieurs marines de l'Union



Géopolitique

géopolitique géopolitique

européenne appliquent le concept de « Présences maritimes coordonnées » pour assurer une permanence de moyens navals dans le Golfe de Guinée. Le Danemark y participe depuis 2020 dans le cadre de l'Initiative européenne d'intervention (IEI).

Depuis janvier 2020, huit marines européennes ont annoncé leur participation, selon le même concept, à une mission de protection du trafic maritime dans le détroit d'Ormuz.

Le développement spectaculaire de la stratégie maritime et de la montée en puissance de la Chine, les priorités affichées par les États-Unis pour le Pacifique et les tensions avec la Russie ont fait prendre conscience aux dirigeants européens de l'importance des océans.

Les questions de Défense, longtemps restées en marge de la communauté européenne, sont devenues une préoccupation. L'Europe s'aperçoit que sans défense crédible, sa diplomatie ne pèse guère dans les négociations malgré sa puissance économique. Elle s'aperçoit aussi que Mackinder ne mène à rien sans Spykman surtout quand on dispose d'un domaine maritime aussi vaste.

Une nouvelle 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 Indopacifique. Elle s'appuie sur trois principes – la crédibilité, la réactivité et la cohérence. La mise en œuvre de cette stratégie est restée embryonnaire jusqu'à ces dernières années.

Plusieurs décisions récentes témoignent de l'évolution de l'UE, telle que la création du Fonds européen de Défense, la publication d'une stratégie pour l'Arctique et pour l'Indopacifique ou, tout récemment, de la Boussole stratégique.

Le Fonds européen de Défense a été doté de 7,9 milliards d'euros sur la période 2021-2027 pour financer des projets de recherche et de développement réalisés par des consortiums d'entreprises appartenant au moins à trois états membres.

La stratégie pour l'Arctique de 2021 marque une évolution nette par rapport à celle de 2016. Elle reprend les priorités du Conseil de l'Arctique pour le développement durable, l'environnement, la coopération internationale et le partenariat avec les populations autochtones, mais elle s'oppose à l'exploitation des hydrocarbures en Arctique et considère l'Arctique comme une région stratégique pour l'UE, ce qui lui donne une dimension sécuritaire. Le ton utilisé montre que, tout en maintenant sa candidature au poste d'observateur permanent du Conseil de l'Arctique, sans illusion dans l'immédiat, elle se sent libre d'afficher une vision qui ne doit pas forcément plaire à certains pays membres du Conseil.

Le 16 septembre 2021, l'UE a publié sa stratégie pour la coopération dans la région indopacifique. 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, l'UE juge essentiel de renforcer sa coopération avec ses partenaires de la région indopacifique 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'UE 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.

Les liens existants seront renforcés, en particulier 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. 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.

Avec la Chine, l'UE entend maintenir son dialogue bilatéral en « *encourageant la Chine à jouer son rôle dans une région indopacifique en paix et prospère* ». Mais l'UE prendra ses distances en cas de désaccords fondamentaux avec la Chine. Sans l'évoquer explicitement, cette stratégie vient concurrencer l'initiative des routes de la soie lancée par la Chine en 2013.

Quant à la gouvernance des océans dans la région indopacifique, elle doit se faire dans le respect du droit international (Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer) et une gestion durable des ressources. Outre les missions existantes dans la zone, l'UE visera à renforcer les déploiements navals par ses états membres dans la région.

Dernier document à avoir été publié, la Boussole stratégique prend en compte les intérêts maritimes de l'UE et la nécessité de les protéger. Face aux ambitions maritimes de certains pays, l'UE s'engage à « *affirmer davantage ses intérêts en mer et à renforcer sa sécurité maritime et celle de ses États membres en améliorant l'interopérabilité de nos forces navales par des exercices réels et en organisant des escales européennes* ».

Présente dans le Golfe de Guinée et dans le nord-est de l'océan Indien, l'UE entend déployer une présence maritime coordonnée dans d'autres zones d'intérêt maritime dont dépend sa sécurité. Elle entend aussi renforcer la connaissance de la situation maritime.

La stratégie de sécurité maritime de l'UE et son plan d'action seront mis à jour avec comme objectifs d'investir davantage dans la sécurité maritime et une présence mondiale pour garantir un accès sans entrave à la haute mer et aux voies de communication maritimes, ainsi que le respect du droit de la mer. Des exercices navals réguliers des marines et des garde-côtes des États membres permettront de renforcer l'interopérabilité et le niveau opérationnel. Des partenariats seront développés avec d'autres États par des escales, des formations et des exercices communs.



Outre les investissements dans des capacités futures, il faut rechercher la mise en commun des capacités à l'exemple de ce qui a été fait dans le domaine aérien avec la flotte de ravitailleur et de transport. Enfin, des plateformes navales haut de gamme permettront d'assurer une présence plus affirmée ainsi qu'une capacité de projection de puissance. 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 STANAG³ développés au sein de l'OTAN permettent de disposer de l'interopérabilité nécessaire entre les navires (ravitaillement à la mer, mise en œuvre des aéronefs, munitions, logistique...).

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. Si l'on prend l'exemple des chantiers navals, entre 2009 et 2018 la Chine a produit 136 navires militaires, dont 11 étaient exportés ; la Russie en a produit 68, dont 14 ont été exportés ; la Corée du sud 40 navires, dont 13 ont été exportés ; le Japon 19, tous destinés à son marché intérieur. Deux des constructeurs navals des États-Unis ont construit 78 navires, dont 6 ont été exportés. En comparaison, les 12 chantiers navals européens ont produit 80 navires, dont 49 pour l'exportation. Cela montre plusieurs défauts dans ce secteur : premièrement, que le marché intérieur est assez petit et incapable de soutenir la production ; deuxièmement, que les différents chantiers navals européens doivent se faire concurrence sur le marché international. Une consolidation améliorerait sensiblement la compétitivité de l'industrie européenne, parallèlement à ce qui a été largement réalisé dans l'industrie aéronautique militaire et civile avec la création d'Airbus et de MBDA pour les missiles, mais malheureusement ce n'est pas encore à l'ordre du jour sur le plan naval.

Les Marines n'ont pas besoin d'ennemi pour justifier leur existence. Elles doivent être présentes pour assurer leur mission de protection et de prévention. Les bâtiments peuvent au cours d'une même sortie gérer une situation de crise et effectuer une mission humanitaire. Une fois en mer, sa mission peut être modifiée en fonction de la situation et des priorités. Une coopération navale renforcée doit s'appuyer sur le besoin opérationnel.

Le destin de l'Europe est indéfectiblement lié à la mer. Elle lui doit sa richesse et son rayonnement. Sa politique maritime intégrée est une véritable stratégie pour l'utilisation durable des ressources des océans et leur protection. Cet engagement de l'Europe pour la préservation de ce *bien commun de l'humanité* justifie sa présence sur tous les océans. L'ambition affichée par l'UE a changé. Faut-il encore qu'elle soit accompagnée par une volonté politique des États.

3. *Standardisation agreement.*