

## L'UE doit-elle être une puissance maritime ?

Pierre Karleskind

Député européen

Président de la commission de la pêche au Parlement européen

**V**enise au XIV<sup>e</sup> siècle avec ses 6 000 navires, sa capacité à imposer le prix des marchandises et le cours des monnaies ; Anvers au XV<sup>e</sup> siècle et Gênes au XVI<sup>e</sup> siècle, puissances commerciales au service respectivement d'un Portugal et d'une Espagne en quête de gloire et d'or ; Amsterdam au XVII<sup>e</sup> siècle, sa compagnie des Indes néerlandaises et le vent libéral qui soufflait sur les Pays-Bas.

C'est depuis l'Europe continentale que, pendant plusieurs siècles, les navires commerciaux et militaires ont dominé les mers du monde. Les puissances maritimes européennes furent toutes portées par l'alliance entre un pouvoir politique et des intérêts marchands. Elles furent aussi appuyées par les innovations du moment, la caravelle au Portugal, la flûte aux Pays-Bas, qui leur donnèrent l'avantage compétitif nécessaire, et par la mobilisation des capitaux et des intelligences, attirés par les systèmes politiques ambitieux et stables. Ces puissances européennes purent aussi compter sur les Empereurs chinois qui, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, renoncèrent à leur flotte marchande avant de renoncer à leur flotte expéditionnaire, et ce, jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle.

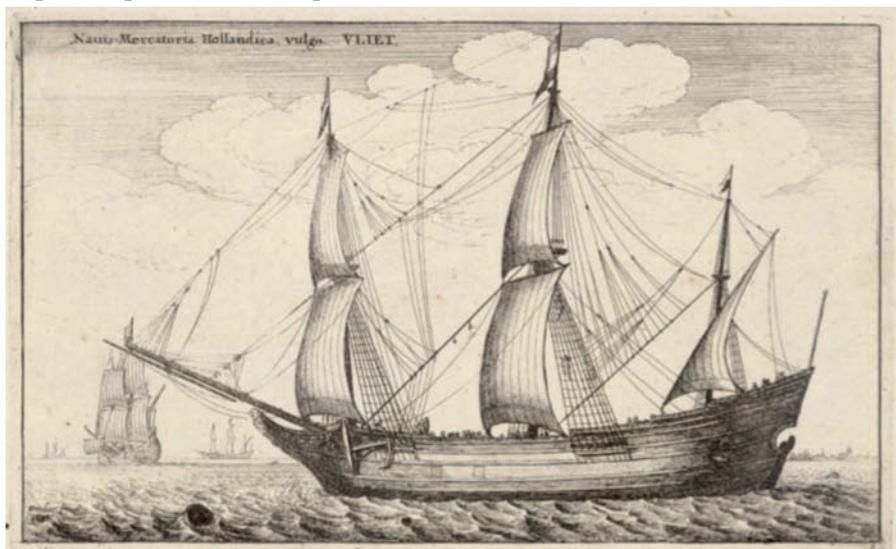
On aimerait ajouter à la liste la France du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais si sa suprématie militaire fut réelle et éclatante, lors de la guerre d'indépendance des États-Unis, la France tourna à nouveau le dos à la mer pour laisser l'Angleterre dominer les mers du monde au XIX<sup>e</sup> siècle.

Tout, des mers du monde, s'est donc joué en Europe pendant plus de 500 ans. Et pourtant, en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, nous arrivons à nous interroger sur ce qu'est devenu l'Europe maritime. L'émergence des États-Unis et l'auto-destruction méthodique du vieux continent, au XX<sup>e</sup> siècle, puis l'essor de la Chine au XXI<sup>e</sup> ont, et pas seulement dans le domaine maritime, assurément



rebatu les cartes. Mais l'Europe n'a-t-elle pas toujours les atouts d'une puissance maritime ? Pourquoi aurions-nous besoin d'affirmer l'Union européenne (UE) comme une puissance maritime ? Quel rôle pourrait-on lui assigner ?

En filigrane, c'est aussi la notion de puissance qui est interrogée, et, surtout, du rapport que l'UE entretient avec ce concept. De par son appartenance au champ lexical des armes, la puissance est assez étrangère à une Union, créée d'abord pour la paix et par le commerce. La puissance, c'est pour les États, aurait-on parfois trop rapidement tendance à dire à Bruxelles. Alors, l'UE n'est-elle pas en mal de se définir comme une puissance maritime, parce qu'elle ne se perçoit pas comme une puissance ?



DR

*Une Flute, Collection Wenceslaus Hollar, gravure 15x24 cm*

*Source : University of Toronto Wenceslaus Hollar Digital Collection*

## *L'Union européenne a tous les atouts d'une puissance maritime.*

**S**i l'on s'interroge sur ce qu'est l'Europe maritime, une analyse « à plat » de ce que représente l'UE, dans les différents secteurs du maritime, dresse un tableau rempli de superlatifs.

Forte de ses accords de libre-échange, de partenariat économique ou encore d'association, l'Union se hisse au 2<sup>e</sup> rang des exportateurs et aussi des importateurs mondiaux. Avec plus de 4 000 milliards d'euros échangés avec le reste du monde, en 2019, l'Union est la principale place commerciale du monde. Or, le transport maritime représente 77% du commerce extérieur européen, plaçant de fait l'Union européenne dans la situation de principale place portuaire du monde.

# L'UE doit-elle être une puissance maritime ?

Parmi les transporteurs, malgré la poussée d'entreprises chinoises comme COSCO, les armateurs européens continuent de figurer en tête du palmarès. Ainsi en est-il de l'italo-suisse MSC, ayant dépassé l'année dernière le danois Maersk, représentant chacun environ 17% du transport maritime mondial et du français CMA-CGM. En y ajoutant Hapag-Lloyd, les armateurs européens représentent plus de la moitié du transport maritime dans le monde.

Ce tableau dressé s'impose à nous : l'Union européenne est le principal moteur du transport maritime et ses armateurs en sont les principaux vecteurs. Cela ne suffit-il donc pas à la qualifier de principale puissance maritime du monde ?

Les échanges mondiaux sont de plus en plus « numériques ». Pourtant, derrière ce qui semble virtuel se cache une infrastructure mondiale, faite de câbles sous-marins reliant les continents. Ce sont plus de 90% des échanges numériques mondiaux qui les empruntent. La maîtrise de leur pose et de leur entretien est un enjeu pour toutes les puissances. Et, là aussi, avec les leaders que sont Orange Marine et ASN, l'UE dispose d'un outil de puissance maritime de 1er ordre.

La géographie de l'Europe est, elle aussi, à souligner. L'Europe continentale est une presqu'île du continent eurasiatique. En résulte, pour l'Union européenne, le plus long linéaire côtier du monde (2 fois celui de la Russie) et, donc, autant de territoires littoraux ayant développé des traditions maritimes, des activités portuaires et côtières et une attractivité touristique. Cette géographie maritime a longtemps porté les échanges au sein-même des territoires européens. Les civilisations gréco-romaines, dont nous sommes issus, furent des thalassocraties. La géographie et l'histoire font donc, *a priori*, de la civilisation européenne une civilisation fondamentalement maritime.

La géographie de l'Europe, c'est aussi celle qui résulte de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer. De par ses États membres, l'UE recouvre la plus grande zone économique exclusive (ZEE) du monde qui est fondement de l'affirmation, maintes fois répétée par nos dirigeants, et selon laquelle, la France est la 2<sup>e</sup> puissance maritime du monde. Ainsi, par extrapolation, devrait-on pouvoir affirmer que l'UE (et ses États membres) est la 1<sup>re</sup> puissance maritime du monde ! Cet état de fait signifie pour l'Union un accès à des ressources halieutiques en très grande quantité, dont elle a usé jusqu'à en abuser, à des ressources minérales, génétiques et énergétiques. 90% de la puissance installée d'éolien offshore dans le monde l'est dans les eaux européennes !

Cette géographie est aussi celle des régions ultrapériphériques, les outre-mer, dont la répartition fait de l'Union européenne un empire sur lequel le soleil ne se couche jamais. Présente sur tous les bassins maritimes du monde, elle s'investit également dans toutes les Organisations régionales de gestion des pêches, poussant ainsi son droit à l'accès aux ressources, dans toutes les ins-



tances internationales. Elle souhaiterait être membre du Conseil de l'Arctique, territoire maritime à investir dans les années à venir.

Enfin, car une puissance se doit de reposer sur un potentiel d'innovation, l'Union européenne est un acteur majeur de la recherche mondiale dans les sciences de la mer. Nombreux sont les architectes navals, les développeurs de systèmes de récupération de l'énergie des mers, les explorateurs du fond des océans, sur notre continent. Une bonne partie de l'humanité a découvert le fond des océans à travers « le monde du silence » de Cousteau. La Commission européenne, en lançant la mission « Océans », comme grande mission à visée de transformation sociétale, a réaffirmé le leadership, fondé sur l'innovation, de pour construire la maritimité de demain.

*Une histoire, une géographie, une civilisation, une structure économique et les ressorts de l'innovation. Mais que manque-t-il à l'Europe maritime ?*

L'histoire de nos 3 grands armateurs européens illustre ce que l'Union européenne est : un cadre favorable aux opportunités. Ces 3 groupes sont des histoires familiales ou personnelles. C'est à la faveur de l'essor du transport conteneurisé, que ces entreprises ont procédé à des investissements, dans les années 80, qui se sont révélés judicieux. La volonté de développement du commerce mondial, affiché par les communautés européennes, a servi de tremplin à des entrepreneurs ayant su profiter de la mondialisation en cours. On pourra d'ailleurs noter que dans le cas de MSC, c'est depuis la Suisse que l'entreprise a prospéré.



*Porte-conteneur*

Ces trois armateurs n'ont majoritairement pas fait le choix des pavillons européens, jugés peu compétitifs ; entraînant des conséquences sur les capacités

# L'UE doit-elle être une puissance maritime ?

d'action de l'Union et de ses États membres dans les instances internationales. Ainsi, au sein de l'OMI (organisation maritime internationale), le faible poids des pavillons européens donne à nos pays une voix qui porte peu. L'Union, quant à elle, est membre associée. À cela, peut-on ajouter de réelles divergences d'intérêts au sein des États membres : si certains ont fait le choix de pavillons socialement exigeants, d'autres ont bâti une économie sur des pavillons de complaisance.

« Unis (ou pas) dans la diversité », est, sans le contenu entre parenthèses, la devise de l'Union européenne même si sur le fond comme sur la forme, l'approche européenne du maritime est particulièrement éparpillée.

Sur la forme, la mer reste un domaine réservé des États membres. Hormis la pêche, aucune activité maritime ne relève réellement de la responsabilité de l'Union. Cet état de fait a été révélé lors du débat sur la directive « planification spatiale en mer » en 2014. Les États membres avaient alors contesté le droit pour la Commission européenne de se mêler de leurs affaires maritimes, avaient liquidé la gestion intégrée des zones côtières et réduit les domaines couverts par la directive. Dans ces circonstances, la ZEE européenne n'est qu'une illusion, chaque État membre a ses prérogatives sur ce territoire nouvellement acquis à la faveur de la convention de Montego Bay. Par ailleurs, l'Union européenne peine à trouver une voie pour ses régions ultrapériphériques et n'a toujours pas su se saisir des opportunités maritimes de celles-ci.

Depuis 2 mandatures, la Commission européenne a un commissaire à la mer également en charge de l'environnement, faisant de fait du titulaire le garant de la seule approche environnementale du maritime dans cette instance. Le Parlement européen, lui-même, ne dispose que d'une commission dédiée à la pêche. Son intergroupe dédié au maritime, Searica, après le dynamisme porté par l'Allemande Gessine Meissner, peine à se relancer après les 2 années de mise en sommeil pour cause de COVID.

Sur le fond, le rapport des différents États membres à la mer est lui-même varié. Si notre civilisation est née au bord de la mer, les deux grandes nations européennes que sont l'Allemagne et la France se sont établies dos à la mer. Les invasions vikings auront poussé les Français à se sentir plus en sécurité loin des côtes de l'ouest et le pré carré français s'est finalement établi par les conquêtes terrestres. Plus occupée à faire son unité qu'à rayonner dans le monde, l'Allemagne du XIX<sup>e</sup> siècle n'a eu que tardivement les envies maritimes des autres empires. Le départ des Britanniques, même s'il augmente facialement les échanges de l'Union avec le reste du monde, a fait perdre une grande nation maritime à une Europe divisée sur les objectifs d'une politique maritime.

Dans les faits, les atouts de l'Union européenne sont peu protégés. L'immense domaine maritime peine à être contrôlé. Des efforts sont faits, notamment à travers la collaboration des agences que sont l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches (AECP), l'Agence Européenne de Sécurité Maritime



(AESM) et Frontex, mais hormis l'immigration avec des résultats mitigés, les moyens de coordination restent marginaux. Le sabotage d'une infrastructure censée être aussi essentielle que le gazoduc Nord-Stream il y a quelques mois, sans réaction de la part de l'Union européenne, en est une illustration flagrante.

Sur le plan économique, le rachat (suivi de la revente) des Chantiers de l'Atlantique au Coréen STX a marqué cette perte de souveraineté qui n'était, jusqu'il y a peu, pas vraiment le souci des Européens. La politique industrielle de l'Union a longtemps été une impensée communautaire. Ainsi, les champions européens ont plutôt été sous le coup des politiques concurrentielles que portés par une volonté politique de rayonnement des intérêts européens. L'exemple du refus de la fusion Siemens-Alstom, dans le ferroviaire, illustre la difficulté persistante à mettre en avant une puissance européenne dans le contexte mondial. Parallèlement, sur le territoire européen, des terminaux, voire des ports entiers, passent sous contrôle étranger, et notamment chinois.

La prise de conscience de changements profonds des relations internationales fait monter plus clairement la nécessité de défendre la souveraineté de l'Europe. Il ne suffit plus de faire du commerce pour assurer aux Européens leur confort de vie. Pour réussir à répondre aux enjeux qui sont devant nous, l'Union européenne va devoir s'assumer en puissance, à commencer, par le volet maritime. Les vingt dernières années n'ont pas été celles de l'alliance des autorités européennes avec le secteur privé dans le maritime. Quant à la volonté d'être une puissance, elle s'est effacée devant la volonté de commercer pacifiquement. Autrement dit, le libéralisme des années 2000 a été propice à l'investissement, à l'essor de majors du maritime sur notre continent, mais l'Union reste un géant maritime qui barbote ses pieds d'argile dans l'eau salée.

### *Et pourtant elle va devoir être une puissance maritime.*

L'Europe dispose d'atouts maritimes indéniables et de premier ordre, mais, ceux-ci ne bénéficient pas d'une protection, équivalente à celles que les États-Unis d'un côté, la Chine de l'autre, est susceptible d'apporter à ces propres entreprises. Le maintien du commerce extérieur, générateur d'un excédent de 200 milliards d'euros et employant 1 travailleur sur 7 pour l'Union doit amener celle-ci à maîtriser les flux entrants et sortants. À tous les échelons du transport maritime, la politique européenne est à penser.

Deux pistes sont aujourd'hui devant nous pour donner corps, par l'action, à cette politique de maîtrise de nos moyens maritimes :

- la lutte contre le changement climatique entraînera dans les 30 ans le renouvellement de la flotte de commerce mondiale. Les sommes en jeu sont colossales. L'Europe dispose des ressorts d'innovation, d'un cadre stable pour l'investissement, si elle se donne les moyens de les

# L'UE doit-elle être une puissance maritime ?

protéger, et d'un secteur privé majeur. Il manquait l'ambition politique, qui est aujourd'hui affirmée par la volonté exprimée, en décembre 2022, par les États membres de porter une voix unique à l'OMI pour demander l'accélération des objectifs de décarbonation, ainsi que par l'adoption en cours d'un texte imposant ses propres critères de décarbonation aux navires touchant ses ports. En imposant sa vision, l'Europe s'affirme sur ce terrain

- le développement du Global Gateway, annoncé par la Présidente Ursula von der Leyen, pendant européen des nouvelles routes de la soie chinoises, vise à un investissement de 300 milliards d'euros dans les pays en développement. Ce programme est une opportunité d'investissement dans les pays, notamment africains et asiatiques, ainsi que dans ceux de notre voisinage immédiat, qui sont nos partenaires de demain. Les projets maritimes et portuaires sont encore peu nombreux et pas identifiés, mais il y a là un levier pour construire le réseau d'influence, à même de bâtir une ambition politique de maîtrise de nos flux.

Le renfermement des économies chinoise et américaine et le ravivement des tensions régionales, qui s'expriment aujourd'hui notamment au travers de la guerre en Ukraine, ont remis dans « l'agenda » européen les concepts d'autonomie stratégique, de souveraineté et de sécurité (notamment alimentaire).



Carte des accords commerciaux de l'Union Européenne en 2021. © Union européenne, 2023



Ces concepts vont nécessairement avec la notion de protection. Nous l'avons vu, nos atouts maritimes sont vulnérables. L'Union européenne n'est pas aujourd'hui dotée de moyens appuyer sa présence sur les mers du globe. Ainsi en est-il de nos flottes de pêche opérant de plus en plus frontalement avec des flottes chinoises prédatrices d'une ressource qui vient à manquer en mer de Chine. En l'absence d'une ambition appuyée et d'un soutien à ses flottes, elles pourraient disparaître au profit d'autres nations dont nous serions dépendants dans un monde qui se referme. Dans les mers du nord, le réchauffement climatique pousse la plupart des espèces à migrer et à déstabiliser les règles de répartition des quotas. Ainsi en est-il de l'or blanc de la mer du Nord, le cabillaud, qui file vers l'Arctique. Faute d'une ambition affirmée de sécurité alimentaire, et de par notre faible place autour de la table Arctique, c'est une ressource, pourtant recherchée par les Européens, qui pourrait nous échapper.

En ces journées maritimes européennes à Brest, nous ne saurions finir que par la Défense, grande impensée de la politique européenne. Si l'Union a su déployer des programmes communs, notamment dans la lutte contre la piraterie ou la surveillance des pêches, il va nous falloir affirmer la défense de nos intérêts. La quête des ressources marines, mais aussi, la protection de notre environnement marin ne saurait se passer d'une approche commune, ou, *a minima*, concertée, des opérations de défense. Il faut souligner les initiatives et les ambitions nationales, mais l'Europe doit s'autoriser à avoir une ambition en propre, y compris en s'appuyant sur les Marines de ses États membres.

## Conclusion

Ces trois dernières années ont vu se succéder trois crises majeures qui ont bousculé l'ordre issu de la fin de la guerre froide : le Brexit, la pandémie de COVID19 et l'agression russe en Ukraine. Ces trois crises ont mis un terme à une période de 30 ans où les échanges, le commerce et la coopération ont été au cœur de la stabilité internationale. Force est de constater que ce qui a été un monde de flux sans guère d'entrave, se transforme en blocs méfiants. Face à cette situation, les fondamentaux d'une Europe, se contentant de faire des affaires avec elle-même et le reste du monde, sont à revoir.

Que ces journées à Brest, où les différentes facettes de l'Europe maritime font l'objet de recherches ou d'actions concrètes, inspirent nos décideurs et engagent résolument l'Union européenne dans la capacité à s'assumer en une puissance maritime.