

N° 674

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 17 juillet 2012

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) au nom du groupe de travail sur la **maritimisation**,*

Par MM. Jeanny LORGEUX et André TRILLARD, *co-présidents*, MM. René BEAUMONT, Michel BOUTANT, Joël GERRIAU et Philippe PAUL,

Sénateurs.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Louis Carrère, *président* ; MM. Didier Boulaud, Christian Cambon, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Mme Josette Durrieu, MM. Jacques Gautier, Robert Hue, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Daniel Reiner, *vice-présidents* ; Mmes Leila Aïchi, Hélène Conway Mouret, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Gilbert Roger, André Trillard, *secrétaires* ; MM. Pierre André, Bertrand Auban, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Pierre Bernard-Reymond, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Pierre Charon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Jean-Pierre Demerliat, Mme Michelle Demessine, MM. André Dulait, Hubert Falco, Jean-Paul Fournier, Pierre Frogier, Jacques Gillot, Mme Nathalie Goulet, MM. Alain Gournac, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Gérard Larcher, Robert Laufoaulu, Jeanny Lorgeoux, Rachel Mazuir, Christian Namy, Alain Néri, Jean-Marc Pastor, Philippe Paul, Jean-Claude Peyronnet, Bernard Piras, Christian Poncelet, Roland Povinelli, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Claude Requier, Richard Tuhejava, André Vallini.

SOMMAIRE

Pages

LA MONDIALISATION A ACCRU L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DES ENJEUX MARITIMES

I. L'OUVERTURE DES ÉCONOMIES MODERNES LES REND AUJOURD'HUI PARTICULIÈREMENT DÉPENDANTES DE LA FLUIDITÉ DES APPROVISIONNEMENTS MARITIMES	13
A. LA MONDIALISATION DES PROCESSUS DE PRODUCTION REPOSE SUR LA LIBRE CIRCULATION DES FLUX MARITIMES.....	16
B. LES ÉCONOMIES MODERNES RESTENT EN OUTRE PARTICULIÈREMENT DÉPENDANTES DES APPROVISIONNEMENTS D'HYDROCARBURES PAR VOIES MARITIMES	19
II. L'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES NATURELLES TERRESTRES RENFORCE L'INTÉRÊT STRATÉGIQUE DES RESSOURCES SOUS-MARINES	21
A. L'AVENIR DES RÉSERVES HYDROCARBURES S'ÉCRIT EN MER.	21
B. LA MER ABRITE ÉGALEMENT UN GISEMENT DE RESSOURCES MINÉRALES ET BIOLOGIQUES.....	23
C. LA MER POURRAIT DEVENIR UNE DES PREMIÈRES RÉSERVES D'ÉNERGIE RENOUVELABLE.....	30

LA MARITIMISATION DES ENJEUX ÉCONOMIQUES IMPLIQUE UN RÔLE ET UNE CONCURRENCE ACCRUS DES ETATS EN MER

I. CETTE NOUVELLE DONNE MODIFIE L'ÉQUILIBRE GÉOPOLITIQUE DES OCÉANS	35
A. LA MONDIALISATION ET LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE CONDUISENT À UNE RECOMPOSITION DES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES.....	35
1. <i>Le basculement du centre de gravité de l'économie mondiale redessine les routes maritimes</i>	35
2. <i>Avec le réchauffement climatique, de nouvelles routes au nord du globe placent l'Arctique au cœur de nouveaux enjeux stratégiques.</i>	39
B. LA QUÊTE DES RESSOURCES SOUS-MARINES ET LES DEMANDES D'EXTENSION DU PLATEAU CONTINENTAL ENTRAÎNERONT UNE RECOMPOSITION DES LIMITES MARITIMES	42
1. <i>La volonté d'appropriation des espaces maritimes conduit à une redéfinition des limites maritimes et à la territorialisation des fonds marins.</i>	42
2. <i>L'exploitation des ressources : un début de sédentarisation de l'homme en mer ?</i>	48

C. L'ÉCONOMIE MARITIME EST DÉSORMAIS UN ENJEU DE CONCURRENCE INDUSTRIELLE MAJEUR.....	49
1. <i>Des marchés structurés dont la contribution est déjà majeure font apparaître des relais de croissance.</i>	50
2. <i>Des marchés en émergence à fort potentiel de croissance.</i>	51
3. <i>Un accroissement de la présence en mer des nations dans un objectif économique</i>	52
II. LE DÉVELOPPEMENT DES MENACES ET LA CONCURRENCE ACCRUE DES ETATS DANS LE DOMAINE MARITIME ENGENDRENT UNE AUGMENTATION DES MOYENS MILITAIRES EN MER.....	55
A. LA MONTÉE EN PUISSANCE DES ACTIVITÉS EN MER S'ACCOMPAGNE DE RISQUES ET DE MENACES.....	56
1. <i>Bien qu'encore limités, les actes terroristes en mer constituent une menace sérieuse pour le trafic maritime et la sûreté nationale</i>	56
2. <i>Les mesures prises contre la piraterie peinent à endiguer le phénomène.</i>	60
3. <i>Les espaces maritimes sont également le théâtre d'un développement sans précédent des flux criminels.</i>	63
4. <i>L'appropriation progressive de la mer par l'homme constitue un risque majeur pour l'environnement marin.</i>	68
B. LA CONCURRENCE CROISSANTE DES ÉTATS DANS LE DOMAINE MARITIME ENTRAÎNE UN ACCROISSEMENT DES MOYENS NAVALS DANS LE MONDE	75
1. <i>Le développement des activités économiques maritimes entraîne une présence croissante de l'action des Etats en mer</i>	76
2. <i>La concurrence de ces Etats dans le domaine maritime accroît les risques de conflits interétatiques</i>	78
3. <i>On assiste, devant la montée des risques de conflits, à une augmentation rapide des moyens navals des pays émergents à un moment où les puissances navales traditionnelles peinent à renouveler leur flotte.</i>	83
4. <i>La mer est devenue un espace de manœuvre de la mer vers la terre</i>	90
C. LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN MER MET LE DROIT MARITIME INTERNATIONAL SOUS TENSION	92
 LA FRANCE PEUT BÉNÉFICIER DE LA MARITIMISATION SI ELLE CONSERVE LES MOYENS DE SÉCURISER SES ACTIVITÉS MARITIMES.	
I. LA MER EST UN ATOUT STRATÉGIQUE, ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE MAJEUR POUR LA FRANCE	99
A. SI LA FRANCE N'A PAS TOUJOURS SU TIRER PROFIT DU LITTORAL MÉTROPOLITAIN, ELLE POURRAIT À L'AVENIR VALORISER L'IMMENSITÉ ULTRAMARINE	99
1. <i>Un territoire maritime encore peu valorisé</i>	100
a) <i>Un domaine maritime planétaire</i>	100
b) <i>Un territoire maritime mal délimité et encore peu exploité.</i>	102
2. <i>Une présence sur les trois océans : un atout stratégique important.</i>	105
3. <i>Des ressources naturelles multiples</i>	107
a) <i>Des ressources fossiles importantes</i>	107
b) <i>De réelles opportunités en matière d'énergies marines renouvelables.</i>	112
c) <i>Des réserves halieutiques à préserver, une aquaculture à développer.</i>	115
B. LA FRANCE DISPOSE, EN OUTRE, D'UNE INDUSTRIE MARITIME À FORT POTENTIEL	118

1. Des entreprises d'excellence	118
2. Un secteur en croissance forte	120
3. Une industrie de défense de premier plan.....	121
C. LA FRANCE MARITIME SOUFFRE TOUTEFOIS DE CERTAINS HANDICAPS.	125
1. Des voies d'approvisionnement vulnérables	125
2. L'inadéquation des infrastructures portuaires empêche la France de devenir la porte d'entrée maritime de l'Europe	128
D. L'ESPACE MARITIME FRANÇAIS EST AVANT TOUT CELUI DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER.....	133
1. Des territoires pour lesquels la valorisation des activités maritimes comme la capacité à faire évoluer les relations avec la métropole sont des défis majeurs.....	133
2. Des territoires dont la protection contre les risques et les menaces suppose des moyens terrestres et marins suffisants et polyvalents.....	135
II. POUR SÉCURISER CES ACTIVITÉS ET PESER SUR LES ÉQUILIBRES INTERNATIONAUX, LA FRANCE DISPOSE D'UNE MARINE DONT LE FORMAT LUI PERMET DE PLUS EN PLUS DIFFICILEMENT DE CONCILIER L'ENSEMBLE DE SES MISSIONS	140
A. LA FRANCE POSSÈDE UNE MARINE DE HAUTE MER À LARGE SPECTRE ET UNE ORGANISATION DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER EFFICACE	140
1. Une marine qui se situe parmi les marines du monde qui comptent.....	141
a) Une Marine nationale polyvalente.....	141
b) Parmi les cinq plus grandes marines du monde ?.....	152
c) Qui s'efforce de couvrir des besoins stratégiques	153
2. Une organisation de l'action de l'Etat en mer qui a fait ses preuves	155
a) Une coordination des administrations agissant en mer sous l'autorité unique d'un délégué du Gouvernement	155
b) Un dispositif qui fait ses preuves	156
B. LA FRANCE SOUHAITE MAINTENIR SON RANG ET UNE PRÉSENCE MARITIME SUR TOUS LES OCÉANS	157
1. La volonté de maintenir toutes les composantes de la force de dissuasion nucléaire et une capacité d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations constitue une exigence forte en termes de moyens militaires.	159
2. La volonté d'assurer des missions de souveraineté et d'assistance dans l'ensemble de l'espace maritime français.....	161
3. Une ambition aujourd'hui confrontée à un format étriqué.	163
C. LES CONTRAINTES BUDGÉTAIRES ONT CONDUIT À LIMITER SON FORMAT ET A RETARDER SON RENOUVELLEMENT.....	164
1. Un format sensiblement réduit qui entraîne déjà des ruptures de capacité	164
2. Une flotte qui vieillit.....	168
3. Les programmes de modernisation devront trouver un financement dans un contexte budgétaire contraint.....	169
III. SI LA FRANCE A JETÉ LES BASES D'UNE STRATÉGIE MARITIME, LE LIVRE BLANC SUR LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ NATIONALE DE 2008 N'A PAS PRIS LA JUSTE MESURE DE CET IMPÉRATIF.....	173
A. LE LIVRE BLANC FRANÇAIS SUR LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ NATIONALE DE 2008 N'A PAS BIEN PRIS EN COMPTE L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DES OCÉANS.....	174
B. LE LIVRE BLEU A EN PARTIE COMBLÉ CETTE LACUNE SANS COUVRIR LE DOMAINE MILITAIRE.....	175

C. DEPUIS, LES PAYS ÉMERGENTS ONT ÉLABORÉ DES STRATÉGIES NAVALES AMBITIEUSES.....	177
D. L'EUROPE PEINE QUANT À ELLE À DÉFINIR UNE STRATÉGIE MARITIME FAUTE D'AVANCÉE DANS LE SENS D'UNE POLITIQUE DE DÉFENSE COMMUNE.....	186
1. <i>Malgré des enjeux maritimes communs, l'espace maritime européen reste marqué par le fait national.....</i>	186
2. <i>Une Politique Maritime Intégrée de l'Union européenne qui se met progressivement en place.....</i>	188
3. <i>Un volet maritime de la Politique de sécurité et de défense commune embryonnaire.....</i>	191

**LE PROCHAIN LIVRE BLANC SUR LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ NATIONALE
DOIT ÊTRE L'OCCASION DE DÉFINIR LES AMBITIONS ET LES MOYENS
NÉCESSAIRES POUR TIRER BÉNÉFICE DE LA PRÉSENCE FRANÇAISE SUR
L'ENSEMBLE DES OCÉANS**

I. LE LIVRE BLANC DOIT DÉFINIR LES MOYENS PERMETTANT À LA FRANCE DE PRÉSERVER LA CAPACITÉ D'INTERVENTION ET DE SÉCURISATION DE SES INTÉRÊTS SUR L'ENSEMBLE DES MERS DU GLOBE.....	197
A. DONNER LEUR JUSTE PLACE AUX ENJEUX MARITIMES.....	198
1. <i>Faire de la stratégie maritime un des piliers de la stratégie de défense et de sécurité.....</i>	198
2. <i>Valoriser les opportunités que représente la maritimisation des enjeux économiques et stratégiques pour la France.....</i>	199
3. <i>Réévaluer la place des territoires ultramarins dans la définition de nos intérêts nationaux.....</i>	201
B. PRENDRE LA MESURE DE L'AUGMENTATION DES MENACES ET DES RISQUES.....	202
1. <i>Mieux prendre en compte l'augmentation du nombre des acteurs en mer, le développement des menaces, des risques et du niveau de violence.....</i>	202
2. <i>Prendre la mesure des risques de conflits engendrés par la volonté d'appropriation des espaces et des routes maritimes.....</i>	203
3. <i>Prendre au sérieux le risque de voir la suprématie occidentale contestée dans le domaine maritime.....</i>	205
4. <i>Axer notre stratégie navale sur les manoeuvres de la mer vers la terre.....</i>	207
C. MAINTENIR NOS CAPACITÉS NAVALES À LA HAUTEUR DE CES ENJEUX.....	208
1. <i>Inscrire les choix capacitaires dans le temps long.....</i>	208
2. <i>Enrayer la diminution du format de la Marine et le vieillissement de sa flotte.....</i>	208
3. <i>Adapter les caractéristiques la Marine à ces enjeux en assurant la permanence, la polyvalence, la précision et la complémentarité des moyens.....</i>	209
4. <i>Accélérer la construction d'une Défense de l'Europe.....</i>	212
II. CETTE STRATÉGIE MILITAIRE DOIT ÊTRE ACCOMPAGNÉE D'UNE STRATÉGIE INDUSTRIELLE DE VALORISATION DU SECTEUR MARITIME ET D'UNE STRATÉGIE DIPLOMATIQUE EUROPÉENNE EN FAVEUR D'UN MODÈLE MARITIME INTERNATIONAL RESPONSABLE.....	214
A. SOUTENIR L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE.....	214
1. <i>Soutenir la filière industrielle des chantiers navals dans la compétition internationale.....</i>	214
2. <i>Développer les ressources énergétiques et minérales marines.....</i>	216

3. Définir une véritable stratégie portuaire pour favoriser l'inter modalité et la compétitivité.....	217
4. Développer une pêche et une aquaculture durables	219
5. Suivre et évaluer notre politique maritime.....	220
B. DÉVELOPPER DES COOPÉRATIONS INTERNATIONALES EN FAVEUR D'UN MODÈLE MARITIME INTERNATIONAL RESPONSABLE.....	221
1. Approfondir la construction d'une Europe de la mer	221
2. Favoriser des coopérations internationales en faveur d'un modèle maritime international responsable	222
ANNEXE : LISTE CHRONOLOGIQUE DES PERSONNES AUDITIONNÉES.....	225

« Il y avait au moins deux France, l'une maritime, vivante, souple, prise de plein fouet par l'essor économique du XVIIIe siècle, mais qui est peu liée avec l'arrière-pays, tous ses regards étant tournés vers le monde extérieur, et l'autre, continentale, terrienne, conservatrice, habituée aux horizons locaux, inconsciente des avantages économiques d'un capitalisme international. Et c'est cette seconde France qui a eu régulièrement dans les mains le pouvoir politique. »

Fernand Braudel, La dynamique du capitalisme,
p. 105

Mesdames, Messieurs,

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat a décidé, à l'initiative de son président, M. Jean-Louis Carrère, de mettre à profit la période de la suspension des travaux parlementaires, liée aux élections présidentielles puis législatives du printemps 2012, pour engager une réflexion de fond sur les enjeux de notre défense nationale et se préparer ainsi à apporter une contribution à la réflexion sur la révision prochaine du Livre blanc sur la sécurité et la défense nationale.

La commission s'est ainsi mise en position de peser sur les grands choix et les grandes orientations qui vont être décidées en matière de défense pour le nouveau quinquennat et de pouvoir participer aux travaux du nouveau Livre blanc en ayant déjà approfondi certains thèmes et pris le recul nécessaire.

Ces groupes de travail rassemblaient des parlementaires de toutes les tendances représentées au Sénat, qui ont travaillé et réfléchi ensemble, en bonne intelligence, malgré la campagne présidentielle, sur des sujets qui, à l'évidence, dépassent les clivages partisans.

Cette méthode devrait porter ses fruits et contribuer à la réflexion commune de la communauté des femmes et des hommes qui s'intéressent aux questions de défense.

Car, dans le contexte budgétaire actuel, nous devons plus que jamais avoir les idées claires sur les menaces et les opportunités qu'offre le contexte international, une vision précise de nos priorités, du niveau de nos ambitions

et de nos objectifs, afin de déterminer les moyens que nous pouvons et voulons y consacrer.

La mondialisation s'est traduite par une montée en puissance des enjeux maritimes aussi bien en termes de flux que de ressources.

L'importance économique, diplomatique, écologique croissante des espaces maritimes dans la mondialisation fait plus que jamais de la mer un enjeu politique grâce auquel un État peut rayonner et affirmer sa puissance sur la scène internationale.

En 2008, la commission avait eu le sentiment que Le Livre blanc de 2008, sans méconnaître ces enjeux, n'en n'avait sans doute pas mesuré l'actualité et l'acuité.

C'est la raison pour laquelle, la commission a souhaité constituer un groupe de travail sur ce thème.

Le groupe de travail a souhaité approfondir cette question dans laquelle les problématiques civiles et militaires sont imbriquées et réfléchir, voire remettre en cause des vérités que chacun semble prendre comme allant de soi.

Chacun s'accorde ainsi pour dire qu'un domaine maritime de onze millions de km², vingt fois la superficie de la France, c'est une chance, une opportunité, un atout stratégique, économique et politique. Sans doute, encore faut-il savoir quelle est la proportion de ce territoire dont nous avons une véritable connaissance, une délimitation juridiquement incontestée, voire une simple maîtrise ? Quel pourcentage de ce territoire constitue réellement un atout stratégique ? Où sont précisément situées les ressources en hydrocarbures et en minerais susceptibles d'être exploitées à l'horizon d'une vingtaine d'années ?

Voici le type d'interrogations qui ont motivé les très nombreuses auditions de civils, de militaires, d'industriels, d'experts, d'universitaires auxquels les sénateurs du groupe de travail ont procédé afin d'éclairer leurs réflexions.

Les travaux du groupe de travail ont, en outre, bénéficié des auditions organisées conjointement avec la délégation sénatoriale à l'Outre-mer ou avec le groupe de travail de la commission sur le format des forces armées en 2014 que les rapporteurs souhaitent ici remercier.

Il a été souvent souligné, lors de ces auditions, que l'extraction pétrolière et gazière offshore, les traitements des minerais, les services en mer, les énergies marines renouvelables constituaient des secteurs d'avenir. Il est vrai que la France dispose dans ces domaines d'entreprises hautement compétitives. Mais, ont-ils la taille critique pour faire face à la concurrence ? Tous ces secteurs se valent-ils ? Quels en sont les modèles économiques ? A quel horizon ? Quel accompagnement l'Etat peut-il offrir à ces entreprises ?

Onze millions de km² sur plusieurs océans, n'est-ce pas aussi une contrainte, l'obligation pour les pouvoirs publics et singulièrement pour la marine de cultiver un don d'ubiquité de moins en moins compatible avec nos finances publiques ?

Il a été affirmé devant les membres du groupe de travail que l'étendue de son espace maritime était devenue un enjeu majeur pour notre pays. De nombreux experts ont décrit les opportunités qu'offrent nos Zones Économiques Exclusives d'outre-mer, mais les pouvoirs publics se donnent-ils les moyens de valoriser ces espaces et ces opportunités ?

L'espace maritime français est, en effet, constitué pour 97 % de nos territoires d'outre-mer sans qu'une stratégie politique pour créer autour de ces ressources à long terme une communauté d'intérêt entre ces territoires et la métropole ne soit clairement perceptible. La valorisation des ZEE, si elle peut demain apporter une partie des réponses aux problèmes d'emploi de ces territoires, ne ravivera-t-elle pas sur le plan politique une volonté d'autonomie, voire d'indépendance, bien au-delà de la problématique économique des espaces maritimes de l'outre-mer ?

Il y a des questions économiques, il y a des questions militaires sur lesquelles le groupe de travail s'est concentré afin de préparer la réflexion sur le nouveau Livre blanc sur la défense et la sécurité.

La perspective du Livre blanc, mais surtout les choix budgétaires et donc capacitaires qui devront être effectués dans les prochains mois nous imposent de réfléchir sur l'adaptation de notre marine à l'accroissement des activités, des menaces et de la violence en mer. Car si la mer offre de nouvelles opportunités, on y constate une augmentation de la criminalité, des menaces, des trafics illicites, des risques de conflits territoriaux liés à la convoitise que suscitent les ressources naturelles des fonds sous-marins et une fragilisation croissante de nos voies maritimes d'approvisionnement.

Avec un format en nette diminution, des renouvellements repoussés d'année en année, la Marine française semble faire le grand écart. La France souhaite tout à la fois disposer d'une marine océanique porteuse de la dissuasion nucléaire et capable d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations avec un groupement aéronaval et une marine capable de sécuriser l'ensemble de ces zones économiques exclusives, et de pouvoir comprendre, prévenir, protéger, projeter, voire intervenir sur l'ensemble des océans de la planète.

C'est une belle ambition, mais la France a-t-elle encore les moyens de cette ambition ? Où en est-on de l'application de la loi de programmation dans le domaine naval ? La Marine française reste-t-elle une marine océanique qui compte ? Qu'en est-il du format défini en 2008 ? Quels sont les programmes de modernisation et de renouvellement prioritaires pour s'adapter au nouveau contexte stratégique ?

L'expérience de la Libye a démontré la pertinence des choix capacitaires et les performances de nos armées, en général, et de la Marine, en particulier, mais n'a-t-elle pas aussi illustré leurs limites ?

En 2016, la France n'aura plus de porte-avions pendant un an et demi, c'est-à-dire que l'Europe n'aura plus de groupement aéronaval pendant une longue période, puisque, à cette date-là, les Anglais n'auront pas retrouvé leurs capacités en ce domaine. Pour construire la défense de l'Europe, il nous faut identifier des intérêts communs tels que la sécurisation de nos voies maritimes d'approvisionnement qui nous relie aujourd'hui à l'Asie et au Golfe persique.

La mutualisation dans ce domaine est-elle un leurre ou une nécessité ?

Dans un contexte où les pays émergents, notamment la Chine et le Brésil, déploient des stratégies maritimes ambitieuses, construisent les marines de demain, peut-on imaginer que, dans la situation financière où la France se trouve, nous pourrions faire l'impasse sur le développement d'une politique maritime commune qui inclut une dimension militaire ?

Voilà les interrogations auxquelles le groupe de travail s'est efforcé de répondre.

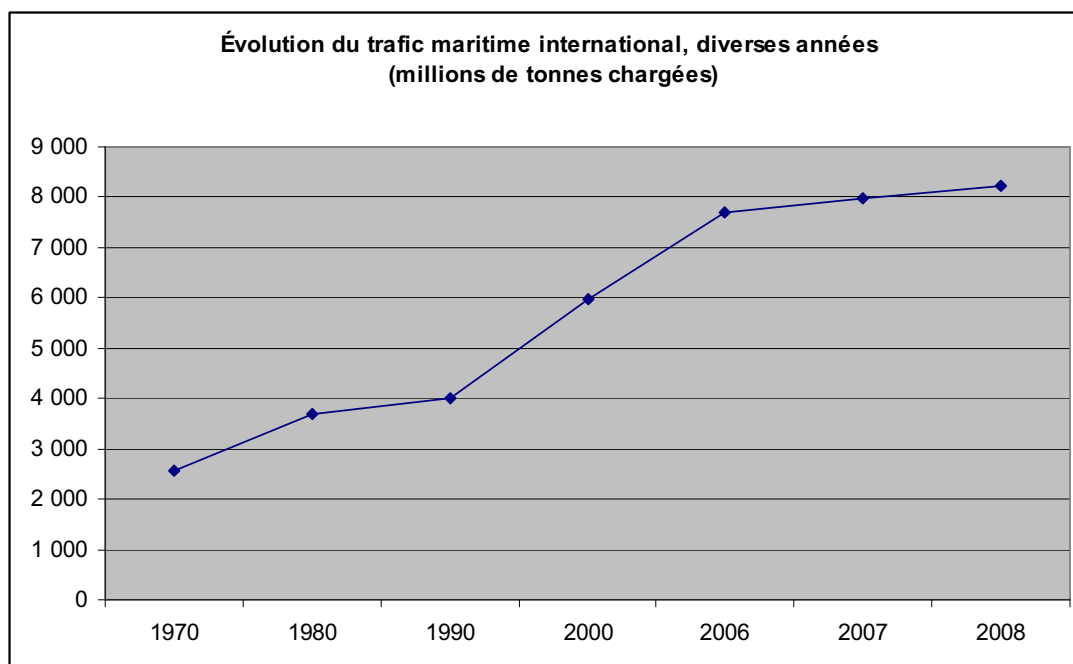
LA MONDIALISATION A ACCRU L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DES ENJEUX MARITIMES

Le milieu marin a longtemps semblé immobile. Or on assiste aujourd'hui avec la mondialisation et la raréfaction des ressources terrestres à une transformation de la géopolitique des océans. La préparation du prochain livre blanc impose de bien prendre la mesure de cette modification du contexte stratégique et de son incidence sur les intérêts de la France dans le monde.

I. L'OUVERTURE DES ÉCONOMIES MODERNES LES REND AUJOURD'HUI PARTICULIÈREMENT DÉPENDANTES DE LA FLUIDITÉ DES APPROVISIONNEMENTS MARITIMES

Comme l'a souligné le secrétaire général à la Mer, M. Michel Aymeric, devant la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat, « la mer est le cœur de la mondialisation ». Si le transport des personnes se fait par avion, le transport des biens et l'extraordinaire accroissement des échanges commerciaux correspondent à la l'augmentation du trafic maritime.

Le trafic maritime mondial a, en effet, augmenté en volume de 67 % entre 1970 et 2000 pour dépasser les 7 milliards de tonnes en 2008. La flotte marchande a vu son tonnage multiplié par 2,5 sur la même période.



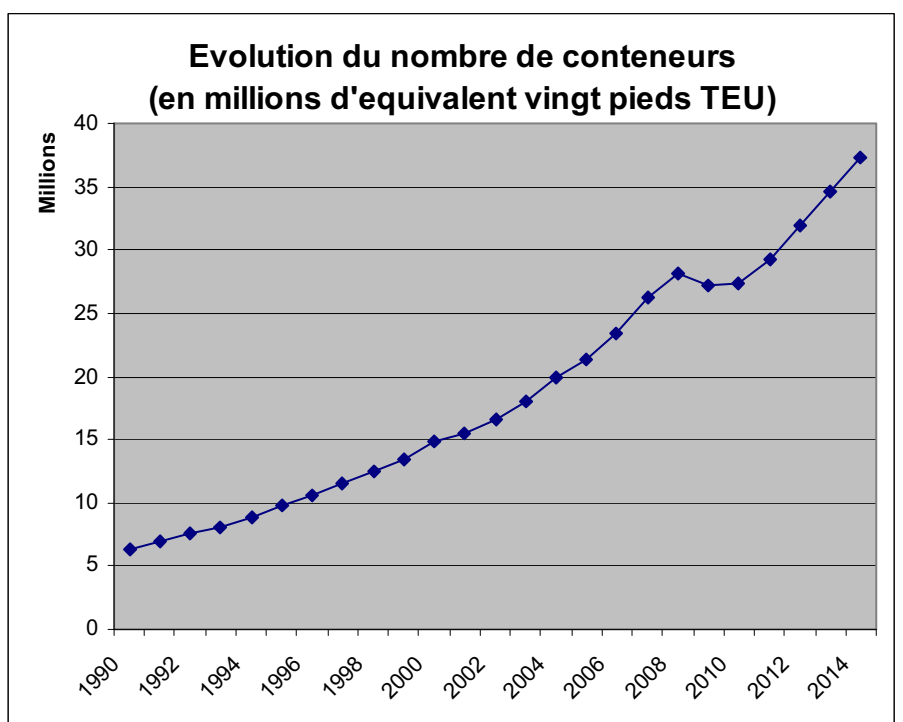
Source : Étude sur les transports maritimes 2010 CNUCED

Cette croissance s'est accélérée dans la période récente avec une augmentation des volumes transportés par mer, une diminution des coûts et une accélération des rotations permettant un renforcement sans précédent de la division internationale des processus de production.

C'est à ce titre que, selon l'expression employée par M. Tallec, conseiller auprès du président de la société CMA-CGM, et ancien Secrétaire général à la mer devant le groupe de travail, « *la mondialisation est une maritimisation* ».

La croissance du trafic maritime comme cette division internationale du travail a été rendue possible par la généralisation des conteneurs. 120 000 navires battant 128 pavillons assurent en effet 90 % du transit commercial mondial essentiellement dans des porte-conteneurs.

Certes, le commerce maritime a toujours été depuis la naissance de la navigation au long cours un facteur essentiel du développement économique et des équilibres géostratégiques. Comme l'a rappelé l'amiral Nielly, préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord aux membres du groupe de travail, « *chaque étape de l'histoire maritime a été marquée par un progrès technologique, la mondialisation est, elle, liée à la révolution du conteneur* ».



C'est en effet le conteneur qui a permis un changement d'échelle dans le commerce maritime mondial.

Le conteneur a permis de réduire le temps et les coûts de manutention et d'accroître la taille des navires. Auparavant limités à un port de 8 000 conteneurs « équivalent 20 pieds » (EVP), les navires « Malaccamax » aptes à

¹ <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/conteneurs/global-conteneur-fleet>

franchir le détroit de Malacca atteignent désormais une capacité de 18 000 EVP.

Cette révolution a entraîné depuis 1945 une multiplication par 5 du tonnage, de la productivité par dix et du coût réel du transport par 4.

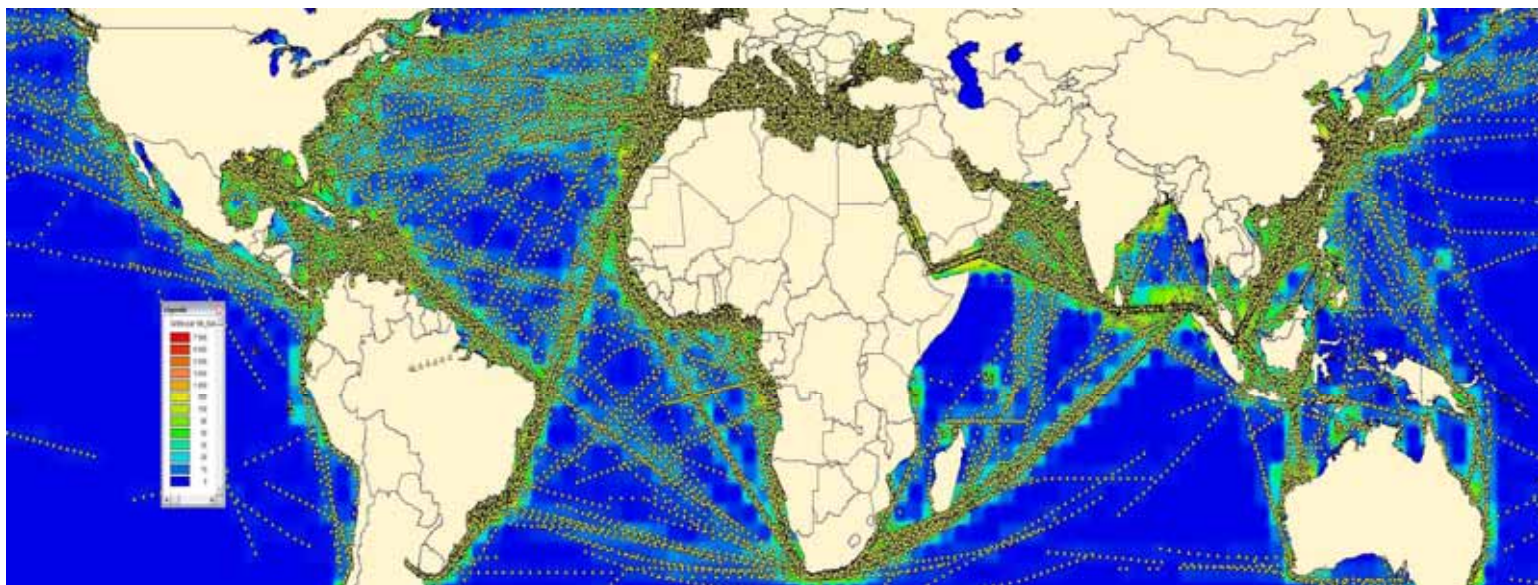
Ainsi, comme l'a souligné M. Francis Vallat, Président du Cluster maritime français au cours de son audition, « *le coût moyen de 20 tonnes de marchandises transportées de l'Asie sur l'Europe est significativement inférieur au prix du billet avion d'un passager en classe économique sur la même distance, le transport représente quelques centimes pour des chaussures, quelques euros pour un frigidaire* ».

L'ensemble de ces facteurs explique que les flux de cargaisons ont déjà été démultipliés ces trente dernières années, et devrait représenter en 2020 de 14 à 15 milliards de tonnes contre près de 7 aujourd'hui, soit une multiplication par deux.

Selon une expression d'un des interlocuteurs du groupe de travail : « *la mondialisation prend le bateau* ».

L'image suivante issue d'une photographie satellite, prise par le CNES retrace l'activité maritime entre le 23 et le 30 septembre 2011, illustre les principaux axes du transport maritime contemporain et son intensité.

Trafic maritime entre le 23 et le 30 septembre 2011 vue de satellite



Longtemps les gouvernements ont pensé que la protection des intérêts nationaux était assurée par la protection des infrastructures militaires et économiques sur le territoire national.

Aujourd'hui, une grande partie des biens nécessaires au fonctionnement normal du pays se trouve en mer. Cette richesse attise les convoitises et doit donc pouvoir être protégée quand les circonstances l'exigent.

A. LA MONDIALISATION DES PROCESSUS DE PRODUCTION REPOSE SUR LA LIBRE CIRCULATION DES FLUX MARITIMES

L'évolution des possibilités offertes par le transport maritime a permis la mise en réseau de l'économie mondiale dispersée entre le lieu de production des matières premières, les lieux d'assemblage, d'intégration ou de fabrication, les lieux de finition et de distribution des produits.

Cette nouvelle organisation de l'économie explique que le commerce international progresse plus rapidement que la production mondiale.

Ce capitalisme repose sur une production en flux tendu avec une réduction drastique des stocks rendue possible par la fréquence des rotations des navires entre les principaux ports mondiaux.

Comme l'a fait observer M. Tallec au groupe de travail, *« parce que des compagnies maritimes proposent à jour fixe des départs réguliers vers l'Asie tout au long de l'année, des entreprises européennes ont pu garantir leur approvisionnement quotidien et ainsi réduire presque totalement leur stock de pièces détachées »*.

On comprend dès lors que le fonctionnement normal de pays, comme la France, est intimement lié à la fluidité des échanges maritimes internationaux et par conséquent au respect de la liberté de circulation en mer.

L'exemple des composants électroniques utilisés par les grandes industries françaises est illustratif.

Dans l'industrie automobile, les composants électroniques embarqués sont produits essentiellement en Asie puis envoyés en France pour l'assemblage final. Il en va de même pour toutes les autres industries, comme l'électroménager. De même, les composants comme les semi-conducteurs AsGa (arséniure de gallium), InGaAs (arséniure de gallium indium) ou InAs (arséniure d'indium) sont produits essentiellement au Japon et sont indispensables aux équipements électroniques embarqués.

En raison de la division internationale du travail et de la production, la France est aujourd'hui quotidiennement dépendante de l'arrivée à bon port de ces composants électroniques.

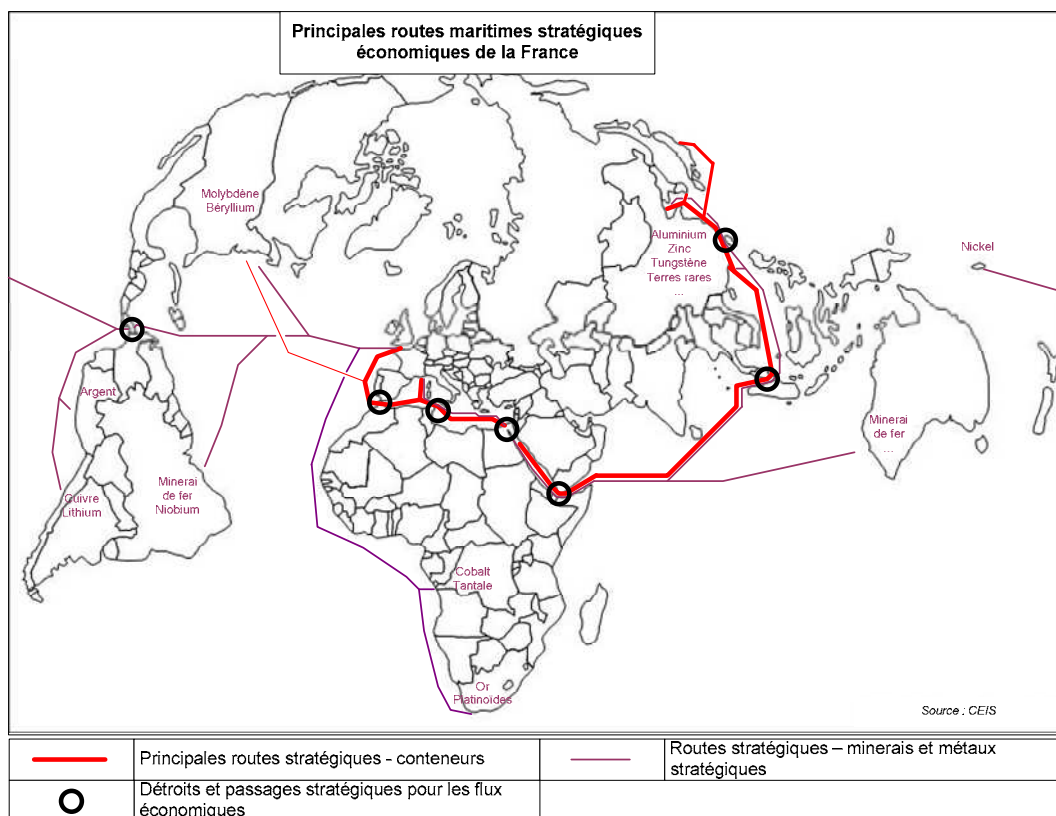
La vulnérabilité des entreprises françaises s'est d'ailleurs vérifiée suite au tsunami de mars 2011 au Japon, qui a détruit plusieurs usines de fabrication de composants électroniques destinés aux constructeurs automobiles, notamment français. Il en a résulté des arrêts de production dans les usines françaises, comme celle de Renault à Douai.



Une récente étude sur « la vulnérabilité de la France face aux flux maritimes » conduite par la Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique¹ en partenariat avec la *Maritime Logistics & Trade Consulting*² soulignait ainsi que plus de **la moitié des circuits électroniques intégrés et des micro-assemblages parvenus en France en 2010 a dû emprunter des routes maritimes.**

Les produits en provenance d'Asie devraient parcourir l'ensemble Malacca-Océan Indien-Suez-Méditerranée-Manche. Ceux qui sont produits au Maghreb empruntent la Méditerranée. Enfin, les produits américains traversent l'Atlantique nord comme l'illustre la carte suivante.

¹ CEIS
² MLTC



Source : CEIS

Il en va de même de l’approvisionnement en ressources minérales stratégiques, telle que le titane ou certaines terres rares, qui sont fondamentaux pour le bon fonctionnement des industries françaises de l’aéronautique, de l’espace, de l’électronique, de l’informatique et des communications, des transports terrestres et navals, de l’électronucléaire, et bien sûr des équipements de défense.

Cet approvisionnement est donc essentiel pour la sécurité, la compétitivité et l’emploi de notre pays. Aujourd’hui la Chine contrôle près de 97 % des exportations «terres rares» qui sont indispensables au développement des technologies de pointe et à la survie de certaines industries européennes clés et empruntent le même axe maritime.

La mondialisation entraîne ainsi une forte dépendance de nos pays à la sécurisation des principaux axes maritimes mondiaux dont une grande partie passe par des détroits dont la circulation peut être facilement interrompue.

Car plus que jamais la phrase de Sir Walter Raleigh, officier et grand explorateur anglais « *Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même* » semble d’actualité.

B. LES ÉCONOMIES MODERNES RESTENT EN OUTRE PARTICULIÈREMENT DÉPENDANTES DES APPROVISIONNEMENTS D'HYDROCARBURES PAR VOIES MARITIMES

La première révolution industrielle reposait sur une ressource, le charbon, dont les sources se situaient pour l'essentiel à proximité des centres de production. Aujourd'hui, les économies modernes, particulièrement dépendantes du pétrole, s'approvisionnent pour 30 à 40 % de leurs besoins par voie maritime.

Malgré la construction d'oléoducs, les économies modernes sont donc étroitement dépendantes du bon fonctionnement du transport maritime des hydrocarbures.

La situation est cependant contrastée selon les continents. Les Etats-Unis ont recours au Canada et au Mexique, au Golfe de Guinée et, pour 20 % de leurs besoins au Moyen-Orient.

L'Union européenne s'adresse d'abord à la CEI via des oléoducs puis à l'Afrique du Nord dont l'Algérie et enfin pour 25 % de ses besoins au Moyen-Orient.

En revanche, l'Asie est très dépendante du Moyen-Orient, qui produit 65 % de son pétrole.

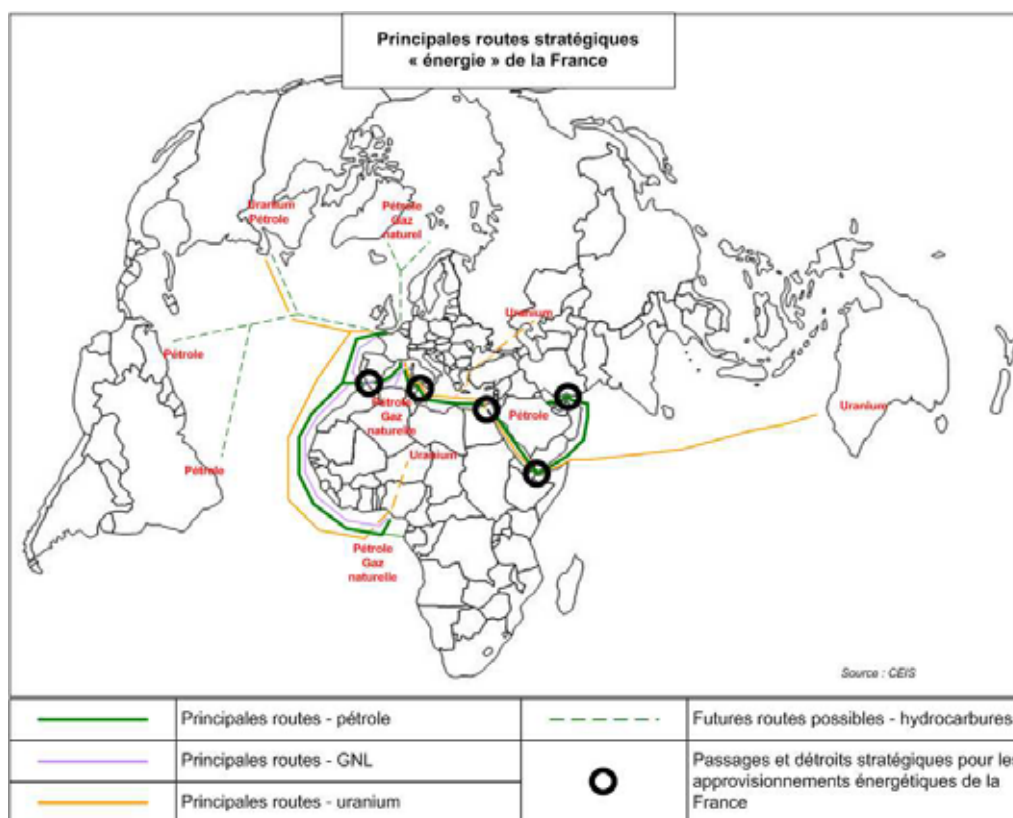
L'accès aux ressources d'hydrocarbures demeure, pour l'ensemble des continents, un élément dominant qui explique le caractère central des détroits d'Ormuz et de Suez.

Les pays occidentaux ont réussi à diminuer leur dépendance vis-à-vis de ces détroits en diversifiant leurs sources d'approvisionnement et les modalités de transport des hydrocarbures.

La Chine s'efforce de faire de même en instaurant des relations privilégiées avec des pays comme le Soudan ou l'Iran et en investissant dans la construction d'oléoducs et de gazoducs en direction du Turkménistan.

Il reste que pour des pays comme la France les routes maritimes d'approvisionnement en énergie sont, bien entendu, stratégiques dans le sens où la France ne dispose de presque aucune ressource énergétique sur son sol.

La dépendance de la France à l'égard des approvisionnements en hydrocarbures, mais aussi en uranium pour son parc de centrales nucléaires, constitue une vulnérabilité et implique une vigilance particulière.



Source : CEIS

Une rupture des approvisionnements en énergie provoquerait un choc économique, social et politique qui remettrait en cause le fonctionnement normal du pays.

La France importe par exemple plus de 80 millions de tonnes de pétrole brut à travers la Mer du Nord, la Méditerranée, l'Atlantique et le Golfe persique.

A titre d'exemple, 31,67 % du pétrole brut parvenant par voie maritime en France transite par le détroit d'Ormuz : une fermeture de ce détroit suite à une crise régionale impliquant l'Iran aurait donc un impact direct sur les flux énergétiques français.

Selon l'étude de CEIS « *La principale conséquence économique pour la France serait la hausse mondiale brutale des prix du pétrole. Certains analystes estiment qu'un blocage d'Ormuz provoquerait une hausse de 50 % des prix en quelques jours. Le prix du gaz étant indexé sur celui du pétrole, l'impact sur l'économie et les ménages français serait immédiat.* »¹

L'approvisionnement et la disponibilité énergétiques sont vitaux pour le fonctionnement économique et social du pays. Ils sont un facteur de stabilité économique et de paix sociale. Le blocage des raffineries ou des réseaux

¹ *Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes, Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique, 13 janvier 2012*

routiers permettant de fournir les villes en carburants créa des pénuries et provoqua en 2010 en France des difficultés au niveau des transports individuels comme publics en suscitant une émotion parmi la population et des réactions individuelles et collectives irrationnelles.

Cette situation confirme la nécessité pour les économies modernes de diversifier leurs sources d’approvisionnement en énergie et de sécuriser les routes et détroits stratégiques pour l’acheminement des besoins en hydrocarbures.

II. L’ÉPUISEMENT DES RESSOURCES NATURELLES TERRESTRES RENFORCE L’INTÉRÊT STRATÉGIQUE DES RESSOURCES SOUS-MARINES

La raréfaction des ressources terrestres entraîne un regain d’intérêt pour les deux tiers de la planète qui s’avèrent encore vierges d’exploitation industrielle.

Entamée il y a une trentaine d’années avec les plateformes pétrolières offshore, la prospection des ressources naturelles des sous-sols marins s’accélère avec **un véritable basculement des réserves de pétrole et de matières premières de la terre vers les mers.**

Les fonds marins accueillent déjà des usines d’extraction de sable ou de diamants. L’installation permanente de systèmes dédiés à l’exploitation des énergies marine renouvelables est prévue dans une vingtaine de pays.

L’économie de la mer se trouve donc à un tournant. Les ressources de la mer apparaissent comme une nouvelle frontière, sans doute plus accessible que ne l’est l’espace que chacun considérait dans les années 60 comme la nouvelle frontière.

Pour, Patrick Boissier PDG de DCNS « *La mer, qui recouvre 70 % de la surface de la planète, contient les réserves d’hydrocarbures, de ressources minérales et d’énergie renouvelables vitales à l’économie de demain. Ce basculement de la terre vers la mer entraîne des conséquences stratégiques majeures.* »

A. L’AVENIR DES RÉSERVES HYDROCARBURES S’ÉCRIT EN MER.

L’évolution la plus manifeste vers une implantation sédentaire des activités économiques en mer est évidemment le développement des plateformes pétrolières off-shore.

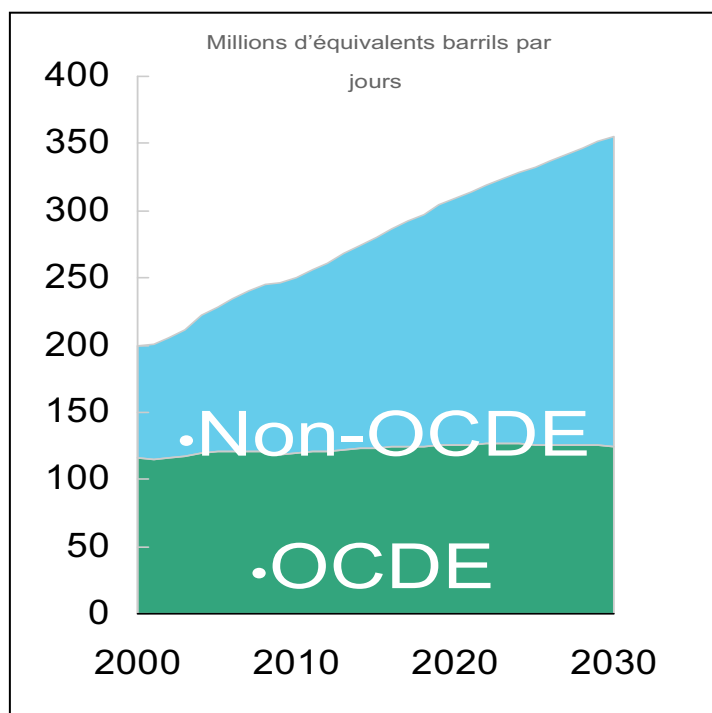
Depuis les années 1950, l’exploitation des hydrocarbures en offshore s’est développée face à l’augmentation de la demande énergétique. Suite au choc pétrolier de 1973, cette solution apparaît, pour certains pays, comme un

moyen de réduire leur dépendance énergétique vis-à-vis des États du Moyen-Orient.

Malgré le coût élevé de cette technique, la part des gisements offshore dans la production pétrolière mondiale est passée de 10 % en 1960, à 30 % en 2010. Cette augmentation devrait se poursuivre.

Comme l'a souligné M. Patrick Roméo, Président de Shell France lors de son audition, « *pour faire face à un doublement des besoins énergétiques dans le monde d'ici 2050 liés à la croissance de la population et l'élévation du niveau de vie, les industries pétrolières devront massivement investir dans les plateformes off-shore* ».

Évolution de la demande de Pétrole d'ici 2030



Source : IFRI

La Chine et l'Inde ne sont encore qu'au début de leur développement économique et énergétique : si elles suivent le modèle de l'Europe ou de la Corée, la demande triplera.

D'après les estimations, si la part du gaz dans le mix énergétique doit augmenter d'ici 2050, et celle des énergies renouvelables s'envoler, celle du pétrole devrait rester autour de 30 %, le charbon étant la source d'énergie qui connaîtrait la plus forte croissance alors qu'il s'agit d'une source d'énergie particulièrement polluante.

Ce point de vue a conduit M. Patrick Roméo, Président de Shell France à souligner « *qu'il est donc important de produire du pétrole quand le potentiel géologique existe, afin de limiter la part du charbon.* »

Depuis les années 1950, la profondeur d'extraction des hydrocarbures n'a cessé de croître. **À la fin des années 1970, on atteint la profondeur de 500 mètres. Trente ans plus tard, il est devenu possible d'exploiter des gisements situés à plus de 2 500 mètres de profondeur.**

L'offshore profond, c'est-à-dire à plus de 1 000 m, et l'offshore ultra-profond, au-delà de 1 500 m, sont pour le moment marginaux dans la production mondiale (3 %) mais ils connaissent un développement rapide

De fait, la capacité de production d'hydrocarbure en eaux profondes, à plus de six cents mètres, a plus que triplé depuis 2000. Elle atteindra plus de 10 millions de barils par jour en 2015.

Aujourd'hui, 30 % de la production est en mer, 20 % des ressources de brut et 30 % de celles de gaz y reposent.

On observe, en outre, une recomposition de la carte des zones de production. Alors que les plateformes de la Mer du Nord sont en déclin, on assiste à un développement très prometteur des forages dans le Golfe du Mexique, au large des Etats-Unis, du Brésil mais également de la Guyane. Le pétrole du Golfe de Guinée recèle également un intérêt croissant tout comme celui de la Caspienne.

Dans le domaine gazier, les exportations actuelles montrent des perspectives prometteuses en Australie, au Qatar et en Extrême-Orient russe. Plus au Nord, la zone arctique qui abriterait près d'un quart des réserves non prouvées d'hydrocarbures suscite la convoitise des pays riverains au premier chef desquels la Russie.

La quête de l'or noir qui, par le passé, a suscité tant de convoitises et parfois de conflits, est en passe de se déplacer en mer.

B. LA MER ABRITE ÉGALEMENT UN GISEMENT DE RESSOURCES MINÉRALES ET BIOLOGIQUES.

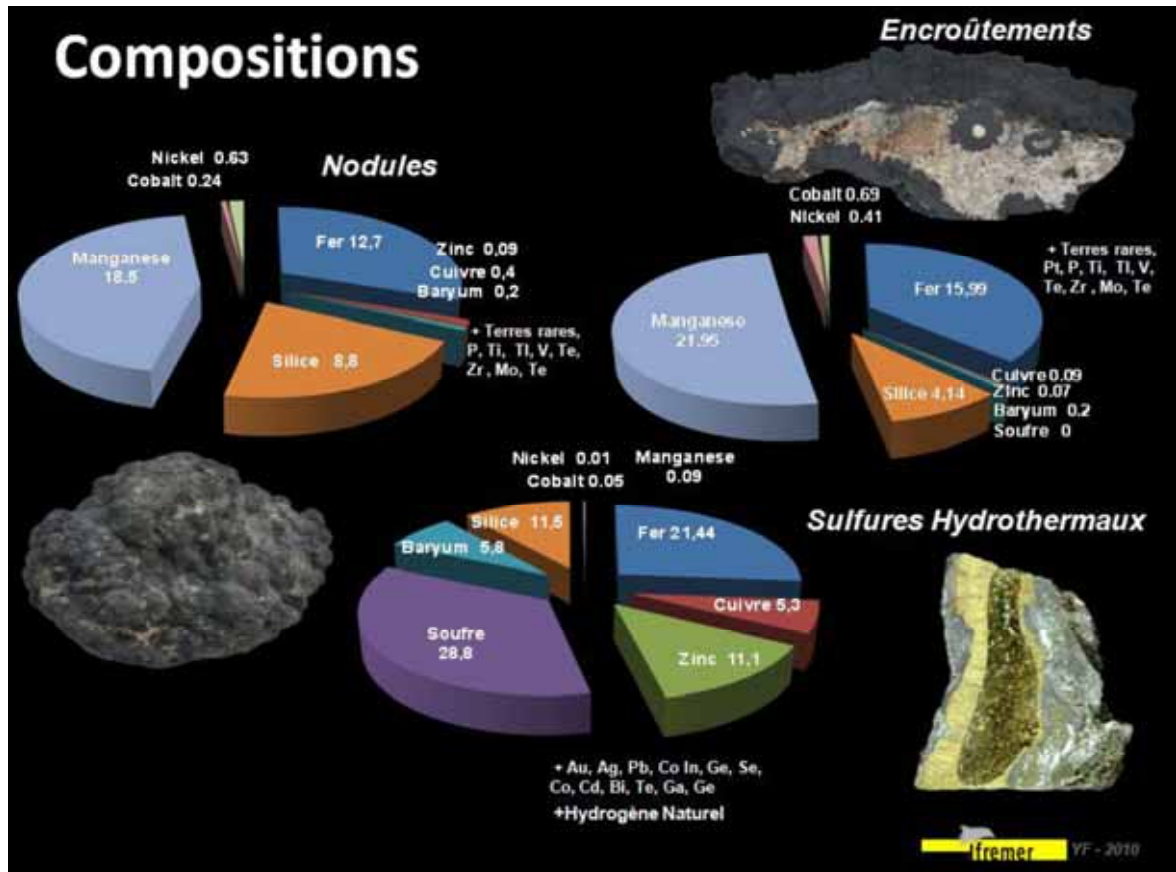
Les grandes évolutions industrielles sont fondées sur la disponibilité d'énergie et de minerais : le fer au 19^e siècle, l'aluminium et le cuivre au 20^e siècle, le silicium et les métaux de haute technologie depuis 20 ans.

Alors qu'aujourd'hui, des tensions croissantes apparaissent entre la disponibilité des minerais et les besoins mondiaux, **les fonds sous-marins constituent un potentiel de ressources minérales considérable.**

Les explorations scientifiques menées dans les grands fonds depuis une trentaine d'années ont permis d'identifier plusieurs processus géologiques et géochimiques conduisant à la concentration des métaux dans des nodules polymétalliques, des encroûtements cobaltifères et des sulfures hydrothermaux et à la genèse de ressources énergétiques potentielles originales tels que l'hydrates de méthane et l'hydrogène.

Ces découvertes ouvrent de nouvelles frontières pour la recherche et l'identification de ressources minérales et énergétiques dans les océans. De plus, ces ressources potentielles sont liées à des processus actifs sous-marins, qui n'ont pas d'équivalent en domaine aérien sur la croûte continentale.

Compositions des nodules, encroûtements et sulfures hydrothermaux



Source : Ifremer

Or ces nodules polymétalliques, amas sulfurés et hydrates de gaz naturel intéressent les industries minières du monde entier. Ils abritent notamment des « terres rares », ces dix-sept métaux essentiels aux technologies de pointe dont notre commission a déjà eu l'occasion de souligner le caractère stratégique¹.

Ces métaux rares, ou stratégiques ont de multiples usages dans les technologies de pointe, qu'il s'agisse des télécommunications, de l'armement, ou des énergies renouvelables.

Ainsi les aimants de précision, tout comme les éoliennes, requièrent l'utilisation de néodyme. Le galium entre dans la fabrication des billets de banque, pour en prévenir la falsification, comme dans celle des lasers utilisés par les avions de chasse de dernière génération. Le germanium est

¹ La sécurité des approvisionnements stratégiques de la France, Rapport d'information de M. Jacques BLANC, fait au nom de la commission des affaires étrangères et de la défense, n° 349 (2010-2011) - 10 mars 2011

indispensable à la réalisation de systèmes de visée nocturne. L'indium et les terres rares entrent dans la fabrication des écrans plats LCD, le gallium dans les LED blanches, le germanium dans les transistors ou portables, le gallium, l'indium, le sélénium, le germanium dans les cellules solaires photovoltaïques, le lithium et le cobalt dans les batteries.

Le territoire français est dépourvu de ressources métalliques, hormis l'or de Guyane et le nickel de Nouvelle-Calédonie. Cette situation expose notre économie à une forte vulnérabilité aux aléas des marchés, tant pour les prix que pour les quantités.

Cette vulnérabilité est d'autant plus marquée que l'essor économique des pays émergents conduit à une croissance inégalée de la demande pour quasiment tous les métaux.

Les perspectives d'exploitation de ces terres rares expliquent les investissements considérables effectués ces dernières années dans le domaine de l'exploration des abysses aussi bien par la Chine, le Japon, la Russie ou la France.

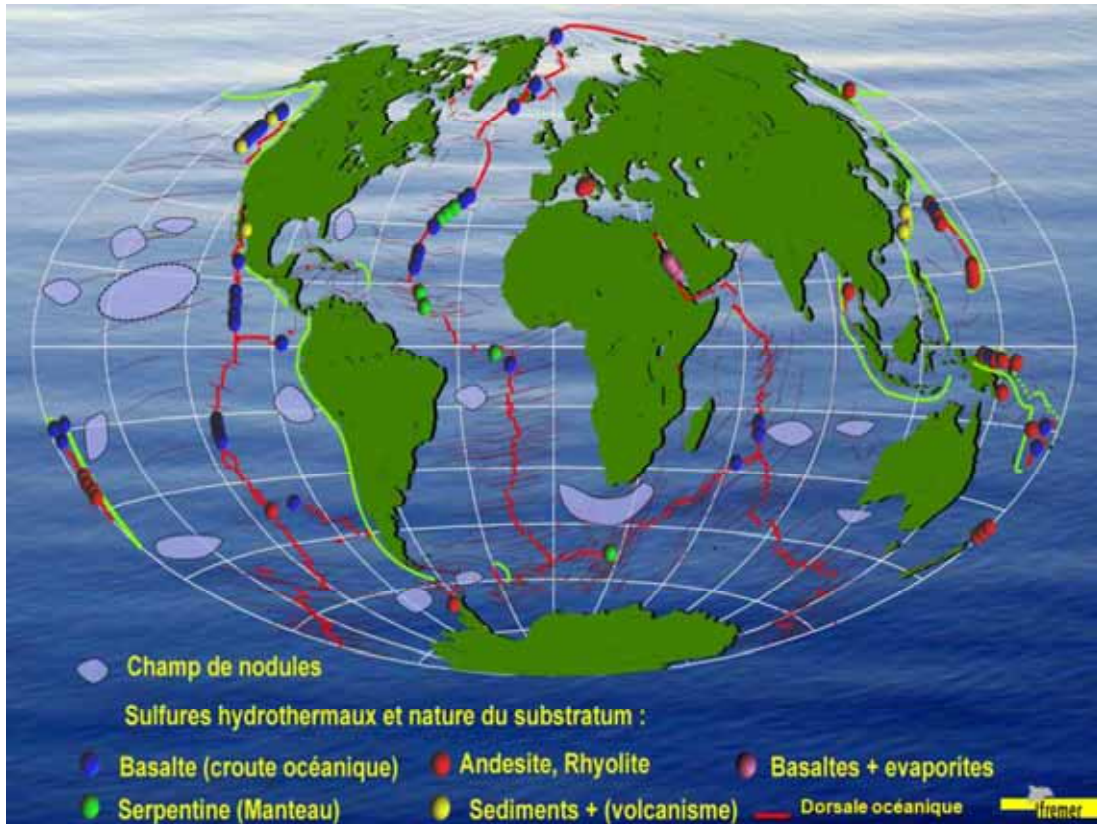
Comme l'a souligné Elie Jarmache, chargé de mission « droit de la mer » auprès du secrétariat général de la mer, chef de la délégation française auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU « *Au-delà des demandes d'extension des plateaux continentaux qui sont en cours, les demandes d'exploitation des grands fonds situés sur les arêtes dorsales des océans seront des enjeux stratégiques majeurs* ».

Cette course à l'exploitation des ressources minières des fonds marins a conduit de nombreux pays à déposer auprès de l'autorité internationale des fonds marins (AIFM) des demandes de permis d'exploitation pour des sites situés à 1 700 mètres de profondeur dont la Chine, suivie par la Russie et la France.

Devant l'évolution rapide de la demande en matières premières minérales et l'intérêt croissant de l'industrie, l'autorité internationale des fonds marins (AIFM) a voté en 2010 un texte légiférant sur l'exploration des sulfures dans les eaux internationales.

La Chine a immédiatement déposé une demande de permis pour rechercher des minéralisations hydrothermales dans l'océan Indien. La Russie soutient un important programme d'exploration et d'inventaire des ressources minérales hydrothermales le long de la dorsale atlantique où elle vient de déposer une demande de permis auprès de l'autorité internationale des fonds marins (AIFM). Le Japon, les États-Unis et l'Allemagne prennent en compte les métaux dans leurs priorités à moyen terme.

Arêtes dorsales des océans et ressources minérales



Source : Ifremer

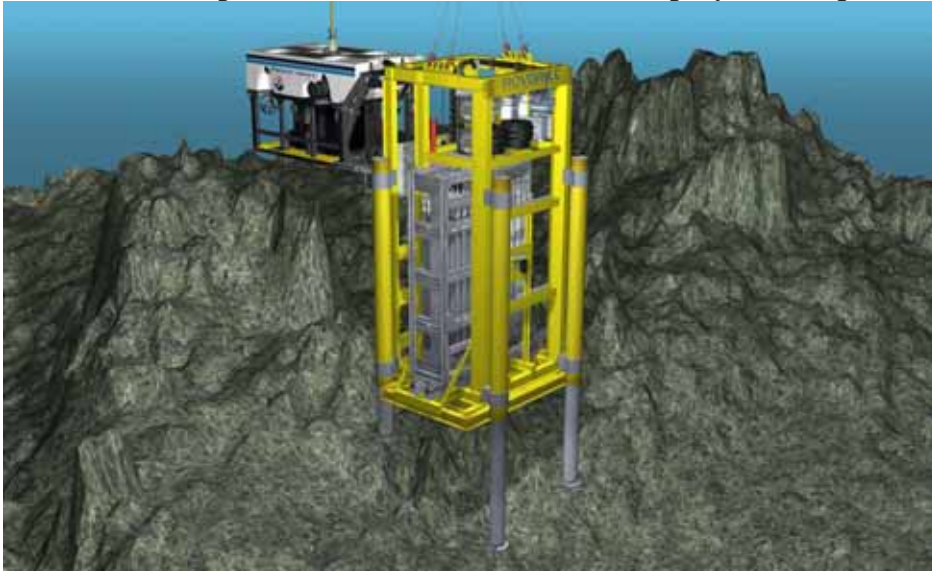
Or l'exploitation des grands fonds marins, hier considérée comme une perspective lointaine, est aujourd'hui entrée dans une phase d'exploitation commerciale.

A titre d'exemple la société canadienne Nautilus Inc a obtenu les droits d'exploration pour une surface totalisant quelque six cent mille kilomètres carrés, dans le Pacifique Sud-ouest (Papouasie-Nouvelle-Guinée, îles Salomon, Fidji, Vanuatu et Tonga).

Les premiers nodules polymétalliques qui devraient être produits par Nautilus Inc au large de la Papouasie-Nouvelle-Guinée devraient être achetés par une société chinoise Tongling Nonferrous Metals Group Co, qui vient de signer un contrat pour acquérir 1,1 million de tonnes par an pendant une période initiale de trois ans. La qualité des matières exploitées concerne notamment une teneur en cuivre, en or et en argent à une profondeur extrême de mille six cent mètres. 200

Nautilus a ainsi annoncé son intention d'y trouver des gisements d'or et de cuivre « de haute qualité » et pour une quantité estimée par la société à « 2,2 millions de tonnes de minerai, y compris une ressource de 870.000 tonnes à des taux de 6,8 pour cent en cuivre et 4,8 pour cent en or ».

Dispositif d'extraction des nodules polymétalliques



Source : Nautilus

L'enjeu économique lié à l'exploitation de ces ressources minérales sous-marines est étroitement lié au calendrier de la raréfaction de ces métaux dans les exploitations en surface.

Comme le pétrole, les ressources minérales sont « non renouvelables ». Leur formation est plus lente que le rythme de consommation.

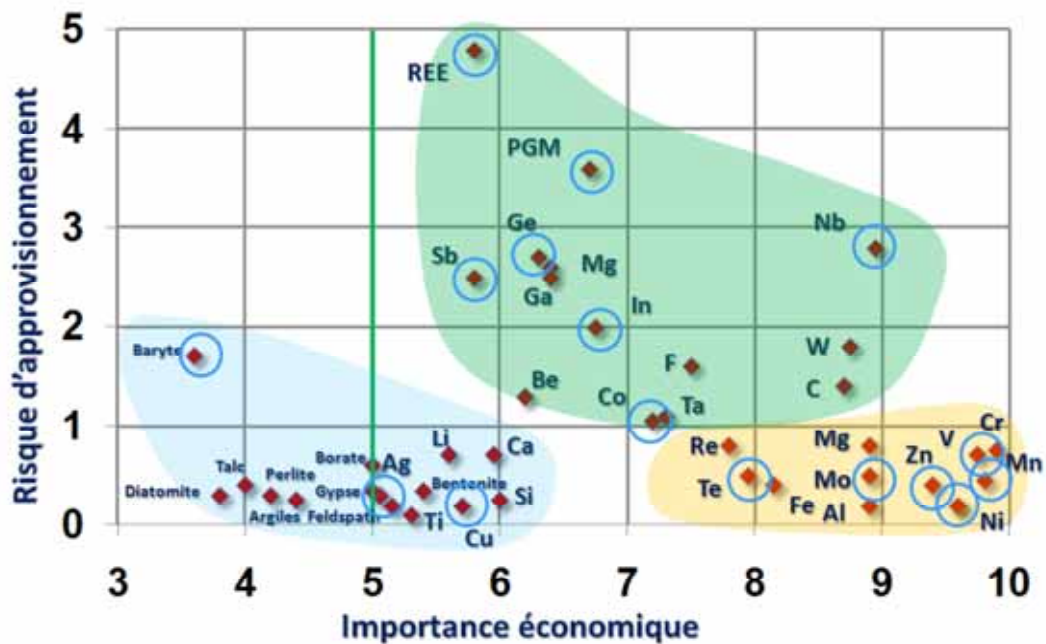
Selon le dernier rapport de l'Ifremer sur les ressources minérales sous-marines « *Les ressources actuelles ne permettent pas à l'ensemble des habitants de la planète de revendiquer une utilisation de métaux équivalente à la moyenne de la consommation actuelle des pays riches. Les besoins de pays à fort taux de croissance, tels que la Chine et l'Inde, ne pourront pas être satisfaits par leur seule production intérieure.* »

Les réserves connues pour de nombreux métaux seraient épuisées entre dix et cinquante ans, si l'on se base sur le rythme de consommation en cours.

L'accroissement prévisible de la demande, lié aux évolutions de la population mondiale et du niveau de vie des pays en développement, réduit ainsi considérablement la durée estimée pour les réserves de métaux.

Le problème devient aigu pour certains métaux si l'on se projette à trente ans comme l'illustre le tableau suivant qui classe les métaux en fonction des risques de pénurie d'approvisionnement et de l'importance économique.

Tableau de criticité des matériaux (Europe 2010)



Source : Ifremer

Une telle situation présente des risques importants de pénurie en cas de tension sur les marchés.

Au cours des cinq dernières années, les cours de plusieurs métaux ont ainsi augmenté de plus de 300 %. Après une chute de courte durée lors de la crise de 2008, les cours montent de nouveau continûment, ouvrant la voie à l'exploitation des grands fonds.

Exemple d'évolution des cours du cuivre au cours du XXe siècle



Source : Ifremer

Dans ce contexte de pénurie annoncée, les grands fonds le long des arrêtes dorsales des océans semblent contenir des réserves stratégiques.

Le Japon vient de publier les résultats d'une étude nationale évaluant les réserves de terres rares au fond du Pacifique à plus de 90 milliards de tonnes, alors même que les réserves terrestres prouvées sont évaluées aujourd'hui à seulement 110 millions de tonnes, pour une production annuelle de l'ordre de 150 000 tonnes en 2010.

En outre, au-delà des minerais, les mers regorgent enfin de ressources génétiques dont l'exploitation est au cœur des biotechnologies et pourrait avoir des répercussions considérables dans le domaine médical et cosmétique.

L'exploitation des richesses sous-marines n'en est qu'à ses prémices mais entraîne déjà des mouvements géopolitiques d'importance.

Comme le soulignait le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2008 « *La croissance économique des nouvelles puissances va de pair avec celle de la consommation d'énergie, ainsi qu'un besoin accru en ressources naturelles et en matières premières stratégiques* ». Il en résultera deux types de désordre : « *les atteintes à la biosphère, dont le réchauffement climatique* » et « *la tension accrue sur les approvisionnements* ».

C'est pourquoi le Livre blanc de 2008 constate que cette « *surexploitation des ressources naturelles est susceptible de relancer à l'échelle mondiale des tensions, inconnues jusqu'à présent à ce degré, pour satisfaire les besoins en énergie, en eau, en nourriture et en matières premières* ».

Ce que le Livre blanc de 2008 avait moins anticipé, c'est à quel point ces tensions sur les ressources se sont déplacées de la terre vers la mer, faisant plus que jamais de la maîtrise des mers un élément essentiel du contexte stratégique.

C. LA MER POURRAIT DEVENIR UNE DES PREMIÈRES RÉSERVES D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

Le renchérissement du prix des hydrocarbures et la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique conduisent également à rechercher dans les mers une source d'énergie renouvelable.

Cette quête passe par l'éolien offshore, déjà assez développée en Grande-Bretagne et au Danemark, mais également par la conversion en électricité de la puissance des courants marins, par des procédés thermiques jouant sur la différence de température entre eaux de surface et profondes ou encore par l'énergie houlomotrice.

Éolienne offshore flottante Winflo



Source : Winflo – 2010

En plein développement depuis quelques années, les éoliennes offshore existantes, issues des technologies développées pour les installations à terre, reposent sur le fond de la mer. Leurs fondations fixes ne peuvent être implantées par plus de 50 m de profondeur.

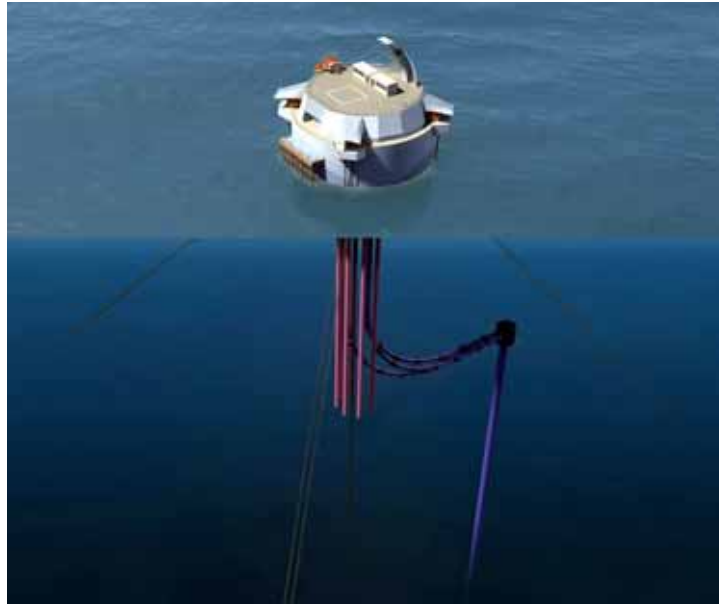
L'éolien flottant permettra de s'affranchir de cette limite et par conséquent d'éloigner les machines des côtes, de limiter les conflits d'usage et de tirer parti d'une ressource en vent plus importante et plus stable.

Les hydroliennes utilisant les courants de marées présentent quant à elles l'avantage de n'avoir aucun impact visuel et sonore. Elles utilisent une énergie prévisible dans la mesure où les courants de marée constituent une ressource prédictible et périodique.

L'énergie thermique des mers est sans doute un des secteurs des plus prometteurs. L'ETM utilise la différence de température entre l'eau de surface chaude et l'eau froide venant des profondeurs. Une usine installée en surface utilise cet échange thermique pour produire du courant électrique.

Ce principe trouve sa pleine application dans la ceinture aquatropicale. Il pourrait être adapté aux besoins d'indépendance énergétique des collectivités d'outre-mer française.

Image d'un prototype de centrale ETM



Source : DCNS

Le marché principal pour cette technologie est composé des réseaux électriques fermés, non interconnectés, avec des besoins limités et un coût de l'énergie d'origine fossile élevé. Dans ces situations, l'ETM répond à trois attentes : une source d'énergie renouvelable, une énergie de base non intermittente, d'éventuels coproduits additionnels tels que l'eau douce, l'air conditionné, l'irrigation ou l'aquaculture.

Une récente étude commandée par DCNS sur les enjeux du développement de l'économie maritime souligne que *« l'arrivée de ces technologies aujourd'hui en phase de développement soutenu, comme les hydroliennes, l'houlomoteur, l'Energie Thermique des Mers et l'éolien flottant, contribuera à la montée en puissance du domaine au sein de l'économie maritime, laissant présager des investissements cumulés de plusieurs centaines de milliards d'euros sur l'ensemble des filières »*.

C'est une des raisons pour lesquelles, M. Andreas Loewenstein, directeur de développement et de la stratégie de DCNS, a indiqué que son entreprise souhaitait se saisir des opportunités qu'offrent les énergies marines renouvelables et faire passer la part de son chiffre d'affaires dans ce domaine de 25 à 50 %, opérant ainsi une reconversion majeure de ses orientations stratégiques.

Image d'un prototype de houlomoteur



Source : EDF Energies Nouvelles / DCNS

LA MARITIMISATION DES ENJEUX ÉCONOMIQUES IMPLIQUE UN RÔLE ET UNE CONCURRENCE ACCRUS DES ÉTATS EN MER

Comme l'a souligné l'Amiral Rogel devant le groupe de travail « *La mer est désormais une des bases de la richesse et la prospérité qu'il faut défendre et protéger* ». Elle devient tous les jours davantage le lieu de la compétition internationale, d'une confrontation entre États et du développement de la criminalité.

La protection des océans et de leurs ressources est donc indispensable. Elle nécessite une surveillance suffisante pour connaître cet environnement et anticiper les crises et les conflits. Elle requiert des moyens permettant de protéger les flux, les ressortissants et l'environnement, et d'intervenir sur l'ensemble du continuum sécurité/défense.

La présence des États y est, aujourd'hui, plus nécessaire que jamais alors qu'il s'agit d'y défendre des intérêts stratégiques et désormais vitaux.

I. CETTE NOUVELLE DONNE MODIFIE L'ÉQUILIBRE GÉOPOLITIQUE DES OCÉANS

A. LA MONDIALISATION ET LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE CONDUISENT À UNE RECOMPOSITION DES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES

L'intensification des échanges économiques ont naturellement modifié la carte des échanges maritimes.

1. Le basculement du centre de gravité de l'économie mondiale redessine les routes maritimes

Alors que le 20^e siècle avait été dominé par les échanges maritimes transatlantiques, **l'axe transpacifique occupe aujourd'hui la première place dans les échanges internationaux, suivi de l'axe Europe-Asie puis de l'Atlantique.**

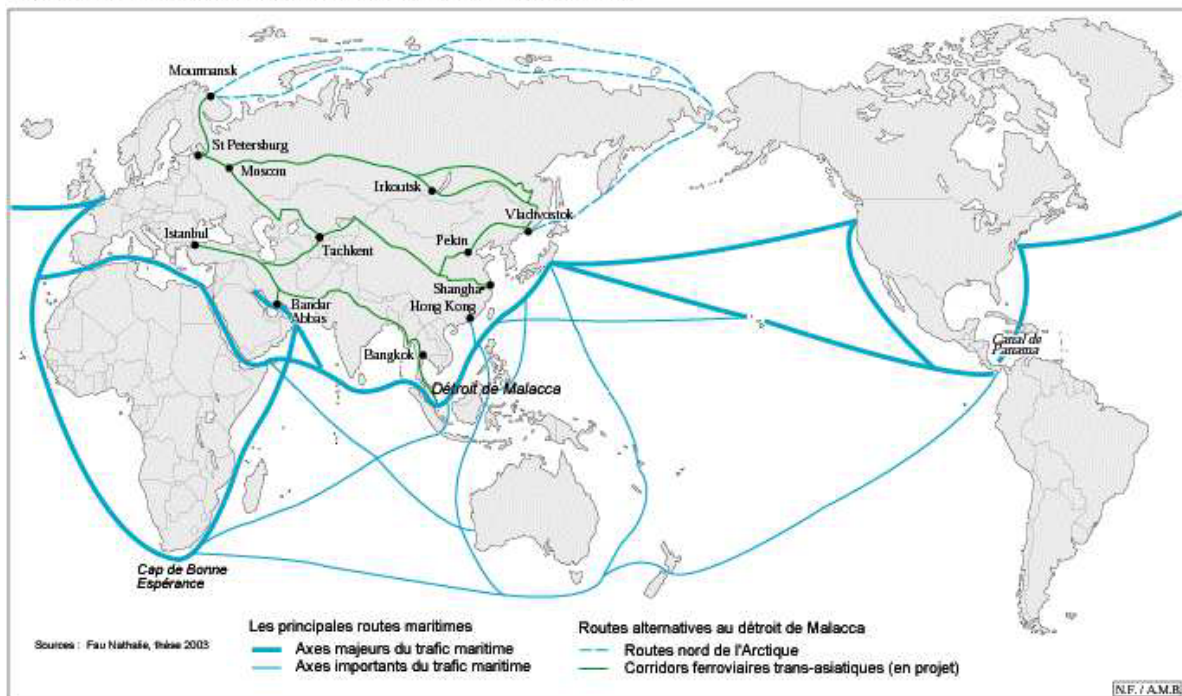
Pour l'Europe, la principale route maritime n'est plus celle qui la relie aux États-Unis, mais bien l'axe qui nous conduit en Asie via Suez.

Cet axe relie aujourd'hui **les sept principaux ports du monde que sont Rotterdam, Dubaï, Singapour, Shenzhen, Shanghai, Hong Kong et Busou.**

Symptomatique du déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale, la présence de ports asiatiques parmi les sept premiers ports du monde confirme l'impact du dynamisme asiatique, les ports chinois traitant à eux seuls 1/3 du commerce maritime mondial.

Plus que jamais, la maîtrise de cette route maritime entre l'Europe et l'Asie devient un enjeu stratégique majeur, si bien que l'observation selon laquelle, à la Renaissance, « *celui qui règne sur le détroit de Malacca tient dans ses mains la gorge de Venise* » pourrait encore être plus fondée aujourd'hui qu'hier, car nos économies sont désormais autrement plus dépendantes de leurs approvisionnements extérieurs.

Situation du détroit de Malacca dans le système de transport mondial



Six détroits dans le monde : Ormuz, Malacca, Bab El-Mandab et le Bosphore, Suez et de Panama constituent aujourd'hui des voies de passages privilégiées, voire incontournables, pour le transport maritime mondial. Ils permettent de raccourcir considérablement les trajets maritimes et les délais, constituent souvent le seul point de sortie maritime pour l'évacuation des ressources énergétiques et bénéficient à ce titre d'une surveillance accrue.

A titre d'exemple, le détroit d'Ormuz, dont la fermeture est vraisemblable en cas de conflit avec l'Iran, représente l'unique voie de sortie pour l'exportation par voie maritime du pétrole saoudien et iranien, les moyens de transports terrestres notamment par l'oléoduc saoudien ne suffisant pas à l'évacuation totale de ces ressources.

Si selon les données de l'Agence internationale de l'Énergie (AIE), le détroit d'Ormuz est le plus important passage stratégique du monde pour l'approvisionnement énergétique mondial, une part importante de ces flux se destine au marché asiatique et transite alors par le détroit de Malacca.

Les détroits de Malacca et de Lombok sont ainsi des « artères vitales » pour l'économie chinoise et japonaise. 80 % des importations du Japon en hydrocarbure y transitent.

Si l'on se concentre sur l'évolution des seules exportations pétrolières du Golfe d'ici 2030, on comprend donc que les détroits occuperont une place centrale et privilégiée pour l'exportation du pétrole de cette zone, par la mer.

Selon les projections de l'AIE en 2030, avec l'hypothèse d'une croissance annuelle constante de 2 % de la demande, les flux pétroliers en provenance du Golfe couvriraient les 2/3 de la demande mondiale.

Le trafic s'intensifiera particulièrement dans le détroit d'Ormuz qui reste le point de sortie maritime unique du Golfe persique et pour lequel il n'existe pas d'alternatives terrestres « crédibles ». De même, le volume des flux pétroliers dans le détroit de Malacca devrait doubler d'ici 2030, sous pression de la demande chinoise croissante.

Avec l'augmentation de la demande en pétrole d'ici 2030, il faudra donc s'attendre à une intensification des flux pétroliers dans ces voies de passage étroites, particulièrement exposées aux menaces.

Les risques majeurs liés à l'essor du trafic dans les détroits sont en effet nombreux : les collisions et accidents, les risques de dégradation environnementale des côtes et des mers, les risques d'engorgement de ces voies de passage très étroites qu'il faudra nécessairement aménager à l'instar de la construction d'une 3e écluse en cours dans le canal de Panama.

La largeur du détroit de Suez est en effet seulement de 365 m, celle du Bosphore est comprise entre 550 m et 3 km, celle du détroit de Malacca est de 2,8 km au point le plus étroit.

En outre, la concentration des flux dans des espaces restreints les rend beaucoup plus vulnérables face aux menaces terroristes et à la piraterie comme à des attaques conventionnelles dans des zones de tensions endémiques.

Ces menaces se traduisent dès aujourd'hui par une augmentation du coût du transport maritime qui incite les armateurs à chercher de nouvelles voies.

Selon le Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, les tarifs d'assurance auraient quadruplé depuis cinq ans pour les bâtiments passant au large des côtes somaliennes. Le surcoût lié à une traversée de l'océan Indien est généralement de l'ordre de 0,5 % de la valeur du navire, soit

souvent proche de 20 000 à 30 000 dollars supplémentaires par jour de traversée.

Des routes maritimes qui traversent des zones de conflits



Dès lors se pose la question de l'ouverture de nouvelles voies maritimes, moins instables et plus sécurisées, à des fins de commerce international.

Armateurs et Etats réfléchissent à la possibilité de passer par le canal de Bonne-Espérance, solution déjà éprouvée, ou via le canal de Panama dont le doublement est prévu en 2015.

D'autres voies sont à l'étude comme celle du Nord par le pôle Arctique, mais à plus longue échéance car cette dernière est liée au réchauffement climatique et au développement d'infrastructures aujourd'hui inexistantes.

2. Avec le réchauffement climatique, de nouvelles routes au nord du globe placent l'Arctique au cœur de nouveaux enjeux stratégiques.

Si l'idée de passer par l'Arctique pour relier l'Atlantique au Pacifique est déjà ancienne mais les tentatives sont restées infructueuses jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle.

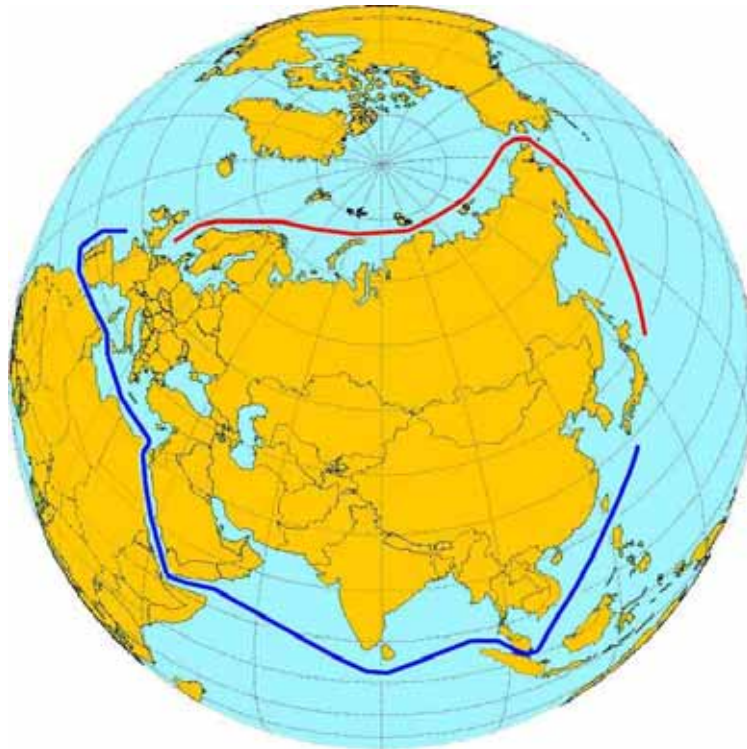
L'avantage de ces routes difficiles réside dans la réduction des distances entre les façades d'un même continent, voire entre deux continents. Ainsi, l'itinéraire Londres-Vladivostok totalise 11 000 milles marins par le canal de Suez, mais seulement 7 670 milles par le détroit de Béring.

Pour la Russie, la liaison Mourmansk-Vladivostok représente 12 830 milles par Suez, alors qu'elle en fait moins de la moitié par l'Arctique. Enfin, à l'ouest, la route Hambourg-Vancouver fait 14 700 milles par le cap Horn, 9 350 milles par Panamá et 8 090 milles par le passage du Nord-Ouest.

L'Arctique permettrait d'éviter les grands canaux interocéaniques de Suez et Panama.

Or en raison du réchauffement climatique - les passages du nord-ouest et du nord-est - ont été, en 2008 simultanément ouverts, c'est-à-dire rendus libres de glace à plus de 90 % pour la première fois.

La diminution des glaces en Arctique, que ce soit en étendue ou en épaisseur, de même que le progrès des techniques de construction navale, laissent dès lors envisager la possibilité d'utiliser ces voies maritimes à des fins commerciales autour de 2020.



Aujourd'hui, il est encore difficile de dire si l'ouverture de nouvelles routes maritimes au nord du globe aura un impact géopolitique majeur. En revanche, il est acquis que ces routes seront lentes, risquées et toujours onéreuses, en raison de l'énorme infrastructure logistique qu'elles nécessitent : brise-glace, avions de reconnaissance pour choisir les itinéraires entre les glaces, stations météorologiques et ports spécialement conçus pour un trafic saisonnier, à laquelle s'ajoute le coût des navires à coque renforcée.

Pour ces raisons, **il existe dès lors une forte incertitude sur l'utilisation commerciale des routes arctiques qui ne seront vraisemblablement ouvertes que quelques mois par an.**

Comme l'a souligné l'Amiral Rogel, chef d'état-major de la Marine, devant le groupe de travail : *« Pour la « route du nord-ouest », il est trop tôt pour donner des réponses définitives, même si on peut envisager un rééquilibrage des flux de circulation mondiaux d'ici quinze à vingt ans, quand il sera possible de passer de l'Europe à l'Asie en évitant les points obligés que sont aujourd'hui les détroits de Suez, Malacca, Ormuz ou Bab-el-Mandeb ; mais il est encore trop tôt pour dire quelles en seront les conséquences. »*

Ces incertitudes n'empêchent pas les états riverains de se positionner d'ores et déjà pour asseoir la légitimité de leur contrôle sur les abords de ces routes.

La conjonction entre l'échéance onusienne de la délimitation du plateau continental et l'ouverture de ces nouvelles routes maritimes donne

aujourd'hui ainsi à la question de l'océan arctique une nouvelle dimension stratégique.

Au moment où les problèmes de gouvernance des nouvelles activités (pêche, transport maritime...) dans l'océan Arctique devraient mobiliser la réflexion au niveau international (OMI, G20, ONU, UE...), les États riverains sont tout entiers absorbés par la conquête de leur Grand Nord.

De fait, la pression de la communauté internationale qui rassemble les usagers potentiels de l'océan Arctique (Chine, Union européenne, Corée du Sud, Japon...) se fait de plus en plus forte sans que la politique de coopération du Conseil arctique ne soit encore crédible.



Ainsi le Canada estime que sa souveraineté dans l'Arctique est indivisible, alors que les États-Unis et l'Union européenne estiment que le passage du nord-ouest fait partie des eaux internationales communes, comme ils l'ont rappelé au sommet de Montevideo en 2007.

La route du Nord, qui fait déjà l'objet d'une exploitation commerciale par des entreprises allemandes et russes, est également l'objet de discussions similaires, la Russie estimant que les passages sont des parties intégrantes des eaux territoriales russes.

A travers le développement du trafic maritime par la route du Nord, la Russie souhaite désenclaver les villes et ports septentrionaux de son Extrême-Orient soumis à une forte pression migratoire en provenance de la Chine.

Si la rentabilité économique de cette route du nord suscite les mêmes interrogations que le passage du nord-ouest, elle présente l'avantage d'être à proximité des zones riches en hydrocarbures et pourrait constituer une voie d'approvisionnement énergétique.

Car l'Arctique constitue également un enjeu majeur en matière de ressources énergétiques (30 % des réserves en hydrocarbures estimées pour l'essentiel dans les ZEE des Etats riverains), minières (or, diamants, uranium, zinc, plomb) et biologiques (en particulier halieutiques).

Il s'agit aussi d'un enjeu environnemental essentiel qui suppose la mise en place d'une politique de coopération internationale pour préparer les conditions de développement de cet « océan de demain », garantissant une exploitation durable et protectrice des espaces maritimes.

B. LA QUÊTE DES RESSOURCES SOUS-MARINES ET LES DEMANDES D'EXTENSION DU PLATEAU CONTINENTAL ENTRAÎNERONT UNE RECOMPOSITION DES LIMITES MARITIMES

La volonté des Etats de maîtriser les espaces maritimes de la même façon qu'ils contrôlent et maîtrisent les surfaces terrestres est aussi vieille que la navigation.

Et si le développement du commerce maritime s'est fondé sur la libre navigation, ce principe n'a pas empêché une appropriation progressive par les Etats des mers intérieures puis des mers territoriales dans une limite portée à douze miles nautiques par les conventions des Nations unies sur le droit de la mer de 1958 et 1982 (les limites coutumières étaient auparavant de trois miles, correspondant à la portée maximale des canons) .

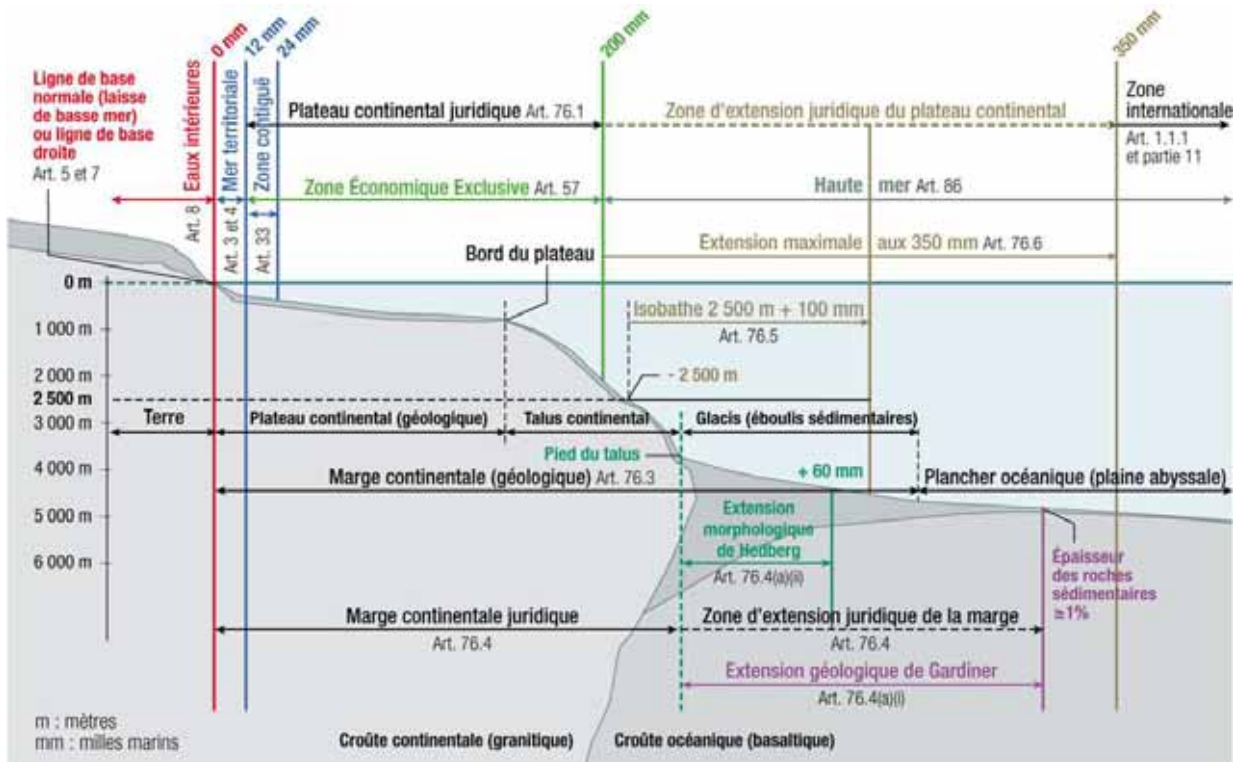
Aujourd'hui, l'épuisement des ressources naturelles terrestres et les progrès technologiques conduisent les états à poursuivre cette logique d'accaparement des espaces maritimes au-delà des mers territoriales dans les limites de la nouvelle frontière que constitue le plateau continental et parfois même au-delà avec la volonté d'en maîtriser non seulement la surface, mais également les fonds.

1. La volonté d'appropriation des espaces maritimes conduit à une redéfinition des limites maritimes et à la territorialisation des fonds marins.

Le cadre actuel des délimitations maritimes, défini par la Convention de Montego Bay, entrée en vigueur en 1994, est au cœur d'un processus de recomposition des délimitations juridiques des espaces maritimes.

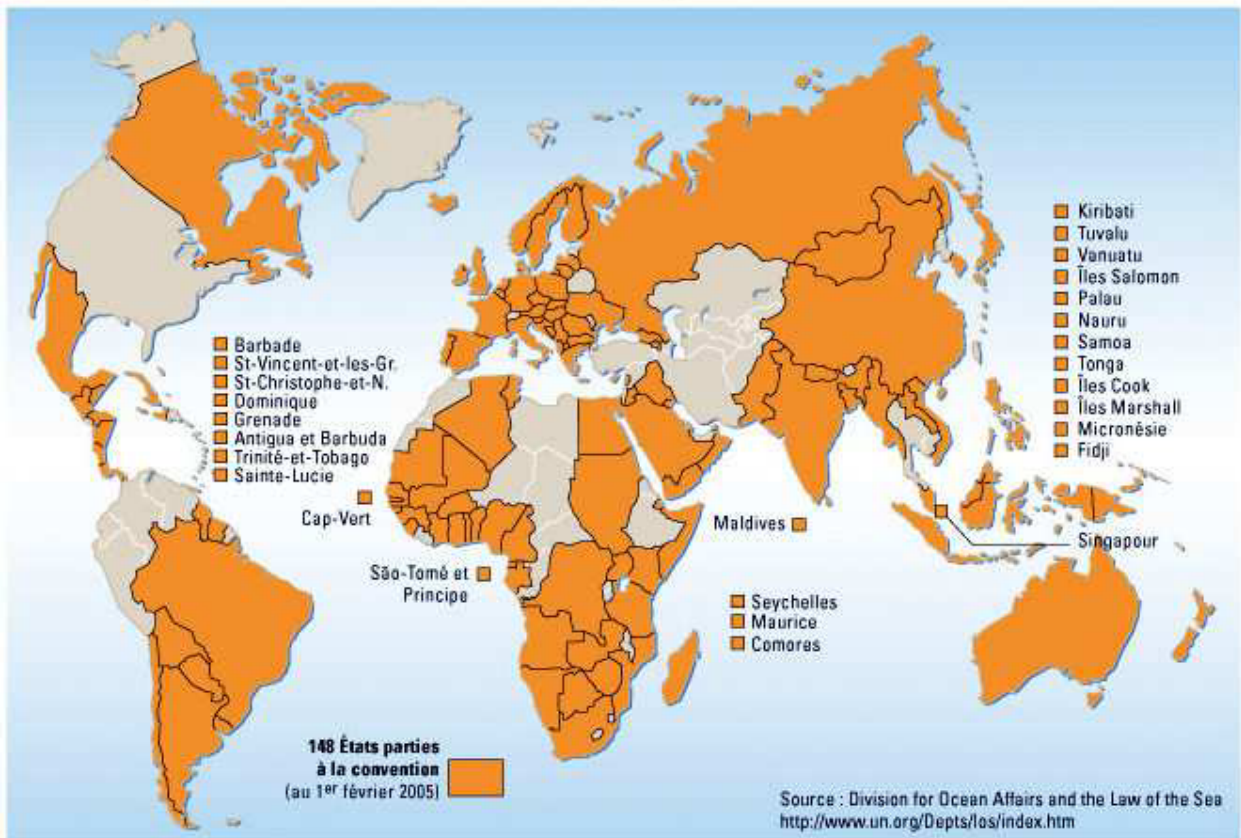
La définition des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et du plateau continental, prévue par la convention, ne fait pas en elle-même l'objet de contestations majeures dans son principe, mais d'une concurrence vive dans la pratique.

Les différents paramètres de l'extension du plateau continental dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM)



Déjà ratifié par 162 pays dont la Chine et la Russie, ce traité constitue aujourd'hui le cadre incontournable dans lequel les prétentions de chaque pays à étendre son domaine maritime au-delà des eaux territoriales font l'objet de discussions.

Les États parties à la convention de Montego Bay



Il est significatif, à cet égard, que le dernier grand pays à n'avoir pas ratifié ce traité, les Etats-Unis, soit désormais engagé dans un processus de ratification.

La secrétaire d'Etat américaine Hillary Clinton et son homologue de la Défense Leon Panetta ont en effet appelé récemment le Sénat américain à ratifier la convention de l'ONU sur le droit de la mer de 1982, « afin de voir reconnus les droits économiques et impératifs militaires des Etats-Unis. »

« Si les Etats-Unis veulent affirmer pleinement leur rôle historique comme leader mondial, ils doivent adhérer à cette importante convention », a indiqué le secrétaire d'Etat à la défense face aux sénateurs de la commission des Affaires étrangères américaine.

La ratification par les Etats-Unis permettrait également à Washington de faire entendre sa voix dans les disputes territoriales, notamment en mer de Chine du Sud, a pour sa part souligné Mme Clinton. "Nous aurions davantage de crédibilité à invoquer les règles de la convention" pour résoudre les conflits dans cette zone où les Etats-Unis ont des "intérêts vitaux".

Mais c'est avant tout dans une logique d'appropriation des espaces maritimes que l'administration Obama cherche à convaincre le Sénat américain d'adopter cette convention.

En effet, Madame Clinton a surtout insisté sur le fait que « *La convention permet aux pays de revendiquer leur souveraineté sur le plateau continental au-delà des 200 milles nautiques de la côte et permettra donc aux compagnies pétrolières et minières américaines de bénéficier d'une base légale pour opérer dans ces zones, et ainsi créer beaucoup d'emplois* ».

Comme l'a souligné Elie Jarmache, chargé de mission « droit de la mer » auprès du secrétariat général de la mer, chef de la délégation française auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU entendu par le groupe de travail « *la convention n'a pas encore produit pleinement ses effets.* »

En effet, la majorité des revendications d'extension du plateau continental encadré par la convention n'ont pas encore abouti.

Les états partis à la Convention avant 1999 avaient jusqu'à 2009 pour déposer leur demande, les autres devant le faire 10 ans après sa ratification.

Or ce processus d'extension du plateau continental va nécessairement conduire à une nouvelle délimitation des zones internationales et redistribuer les délimitations maritimes nationales en profondeur ce qui ne sera pas sans générer des crises voire des conflits.

Dans cette phase de redéfinition des frontières maritimes, la concurrence entre les Etats pour maximiser l'étendue de leur espace maritime et les ressources, notamment en hydrocarbures, des sous-sols s'est naturellement accrue.

Selon un rapport publié en 1998 par le bureau des affaires juridiques des Nations unies, 87 % des ressources mondiales d'hydrocarbures et de minéraux off-shore seraient localisées dans les zones sous juridiction nationale, à l'exception des nodules polymétalliques, des encroûtements cobaltifères, des sulfures hydrothermaux et des hydrates de gaz.

Le même constat vaut pour les ressources halieutiques dont 90 % seraient situées dans les zones économiques exclusives.

Aujourd'hui, cette concurrence prend essentiellement une forme pacifique avec la constitution et le dépôt de dossier concurrent devant la commission des limites du plateau continental qui exige un travail coûteux de collectes d'informations et de mesures.

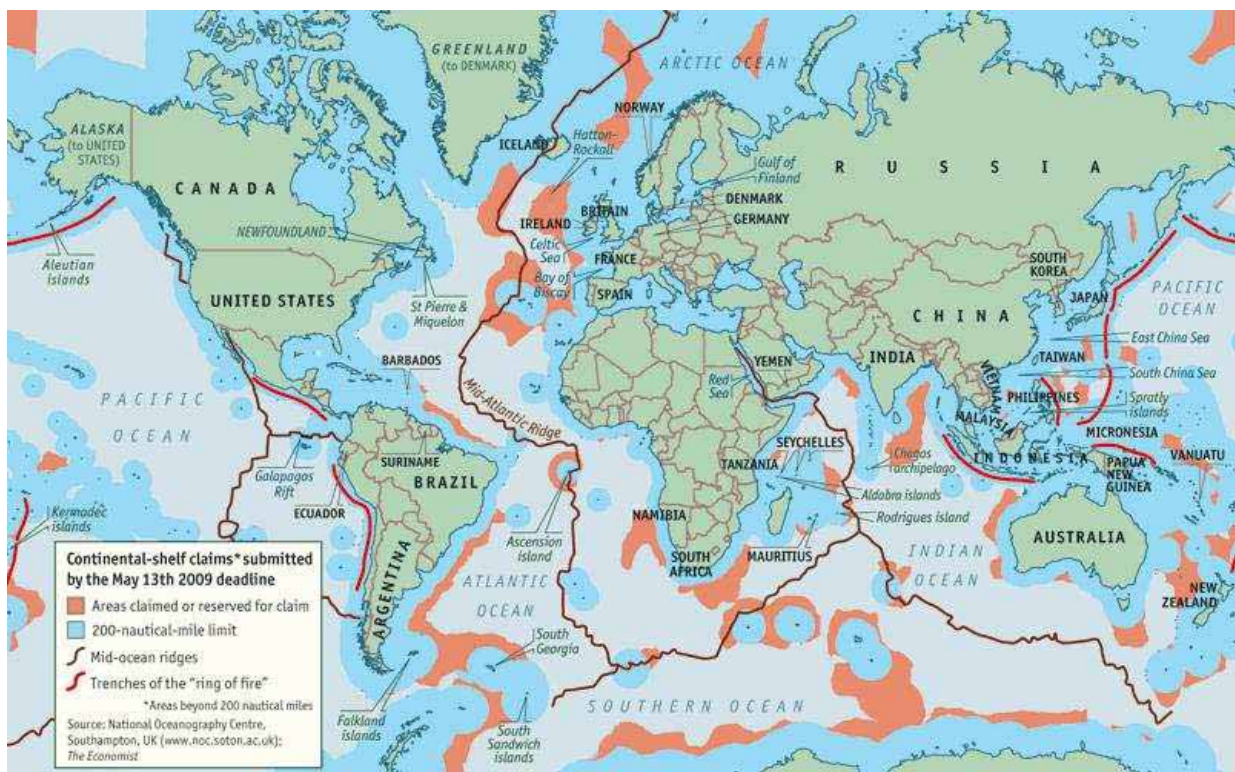
En France, l'Etat a alloué une subvention de 18 millions d'euros à la mission Extraplac, le Danemark 40 millions et le Canada 100 millions.

Il s'agit de moyens importants à la hauteur des résultats attendus en termes d'extension des espaces maritimes nationaux. Compte tenu des gains prévisibles pour la France et si l'on tient aussi compte des apports en moyens de l'Ifremer et du Shom, « *cela correspond à 10 euros par km² de plateau continental, soit un bilan assez rentable au regard des ressources potentiels de ces km²* » selon M. Élie Jarmache, juriste, chargé de mission « Droit de la

mer » auprès du Secrétaire général de la Mer, chef de la délégation française auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU .

Les enjeux économiques liés à ces demandes d'extension du plateau continental sont considérables. Ces derniers comprennent en effet le sol et le sous-sol au-delà de la mer territoriale et sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre jusqu'au rebord de la marge continentale dans la limite des 350 milles, voire des 200 milles si ce rebord est à une distance inférieure.

Demandes enregistrées par la Commission des limites du plateau continental des Nations unies



Au total, selon une estimation du Centre national océanographique de l'université de Southampton au Royaume-Uni, **les demandes enregistrées en mai 2009 par la Commission des limites du plateau continental des Nations unies couvriraient près de 24 millions de km² de plateau continental étendu**, chiffre à comparer à la surface mondiale de zone économique exclusive estimée à environ 70 millions de km².

Si l'on ajoute à ce chiffre les millions de km² correspondant aux demandes non encore déposées auxquelles il conviendra d'ajouter à terme la demande américaine qui recouvre le plus important potentiel mondial de plateau continental, on peut considérer que les années 2010 marquent une «territorialisation» sans précédent des fonds marins et de leurs sous-sols.

À terme, la superficie des fonds marins sous juridiction nationale pourrait augmenter de près de 40 % au détriment la Zone internationale des fonds marins, les grands fonds que la Convention déclare « patrimoine commun de l'humanité ».

Les fonds marins et leurs sous-sols situés au-delà des plateaux continentaux constituent en effet une sorte de domaine public de l'humanité. « L'humanité tout entière (...) est investie de tous les droits sur les ressources de la Zone » dit la Convention. C'est là une originalité du droit de la mer qui en fait un authentique outil de droit international et pas seulement un outil de droit plurilatéral. Les revendications d'extension de droits souverains par les États côtiers constituent donc autant d'empiétements sur la zone internationale.

On assiste aujourd'hui à un événement inédit dans l'histoire du droit international où l'intérêt étatique reprend la main sur l'intérêt de l'humanité représentée par l'Autorité internationale des fonds marins.

Les demandes d'extension de plateau continental visent à substituer au régime d'exploitation internationale pour le compte de l'humanité tout entière qui prévaut dans la Zone, un régime de droits exclusifs assorti, pour chacun des États concernés, d'une obligation de partager partiellement (1 à 7 % du volume de la production du site) les richesses extraites.

Cette «territorialisation» sans précédent des fonds marins et de leurs sous-sols est pour l'avenir une source de tensions dont l'essentiel peut être géré par une médiation juridique, mais qui pourrait aussi constituer une cause potentielle de conflits armés.

Le potentiel d'hydrocarbures dans le sous-sol et les ressources halieutiques de l'Atlantique Nord, ainsi que l'évolution du droit maritime international, ont ainsi conduit la France et le Canada à s'affronter pour la délimitation de leurs zones économiques exclusives respectives et à recourir à un arbitrage international pour trancher des revendications opposées.

La décision arbitrale de 1992 a finalement réglé le sort de la zone économique exclusive (ZEE) française. Cette décision, très en deçà des prétentions de la France, a profondément marqué la population de Saint-Pierre et Miquelon qui l'a parfois perçue comme une injustice et un abandon de la part de la France.

Mais si la pêche est à l'origine de nombreux différends comme en témoignent les contentieux relatifs à la pêcherie japonaise, ce sont les ressources en hydrocarbures qui sont à l'origine des principales tensions.

Ces ressources sont notamment au cœur des demandes d'extension du plateau continental aux abords de l'Arctique. La Russie revendique une extension de son plateau continental jusqu'au Pôle Nord le long de la dorsale de Lomonossov à laquelle le Canada, et dans une moindre mesure, le Danemark, l'Islande, la Suède et la Finlande s'opposent.

Certains différends aboutissent à des accords bilatéraux tels que l'accord de septembre 2010 entre Moscou et Oslo sur la délimitation des frontières maritimes des deux pays dans la mer de Barents.

D'autres revendications sont potentiellement une source de conflit comme en mer de Chine où chacune des parties prenantes aux différends territoriaux et la Chine au premier chef essaie, à travers une modification des rapports de force militaire, de changer la situation de fait, quitte à provoquer de véritables confrontations militaires.

L'établissement de nouvelles délimitations maritimes constitue donc un enjeu stratégique majeur pour les décennies qui viennent. Alors que, sur terre, la majorité de l'établissement des frontières, fruit d'une histoire multiséculaire, fait de plus en plus l'objet de relations pacifiques entre Etats, condition de l'établissement de relations elles-mêmes stables et reconnues, la mer semble devenir un nouveau théâtre d'affrontements pour définir les limites des prérogatives de chacun.

Dans un monde où l'information ne connaît plus de frontières, où la libre circulation des biens et des personnes fait partie du credo politique et économique, où la guerre n'est plus considérée comme une activité profitable, où la notion de frontière redevient de plus en plus poreuse, incontrôlable, injustifiable, la concurrence pour la maîtrise des fonds marins illustre la permanence des rapports de force interétatique.

Elle souligne également la nécessité pour les Etats qui souhaitent exploiter les espaces maritimes sous leur juridiction de disposer de moyens maritimes adaptés à la maîtrise et à la sécurisation des espaces considérables.

2. L'exploitation des ressources : un début de sédentarisation de l'homme en mer ?

Le milieu maritime constitue un espace dans lequel l'homme est resté essentiellement nomade.

Entamée il y a une trentaine d'années avec les plateformes pétrolières offshore, la sédentarisation des hommes en mer s'accélère avec le basculement qui s'opère des réserves de pétrole et de matières premières de la terre vers les mers.



Les fonds marins accueillent déjà des usines d'extraction de sable ou de diamants. L'installation permanente de systèmes dédiés à l'exploitation des énergies marines renouvelables est prévue dans une vingtaine de pays. Des projets d'unité nucléaire de surface ou immergée apparaissent, que l'accident de Fukushima n'a pas interrompus. Nous assistons donc progressivement à un début de sédentarisation de l'homme en mer.

Il y a actuellement près de 700 plates-formes offshore en service. Des centaines de milliers de personnes ont en charge la production, le soutien et le support.

Ainsi pour le seul Brésil, plus de 30 000 personnes vivent, par roulement, dans les bassins pétrolières offshore sur des centaines de plates-formes posées à des distances de 80 à 270 km de la côte.

Si on ajoute à ces personnels postés en permanence en mer, **les 466 000 officiers et plus de 721 000 hommes d'équipages des quelque 50 000 navires qui sillonnent le globe, ce sont aujourd'hui des populations entières qui vivent en permanence dans les océans.**

C. L'ÉCONOMIE MARITIME EST DÉSORMAIS UN ENJEU DE CONCURRENCE INDUSTRIELLE MAJEUR

L'économie maritime connaît une croissance soutenue. Deux grands domaines devraient se développer intensément au cours des prochaines années, et sont à ce titre considérés comme stratégiques :

- les marchés du pétrole et du gaz offshore qui représente environ 700 milliards d'euros par an de revenus d'exploitation en 2010 ;

- le domaine des services associés aux activités d'exploitation des ressources marines, au transport maritime et aux ports dont les revenus d'exploitation sont supérieurs à 400 milliards d'euros par an en 2010.

A l'horizon 2020 et 2030 : le domaine des énergies marines et des énergies en mer, ainsi que celui regroupant les activités d'extraction des minerais non énergétiques représentent des marchés en émergence à fort potentiel de développement

1. Des marchés structurés dont la contribution est déjà majeure font apparaître des relais de croissance.

Les domaines de la construction navale et de la défense poursuivront les tendances de développement actuelles, et la croissance de ces domaines sera essentiellement portée par les marchés asiatiques et sud-américains.

Sur les marchés civils, on observe depuis plusieurs années un renversement des positions dominantes entre les pays historiques, qui ont cherché à conserver la construction de navires à forte valeur ajoutée mais à faible volume comme les navires à passagers, et les pays émergents comme la Chine et la Corée du Sud, qui sont montés en puissance sur la scène internationale via la construction des navires de marchandises. Plus récemment, ces pays proposent dans leur catalogue des navires plus complexes, à l'image des Unité flottante de production, de stockage et de déchargement, les FPSO (Unité flottante de production, de stockage et de déchargement).

A ce stade, l'exploitation des ressources fossiles et les services en mer conserveront dans les vingt prochaines années leur position dominante au sein de l'économie maritime.

En revanche l'exploitation des réserves pétrolières et gazières dans les eaux profondes et dans la zone Arctique constitue des leviers de croissance stratégiques pour ces marchés.

Ils contribueront au développement du marché des FPSO, qui permettent l'exploitation de ressources dans des zones de plus en plus éloignées et de plus en plus profondes. De même, l'arrivée des équipements flottants destinés à l'extraction et à la liquéfaction du gaz naturel, les FLNG permettent –au moins à court et moyen termes– d'envisager la même dynamique de développement intense pour l'exploitation du gaz, en facilitant son conditionnement sur place pour son transport, voire jusqu'à sa livraison dans des zones dépourvues de terminaux méthaniers.

Équipement flottant destiné à l'extraction et à la liquéfaction du gaz naturel



Source : Shell

L'intensification de l'extraction pétrolière et gazière offshore impactera favorablement le domaine des services en mer, notamment par l'accroissement des besoins de services à l'exploitation. De même, l'accès aux ressources en Arctique, l'ouverture des nouvelles routes maritimes et la densification des échanges mondiaux feront appel de manière plus prononcée aux services de brise-glace, de navires de transport et autres services connexes (remorquage...).

A plus long terme, le développement des énergies marines et des énergies en mer permet de relever significativement le besoin de services déjà structurés au sein de l'économie maritime (et notamment la pose de câbles sous-marins), ainsi que d'anticiper la création de nouveaux services spécialisés en support des installations et du maintien en condition opérationnelle des fermes de production d'électricité évoluant en mer.

2. Des marchés en émergence à fort potentiel de croissance.

Le domaine des minerais et de l'eau de mer, qui regroupe les activités d'extraction des ressources non énergétiques ainsi que la valorisation de l'eau de mer, constitue un domaine en émergence promis à des développements massifs à court, moyen et long termes.

L'exploitation des minerais non énergétiques dans les grands fonds constitue l'un des marchés les plus porteurs au sein du domaine à moyen et long termes, comme l'illustrent notamment les dernières

découvertes de ressources en terres rares au fond du Pacifique (estimées à 90 milliards de tonnes pour des réserves terrestres évaluées aujourd'hui à quelques 110 millions de tonnes). La capacité des industriels à développer des technologies d'extraction viables sur le plan économique, peu énergivores et respectueuses de l'environnement, déterminera en grande partie les perspectives de croissance de ces marchés.

Par ailleurs, le domaine en émergence **des énergies marines et des énergies en mer, qui ne constitue à ce jour qu'une contribution relative mineure à l'économie maritime, est considéré par un nombre croissant d'investisseurs et d'industriels de l'énergie comme l'un des leviers de premier plan pour répondre aux enjeux énergie/climat de long terme et à la nécessaire décarbonation du parc électrique mondial.**

Les premières sources de développement du domaine sont portées par les déploiements massifs des **parcs éoliens offshore** posés au nord de l'Europe et celui attendu aux Etats-Unis et en Chine dans les dix prochaines années. Ce seul segment représente des investissements mondiaux supérieurs à la centaine de milliard d'euros à horizon 2020.

Dès 2015, l'éolien flottant et l'hydrolien constitueront des marchés technologiquement matures à fort potentiel de développement.

A plus long terme, l'arrivée progressive des autres technologies, aujourd'hui en phase de développement soutenue, comme l'houlomoteur, **l'Energie Thermique des Mers**, contribuera à la montée en puissance du domaine au sein de l'économie maritime, laissant présager des investissements cumulés de plusieurs centaines de milliards d'euros sur l'ensemble des filières.

L'émergence des marchés des énergies marines contribuera à la diversification des services en mer, à l'extension des activités portuaires (terminaux d'assemblage), et, à plus long terme, à l'autonomie énergétique des sites industriels offshore.

3. Un accroissement de la présence en mer des nations dans un objectif économique

Les politiques maritimes de l'ensemble des pays ayant accès à la mer favorisent les intérêts économiques de ces derniers, notamment à travers la sécurité des approvisionnements énergétiques et le commerce international.

L'intérêt stratégique de l'économie maritime est, de plus, accentué pour les pays qui ont une ZEE importante, notamment au sujet de la problématique de l'accès aux ressources qui peut donner lieu à des conflits sur la délimitation des territoires entre les Etats.

Toutefois, l'étendue de la ZEE d'un pays n'est pas un facteur d'ambition politique mais seulement un moyen qui peut être mis au service de cette dernière. Ainsi la ZEE rend compte davantage de l'étendue des

ressources maritimes d'un pays et du potentiel de rayonnement de sa Marine nationale, mais n'a pas d'incidence critique sur les autres domaines de marchés de l'économie maritime.

A cet égard les ambitions politiques des pays au sein de l'économie maritime sont d'abord et en premier lieu au service :

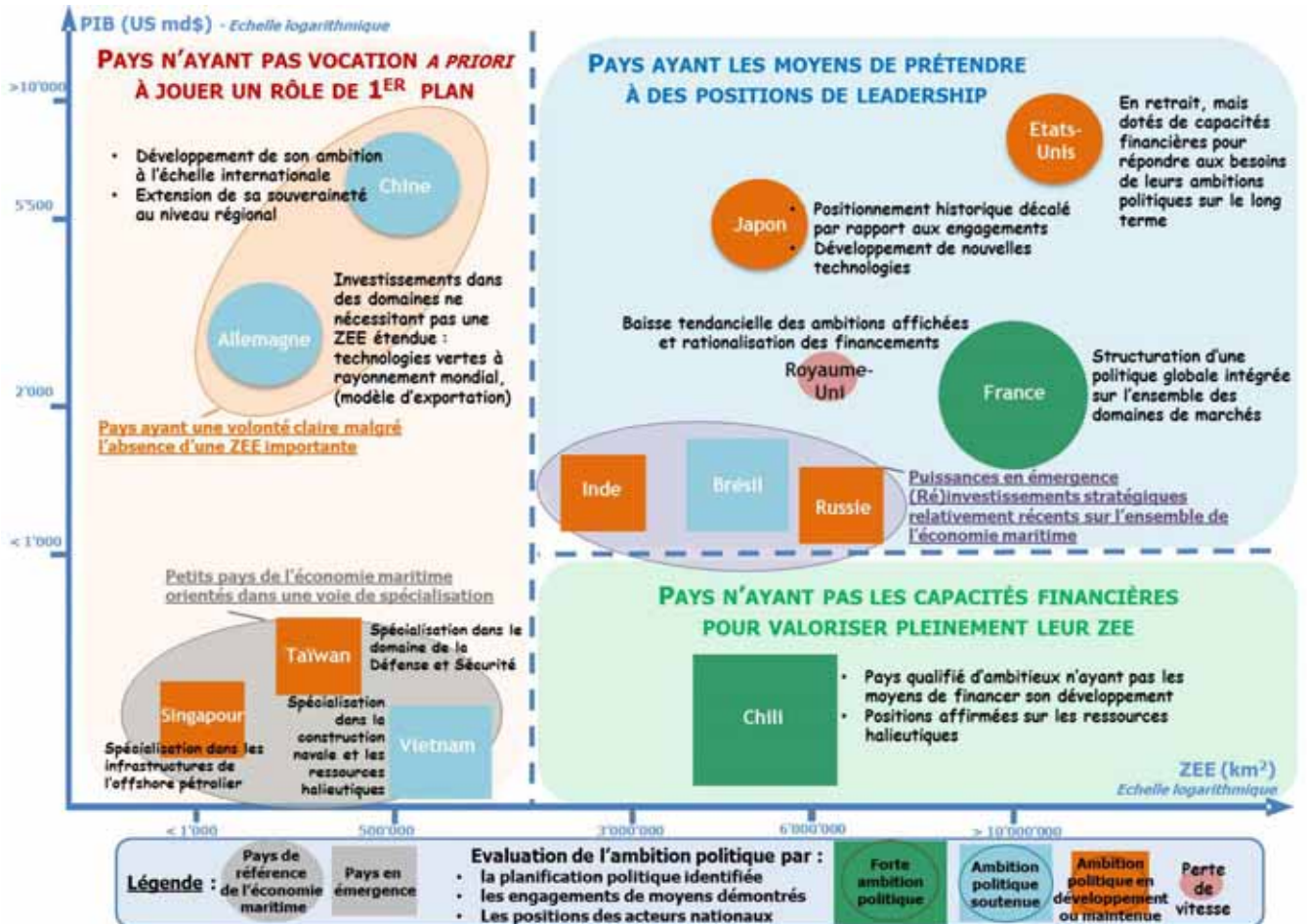
- de l'appropriation d'une zone maritime et de ses ressources,
- d'un développement économique et technologique (maritimisation des économies),
- d'une spécialisation et d'une distinction du pays sur la scène internationale,
- ou encore du maintien ou de l'affirmation d'une position hégémonique à un niveau régional ou mondial.

Mais les dynamiques de développement des pays de l'économie maritime dépendent aussi :

- de la volonté politique qu'ils engagent au travers de soutiens établis aux différents marchés de l'économie maritime, et donc indirectement de la richesse et du développement global de ces pays et de leurs capacités de financement,
- de la spécialisation et de la concurrence internationale à l'œuvre sur tels ou tels marchés de l'économie maritime,
- et enfin des spécificités propres de chacun des pays, comme l'importance de leur ZEE, la dépendance énergétique vis-à-vis des énergies fossiles, ou encore le potentiel d'exploitation des ressources marines –présence de ressources halieutiques, bathymétrie des côtes, forces des vents et des courants (entre autres) pour l'identification des meilleurs segments des énergies marines et en mer...

L'analyse croisée des ambitions politiques avec l'ensemble des marchés de l'économie maritime permet une première voie d'identification de thématiques clés qui cadreront les évolutions des domaines de marchés dans un horizon de dix ou vingt ans, et mettront ainsi en évidence les enjeux critiques de l'économie maritime de moyen et longs termes.

Positionnement politique des pays de référence et en émergence au sein de l'économie maritime au regard de leur PIB et de leur ZEE



Source : Indicta

L'effort de rattrapage chinois, où l'économie maritime représente déjà 10 % du PIB du pays est à cet égard significatif.

Durant le 12^{ème} plan quinquennal, le développement de l'« économie marine »¹ des trois Provinces-pilotes de l'industrie devrait atteindre un investissement d'environ 23.5 milliards €. D'ici 2015, la taille des « économies marines » de ces trois Provinces devrait atteindre : 176Mds €

¹ La définition d'« économie marine » inclut non seulement les domaines afférents à l'exploitation des océans mais aussi l'ingénierie maritime, les ports, la logistique océanique, les services maritimes, l'industrie de la marine et les infrastructures associés. D'où l'importance des chiffres associés.

pour la Province de Guangdong¹, 153Mds € pour le Shandong et 85Mds € pour le Zhejiang.

La plus haute autorité administrative de l'Etat Chinois, le Conseil d'Etat (présidé par le Premier Ministre) a ainsi autorisé en 2011 la création de trois « Ocean Economic Development Zones » modelées sur les très efficaces « Economic Development Zones » qui ont permis l'industrialisation rapide des clusters chinois depuis 20 ans : ces zones se focaliseront sur les services logistiques combinant une plateforme de négoce, des réseaux de transports maritimes et terrestres et un système de support au plan financier et informatique.

L'« économie marine » compte pour presque 10 % du PNB chinois² en 2010 selon le State Oceanic Administration (SOA) et emploie plus de 35 millions de personnes.

La très puissante National Development and Reform Commission (l'agence de gestion macroéconomique, répondant directement au Conseil des affaires de l'Etat dirigé par le Premier Ministre, et qui a un large mandat sur le contrôle administratif et la planification de l'économie chinoise) et la State Oceanic Administration ont ainsi mis en place ensemble un bureau spécial pour la promotion d'une campagne nationale afin de développer l'économie marine nationale.

II. LE DÉVELOPPEMENT DES MENACES ET LA CONCURRENCE ACCRUE DES ETATS DANS LE DOMAINE MARITIME ENGENDRENT UNE AUGMENTATION DES MOYENS MILITAIRES EN MER

Si le développement des activités en mer constitue pour les années à venir un facteur de croissance économique et de découverte scientifique, **il s'accompagne également d'une croissance des risques et des menaces sur mer.**

Les facteurs techniques et économiques qui ont favorisé l'essor du commerce maritime contribuent également au développement de la criminalité en mer, qu'il s'agisse des trafics illicites ou de la piraterie.

Le développement des opportunités offertes par les activités en mer ne doit pas, en effet, nous conduire à ignorer la présence accrue des risques et des menaces.

Comme l'a souligné le Contre-Amiral Chevallereau, secrétaire général adjoint à la mer lors de son audition, ces risques et menaces sont « *de*

¹ Soit 25 % du PNB du Guangdong contre 19,8 % en 2010. La puissante province du Guangdong a dépassé en 2007 le PNB de Taiwan, devrait atteindre en 2015, 200 % du PNB de Taïwan et 60 % du PNB de la Corée du Sud ; l'objectif est de dépasser le PNB de la Corée du Sud en 2020 et d'atteindre le PNB par tête de la Corée du Sud en 2035

² Source State Oceanic Administration (SOA)

nature variée : des risques écologiques, des trafics illicites, le développement d'une criminalité maritime favorisée par des zones de non-droit qui bordent certains océans et dont une des conséquences est l'émergence d'une véritable « industrie » de la piraterie maritime, le pillage des ressources halieutiques, des différends territoriaux et, enfin, une privatisation de l'emploi de la force armée en mer aussi qui pourrait devenir préoccupante si on ne canalise pas ce phénomène. »

A. LA MONTÉE EN PUISSANCE DES ACTIVITÉS EN MER S'ACCOMPAGNE DE RISQUES ET DE MENACES

La mer a toujours constitué depuis le début de la navigation un milieu propice à la criminalité comme en témoignent les récits des flibustiers et autres pirates.

Les océans sont d'immenses étendues difficilement contrôlables. Il y règne partout la liberté de circulation. On y rencontre aux abords des terres d'innombrables espaces juridiques distincts qui constituent un environnement favorable aux activités illicites.

« Les océans sont par nature des zones grises qui échappent pour l'essentiel au contrôle des Etats, l'immensité de leurs étendues les rendant impossibles à maîtriser » a ainsi rappelé l'amiral Nielly devant le groupe de travail

Pour autant, la mer ne doit pas devenir le sanctuaire de nouvelles menaces pour la sécurité de nos concitoyens.

1. Bien qu'encore limités, les actes terroristes en mer constituent une menace sérieuse pour le trafic maritime et la sûreté nationale

Le terrorisme a franchi un seuil historique et changé d'échelle le 11 septembre 2001. Comme l'a souligné le Livre blanc sur la Défense et la Sécurité nationale de 2008 : *« Le terrorisme est devenu capable de frapper au cœur de tous les pays, à une échelle de violence sans précédent, avec un degré de préparation internationale et d'intensité dans l'action jamais atteint auparavant par des groupes terroristes »*.

Pour autant, depuis lors, les actions terroristes en mer ont été rares, comme si les mouvements terroristes n'avaient pas su s'approprier l'espace maritime.

On recense néanmoins dès les années 70 quelques épisodes connus comme l'attaque de l'IRA contre le Queen Élisabeth II ou l'affaire du paquebot italien Achille Lauro. Mais il faut attendre les années 2000 et l'attentat contre l'USS Cole à l'aide d'une embarcation pneumatique bourrée d'explosifs

lancée contre ce navire de guerre pour voir apparaître des formes d'actes terroristes suicides particulièrement difficiles à prévenir.

Au regard des moyens rudimentaires nécessaires pour provoquer des dégâts considérables, ce type de menace asymétrique a finalement jusqu'ici suscité plus de craintes que de dommages.

Les possibilités de porter un coup rude à l'économie mondiale en interrompant le trafic maritime au niveau d'un détroit, d'une infrastructure portuaire située en pleine ville ou d'une plateforme off-shore sont cependant très nombreuses.

Avec des mouvements connus à l'avance, une vitesse et des capacités de manœuvre limitées, les porte-conteneurs et les pétroliers représentent des cibles de choix. L'immensité des océans comme l'intensité du trafic portuaire permettent à des embarcations légères ou à des cargaisons contenant des explosifs d'approcher des zones sensibles sans être repérées.

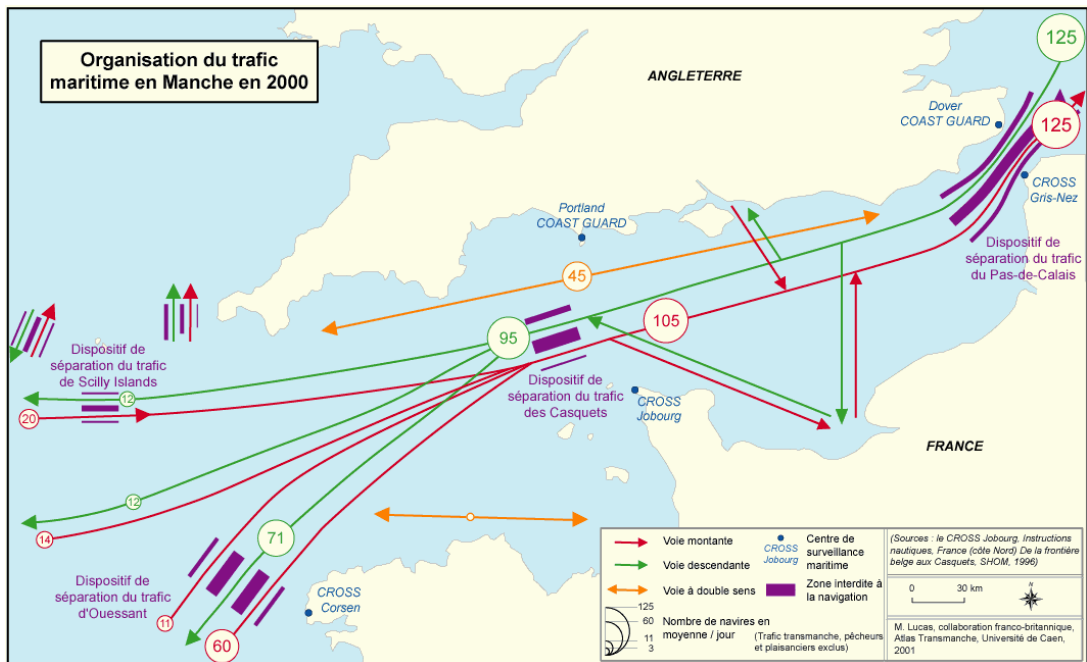
L'impact d'un attentat majeur dans un port comme New-York ou Rotterdam, dans le canal de Suez ou de Malacca serait incalculable.

Les ports constituent des cibles d'autant plus sensibles qu'ils sont au centre d'une communauté urbaine avec une forte densité de population et d'activités industrielles.

Qu'un seul conteneur chargé d'explosifs parmi les dix millions qui transitent chaque année par les ports américains explose et le nombre de morts potentiel peut atteindre plusieurs centaines de milliers et un coût de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

De même, les mines peuvent constituer une menace d'autant plus grave que ce sont des armes rustiques, redoutables, sournoises et bon marché, faciles à produire et à mettre en œuvre. Leur efficacité a été démontrée à plusieurs reprises lors du minage de la mer Rouge en 1984, dans la guerre du Golfe en 1988 ou dans le même golfe persique en 1991 où des navires américains ont été touchés par des mines du modèle E, c'est-à-dire l'une des mines les plus anciennes qui soit. Jusqu'à présent, utilisées par les États, elles pourraient être employées également par des groupes terroristes, avec des conséquences majeures sur le trafic maritime international. **Imaginons l'effet dévastateur pour l'économie maritime de la France de la détection de mines à l'entrée de ports comme Le Havre ou Marseille !**

Comme l'a souligné l'amiral Nielly, le minage de rails de navigation comme la Manche ou le golfe d'Aden sur lesquels circulent respectivement 80 000 et 18 000 bâtiments par an pourrait gravement perturber le commerce maritime mondial, déclencher une marée noire et entraîner une série d'événements en cascade.



Cette menace a cependant été mieux prise en compte depuis une vingtaine d'années et une série de mesures de lutte contre le terrorisme a été adoptée.

La première série de mesures a consisté à essayer d'adapter le droit maritime international afin de pouvoir prendre des mesures préventives à l'encontre de tentatives d'actes terroristes par voie maritime.

C'est ainsi que la convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime a été adoptée en 1988 afin de fixer les compétences pénales en matière de détournement de bâtiments ou de dommages causés à un navire.

Cette convention ne fait cependant que définir les suites judiciaires d'un acte terroriste sans autoriser un navire de guerre à intervenir contre un bâtiment étranger qui demeure en haute mer sous la seule juridiction de son pavillon. En 2002, la convention SOLAS a également été révisée pour renforcer les règles relatives à la sûreté, la sécurité et l'exploitation des bateaux transocéaniques afin de faciliter leur identification, d'installer des alarmes de sûreté et de mettre en place des procédés d'identification automatique dits SIA (AIS en anglais).

Sur le plan pratique, des contrôles et des détecteurs ont été mis en place dans les principaux ports afin de scanner et de vérifier les conteneurs en provenance de zones sensibles. En 2002, les douanes américaines ont lancé une initiative pour la sécurité des conteneurs (CSI) qui prévoit la signature d'accords bilatéraux avec une vingtaine de ports internationaux afin de contrôler les conteneurs à destination des États-Unis via la création, dans les ports étrangers, de zones de sanctuarisation où sont effectuées des inspections sous l'autorité d'agents des douanes américaines.

La systématisation des contrôles apparaît cependant impossible en raison de son coût et des délais qu'elle occasionnerait dans le déchargement des cargaisons.

Le seul renforcement des dispositifs de contrôle et de scannage des conteneurs pose la question de la répartition du coût des mesures de sécurité entre les pays selon que ces contrôles sont effectués au départ ou à l'arrivée des navires.

De même, pour prévenir l'arrivée sur les ports de bâtiments constituant des menaces, le système d'identification automatique (SIA – plus connu sous sa forme anglaise AIS) ainsi que le système d'identification et de suivi des navires à grande distance (SISNGD – LRIT en anglais) constituent autant de moyens de suivi des bâtiments et d'estimation de leur route.

Ces dispositifs sont encore à leurs balbutiements. Leur pleine efficacité en matière de sécurité suppose que soient levés les obstacles du partage d'informations entre les Etats et que chacun dispose des moyens de traitement et d'utilisation des données pour prévenir les menaces.

Si les moyens techniques et notamment les bases de données constituent de précieux secours pour identifier les bâtiments suspects, la lutte contre le terrorisme et la surveillance maritime nécessitera également le développement du renseignement humain.

La croissance exponentielle du nombre de bâtiments et de leurs cargaisons couplée avec la sophistication croissante des moyens terroristes parfois duaux rend en effet illusoire la perspective de pouvoir contrôler l'ensemble des bâtiments.

Cette situation doit nous inciter à maintenir la surveillance et le contrôle des infrastructures des opérateurs d'importance vitale pour le pays, comme les ports ou les terminaux pétroliers.

Cette sécurisation suppose des moyens matériels de surveillance satellitaire et maritime complétés par du renseignement humain.

Le développement des infrastructures offshore pétrolières, minières, gazières, des champs d'éoliennes ou autres placera nos principales sources d'approvisionnement en énergie à la merci d'attaques terroristes. Les besoins de sécurisation en mer se développeront donc de manière importante.

Si demain, par exemple, l'approvisionnement des territoires d'outre-mer en électricité dépend de centrales d'énergie thermique des mers, il faudra s'assurer de leur sécurité en mer puisque le fonctionnement normal de ces sociétés dépendra alors d'un ouvrage en mer.

2. Les mesures prises contre la piraterie peinent à endiguer le phénomène.

Comme le constate le document préparatoire à l'actualisation du Livre blanc préparé par le SGDSN en 2012 : « *La piraterie et le brigandage maritimes ont connu un développement inédit depuis 2008, en particulier au large des côtes africaines. La Corne de l'Afrique est la région la plus dangereuse (Somalie et Golfe d'Aden, avec une extension à l'Est jusqu'aux côtes indiennes). Le Golfe de Guinée, zone importante dans le domaine des hydrocarbures, connaît une multiplication des attaques depuis le début de l'année 2011. L'absence de moyens de surveillance du trafic maritime et de marine hauturière, la faiblesse des Etats et l'absence de véritable répression à terre sont propices à la pérennité du phénomène. La piraterie pose de manière croissante le problème de la protection des navires. La réponse européenne (opération Atalante et internationale au large de la Corne de l'Afrique) est efficace mais insuffisante pour enrayer le phénomène.* ».

La piraterie ne concerne cependant pas seulement l'Afrique ni, la période contemporaine. Chacun a à l'esprit la renommée des pirates des Caraïbes ou de la mer de Chine.

Plus récemment, l'Asie du Sud-Est, avec une tradition de piraterie bien ancrée et une topographie se prêtant à ce type d'activité, a connu une résurgence de la piraterie, en particulier au niveau du détroit de Malacca. Fortement équipés, ces pirates sont passés maîtres dans l'exploitation des règles du droit international passant d'un domaine maritime à l'autre afin d'échapper à leurs poursuivants et obtenir l'impunité.

Un des facteurs de développement des activités illicites est évidemment le formidable accroissement des richesses qui circulent sur les océans.

La piraterie moderne est l'une des conséquences de la maritimisation des économies modernes.

Si l'on focalise souvent sur la situation qui prévaut en Somalie, le phénomène semble plus large, puisqu'il touche aussi bien les Caraïbes que le golfe de Guinée, le canal de Panama que celui de Malacca. En dépit des nombreuses différences liées aux situations locales, on constate partout la création de véritables entreprises de piraterie liées à des circuits du commerce international maritime.

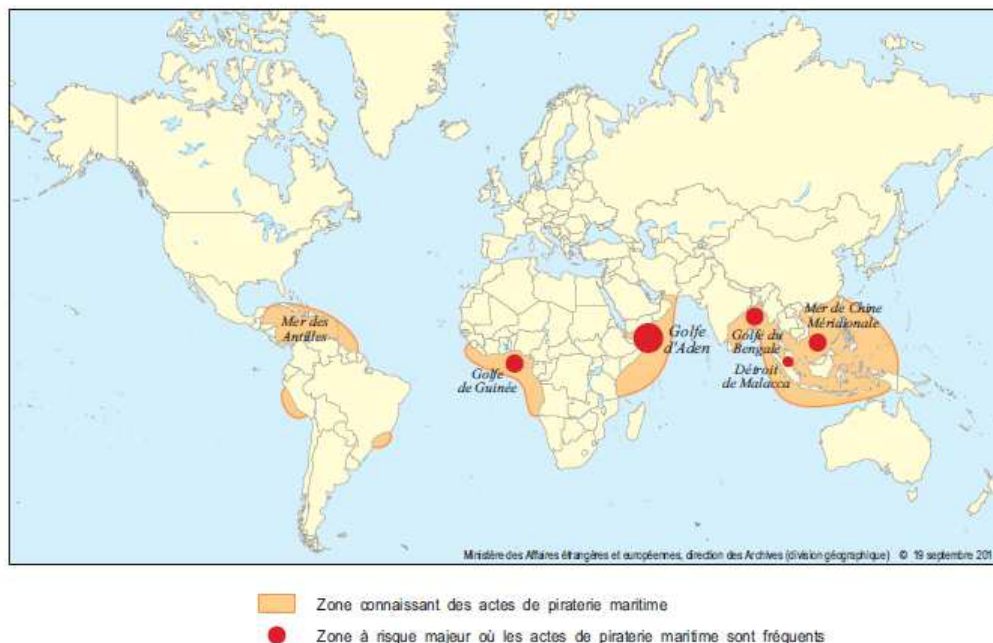
Comme l'a souligné l'amiral Carlier, sous-chef d'état-major « plans et programmes » de l'état-major de la Marine : « *autrefois il fallait avoir bac+5 pour pouvoir naviguer à cinq jours de distance des terres, aujourd'hui, avec les moyens modernes, des pirates analphabètes s'engagent bien plus loin des côtes de l'océan Indien avec des moyens de communication et des armements relativement sophistiqués.* ». De fait avec un GPS portable, un moteur Yamaha

et une Kalachnikov, les pirates vont avec une barque au milieu de l’océan Indien mettre en danger des porte-conteneurs ou des tankers.

Presque tous les jours sur les mers du monde des tentatives d’abordage ont lieu en pleine mer. Ainsi le 18 juin dernier, le vraquier LADY JANA (pavillon du Togo) a fait l’objet d’une attaque par 4 esquifs avec chacun 5 à 6 pirates à bord, à l’ouvert du golfe d’Aden. Le navire a augmenté de vitesse et l’équipage est passé en citadelle. Les tirs des pirates au lance-roquette et à la mitrailleuse ont percé le second réservoir de carburant, affectant la vitesse du navire. Un exemple qui illustre l’augmentation continue du niveau d’engagement et de violence des pirates.

Dans certaines régions du monde, la réaction des États a permis d’enrayer la progression du phénomène. La réponse coordonnée depuis 2004 de l’Indonésie, la Malaisie et Singapour qui ont lancé des opérations communes a, par exemple, abouti à une réduction des actes de piraterie, dont le nombre a été divisé par deux entre 2003 et 2007.

LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE



La situation sur le continent africain est cependant plus complexe en raison du délitement des structures étatiques le long de la Corne de l’Afrique et en particulier en Somalie.

C’est la raison pour laquelle l’Europe à travers l’opération Atalante déployée depuis décembre 2008 veille et souhaite prévenir et réprimer les actes de piraterie dans les eaux internationales ainsi que dans les zones territoriales somaliennes.

Avec 10 pays de l'Union participant à l'opération, Atalante est l'une des premières opérations conjointes intégrées de l'Union européenne. Cette action est complétée par les forces de l'OTAN avec l'opération Océan Shiel, mais aussi par la présence sur mer de bâtiments russes, iraniens, indiens, japonais, coréens et chinois.

L'une des raisons de la mobilisation croissante des Etats est non seulement les prises d'otages, mais également la progression de l'impact économique de la piraterie.

Le montant annuel des rançons versées aux pirates somaliens n'aurait cessé de s'accroître. Il était estimé à 131 millions de dollars en 2011, contre 80 millions de dollars en 2010.

Le coût global de la piraterie serait cependant bien supérieur, puisqu'il faut tenir compte des primes d'assurance pour les armateurs, les dépenses afférentes aux équipes de protection embarquées ou encore le coût du recours à des sociétés de sécurité privées de protection des navires.

Concernant les primes d'assurance, le surcoût lié à une traversée de l'océan Indien est généralement de l'ordre de 0,5 % de la valeur du navire, soit souvent proche de 20 000 à 30 000 dollars supplémentaires par jour de traversée. Le contournement des zones dangereuses, par exemple par le Cap de Bonne Espérance, induit un allongement des délais et une consommation plus élevée de fioul.

Selon le rapport de MM. Jean-Claude Peyronnet (Soc, Haute-Vienne) et François Trucy (UMP, Var) sur l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer *« au total, le « chiffre d'affaires » généré par la piraterie dans l'océan Indien est estimé entre 7 et 8 milliards de dollars »*.

La piraterie dans l'océan Indien est donc naturellement devenue une préoccupation majeure des pays dont les bâtiments croisent les côtes somaliennes, mais également une occasion pour s'implanter dans la région. C'est dans cette perspective que le Japon a par exemple installé pour la première fois depuis la seconde guerre mondiale une base navale en dehors de son territoire à Djibouti. C'est également au titre de la lutte contre la piraterie que la Chine assure dans cette zone une présence quasi permanente.

L'autre conséquence de la piraterie est la tentation croissante des états à privatiser les missions de sécurisation des voies maritimes et des bâtiments. D'ores et déjà de nombreuses sociétés privées proposent leurs services aux compagnies de transport maritime pour sécuriser leurs navires. Ces pratiques autorisées notamment par les législations anglo-saxonnes permettent aux navires de transporter six à huit hommes armés afin de pouvoir repousser les tentatives d'abordage des pirates.

Le recours à ces sociétés de services est également fréquent dans le détroit de Malacca ainsi que dans le golfe de Guinée où les plateformes

pétrolières sont sous la garde de navires armés par des équipages locaux financés par les sociétés pétrolières.

Face à l'importance des demandes de navires battant pavillon français pour recevoir la protection de la France, le gouvernement a choisi de focaliser son action de protection sur les navires présentant un intérêt stratégique pour notre pays. Pour ces bâtiments, la Marine nationale fournit des équipes de protection embarquées.

**Évolution du nombre d'attaques de piraterie
recensées par le bureau maritime international**

	2008	2009	2010	2011
Nombre d'attaques	120	215	199	168
Nombre de navires capturés	44	39	36	22
% captures/attaques	36%	18%	18%	13%
Rançon moyenne (USD)	1 450 000	1 900 000	4 000 000	5 300 000
Durée moyenne de rétention (jours)	59	85	150	/
Présumés pirates interceptés (dont France)	117 (49)	707 (111)	929 (176)	652(27)
Présumés pirates relâchés	60	422	766	406
Présumés pirates appréhendés et remis à autorité judiciaires (dont France)	48 (21)	275 (81)	143 (54)	246 (13)

Comme l'a souligné le rapport d'information de la commission de la défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées, présenté par MM Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, pour les autres navires, la question du recours à d'autres solutions, complémentaires aux équipes de protection embarquées, telles que le recours éventuel à des sociétés de sécurité privées se trouve posée. Une telle évolution impose cependant de cadrer l'activité des sociétés avec une loi claire définissant en particulier les conditions d'exercice éventuel de la force dans un espace régi par le droit international.

3. Les espaces maritimes sont également le théâtre d'un développement sans précédent des flux criminels.

Le développement du transport maritime ne concerne pas seulement les activités licites.

Le document préparatoire à l'actualisation du Livre blanc préparé par le SGDSN en 2012 constate que « Depuis 2008, les espaces maritimes sont également le théâtre d'un développement des flux criminels (drogue, armes, êtres humains, prolifération), favorisé par la densité de la circulation par conteneur, qui facilite la dissimulation, et par la fragilité de certains Etats

incapables d'imposer des contrôles sur leur territoire. Ces derniers deviennent des zones de production ou de transit de ces flux, en particulier de drogue et d'armes. »

En Méditerranée, les trafiquants ravitaillent l'Europe en cannabis marocain avec des « go-fast », longs hors-bord spécialement fabriqués, équipés de trois ou quatre moteurs de 250 chevaux qui leur permettent de naviguer plus vite que n'importe quelle embarcation étatique entre les côtes marocaines et l'Espagne ou la France.

En Atlantique, les multinationales de la drogue issues des puissantes organisations criminelles utilisent des bateaux de pêches, des porte-conteneurs, voire de petits sous-marins pour transporter des cargaisons de cocaïne d'Amérique du Sud à l'Amérique centrale et l'Afrique de l'Ouest.

La banalisation des moyens de navigation moderne alliée à la prolifération des armements ont ainsi favorisé l'extension des trafics illicites par voie maritime. Ces trafics induisent de plus en plus de violence.

Cette professionnalisation des activités illicites en mer s'observe également pour le trafic des migrants par voie maritime ainsi que pour le développement sans précédent des entreprises de trafic maritime de drogue.

Parce que le développement de la criminalité transnationale en mer tient à des facteurs endogènes, à la mondialisation, au progrès technique et au développement des échanges, il semble que ces phénomènes sont amenés à être des éléments structurels du contexte géopolitique en mer.

En termes de revenu financier, le trafic de drogue est de loin la principale activité illicite en mer. Le développement de son commerce maritime a, en effet, permis la constitution de véritables multinationales disposant de moyens considérables grâce à des revenus se chiffrant à plusieurs centaines de milliards d'euros par an. Ces cartels de la drogue fournissent, à partir de l'Amérique latine pour la cocaïne ou de l'Asie centrale pour l'héroïne, le continent européen, l'Amérique du Nord et plus récemment l'Afrique qui constitue à la fois un nouveau marché et une zone de transit vers l'Europe.

La mer constitue la voie privilégiée des trafics de drogue, les navires permettant une grande capacité de transport, une relative discrétion et d'innombrables possibilités de dissimulation. Les voies maritimes utilisées par les narcotrafiants sont relativement connues, mais difficile à contrôler compte tenu de l'étendue des mers concernées. Par ailleurs, les trafiquants mettent en œuvre des moyens sophistiqués pouvant aller jusqu'à l'emploi de navires submersibles.

En outre, les très nombreux micro-Etats insulaires qui disposent de vastes espaces maritimes et de faibles moyens de contrôle constituent autant de refuges pour les cartels dont les moyens sont sans commune mesure avec les budgets de ces Etats. A cet égard, les Caraïbes constituent une plate-forme

naturelle du trafic en provenance de l'Amérique du Sud et à destination des États-Unis ou de l'Europe.

Or la répression de ce trafic à ce stade de la distribution est un mode d'action efficace qui permet des saisies de quantités importantes avant la dilution des stupéfiants dans des réseaux de revendeurs difficiles à démanteler. C'est pourquoi, en coopération internationale et inter-administrations, notamment avec les douanes, les marines nationales sont impliquées de façon croissante dans l'interception des navires trafiquants et doivent l'être encore plus.

Car, non seulement ces interceptions rencontrent des difficultés juridiques considérables liées à l'application de la convention de Vienne, mais elles exigent des investissements importants et des moyens de surveillance et d'arraisonnement très supérieurs au montant des saisies effectuées.

En effet, l'arraisonnement en haute mer de navires de pêche ou de cargos ou de navires rapides type « go-fast » suppose des moyens de surveillance importants (satellites, avions) organisés en réseau et couplés avec des capacités hauturières d'intervention capables de mettre en œuvre de manière graduée toute une palette de moyens de coercition.

A titre d'exemple, l'interception de trafiquants de drogue dans l'Arc Caraïbe suppose le plus souvent des coopérations internationales et interministérielles lors de la phase d'enquête préalable. Lorsque les renseignements sont suffisamment consolidés, une opération d'interception peut être ordonnée. Le plus souvent une frégate de la Marine nationale met en œuvre son hélicoptère. Des tireurs d'élite de la Marine prennent place à bord et sont capables d'arrêter le *go-fast* intercepté grâce à des tirs de précision dans les moteurs. Ensuite, une équipe d'intervention interministérielle intervient à bord pour saisir la cargaison et interpellier les contrevenants.

Cette asymétrie est d'autant plus préoccupante que les Etats qui luttent contre le trafic de drogue comme les États-Unis ou les Etats européens connaissent des difficultés croissantes à financer ces investissements au moment même où les revenus de ces trafics permettent au contraire aux trafiquants d'investir toujours plus dans des moyens de transport maritime sophistiqués.

De ce point de vue, les résultats mitigés obtenus par les États-Unis malgré un effort financier considérable dans les moyens de lutte contre le trafic de drogue ne peuvent que susciter des inquiétudes sur la capacité des Etats à limiter l'expansion de ces trafics.

En Europe, le développement du trafic en provenance d'Afrique de l'Ouest constitue une évolution préoccupante. En effet, depuis plusieurs années, les pays longeant le golfe de Guinée : le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Togo, le Nigéria et, plus à l'ouest, la Guinée, la Sierra Leone et le Libéria sont devenus des zones de transit et de redistribution de la

drogue en provenance d'Amérique du Sud grâce à des liaisons maritimes transocéaniques.

La position géographique de l'Afrique de l'Ouest située au 10° degré de latitude nord, là où la distance entre les deux continents est la plus courte, favorise le trafic, comme l'illustrent les récentes saisies des marines espagnole et britannique.

Les difficultés que connaissent les Etats du Sahel et l'instabilité actuelle des Etats du Maghreb favorisent d'autres acheminements vers l'Europe de la cocaïne.

Au trafic de drogue s'ajoute le trafic illicite de migrants qui devrait augmenter au fur et à mesure que la pression démographique se fera sentir.

A l'instar du trafic de drogue ou de la piraterie, l'immigration illégale et le trafic illicite de migrants ou d'êtres humains sont des pratiques anciennes qui connaissent depuis une vingtaine d'années une recrudescence importante.

Chacun a en mémoire les *boat-people* fuyant les régimes communistes d'Asie du Sud-Est dans les années 70. Plus récemment, l'éclatement de la Yougoslavie et la crise du régime albanais ont contraint de nombreux ressortissants de ce pays à traverser l'Adriatique pour l'Italie.

De même les incertitudes liées au printemps arabe ont conduit à l'épisode East-Sea d'un navire échoué sur les côtes de Provence. Il s'agit également d'un point central dans la reconstruction de la Libye, ce pays constituant une zone de transit entre l'Afrique sub-saharienne et le continent européen.

Le débarquement de clandestins sur les côtes européennes est aujourd'hui quasiment quotidien. Ainsi, entre le 25 et le 29 mai 2012, 4 débarquements ou tentatives de débarquement par voie maritime ont été constatés sur les côtes italiennes au cours desquelles 152 migrants clandestins (79 Egyptiens, 53 Somaliens, 4 Tunisiens et 16 Libyens) ont été interceptés. Il n'est pratiquement pas un jour sans lequel le PC action de l'Etat en mer de Mayotte ne coordonne l'interception d'embarcations et de passeurs !

Au-delà de ces épisodes parfois dramatiques, le développement de l'immigration illégale par la mer a un caractère structurel lié à l'aspiration de peuples déshérités à rejoindre ce qui est perçu comme un Eldorado économique. Il est en partie lié en Méditerranée à la pression démographique exercée par le continent africain, dont la population continue à croître à un rythme soutenu et qui devrait doubler d'ici 2050 pour atteindre 1,8 milliard d'habitants, soit trois fois plus que l'Europe de demain, plus que l'Inde et 25 % d'habitants de plus que la Chine.

Ces vagues d'immigration irrégulière seront d'autant plus difficiles à maîtriser qu'elles utilisent des vecteurs et des trajectoires très variés qui

imposent aux Etats côtiers la mobilisation de moyens considérables de surveillance maritime pour des résultats somme toute modestes.

En effet, seules des patrouilles navales et aériennes quotidiennes relayées par un système littoral de surveillance et d'identification des bâtiments permettent une détection avancée des petites embarcations comme des navires plus conséquents.

En outre la lutte contre l'immigration clandestine se heurte en mer à un droit maritime international qui donne peu de latitude aux Etats côtiers, voire à une instrumentalisation du droit international qui donne obligation au bâtiment de porter assistance aux personnes en danger.

En Europe, le développement de la pression migratoire en provenance du Maghreb et de l'Afrique et la volonté d'en maîtriser le flux ont conduit les Etats européens à promouvoir les deux protocoles additionnels à la convention des Nations unies sur le droit de la mer relatifs à la traite des personnes et au trafic de migrants.

Ces protocoles, qui s'efforcent de définir et de réprimer l'aide à l'entrée et au séjour irrégulier sur un territoire donné, visent à donner aux Etats riverains des moyens juridiques de lutte contre les passeurs dans un contexte marqué par la liberté des mers et l'obligation de porter secours à des bâtiments en détresse.

Tous les Etats sont loin de pouvoir mobiliser des moyens. C'est d'ailleurs ce constat qui a conduit à la première tentative de mutualisation des compétences en matière migratoire au sein de l'Union européenne, avec la mise en place d'un système intégré de gestion des frontières extérieures (FRONTEX) qui consiste, au-delà des missions d'interception des migrants, à porter assistance et ainsi éviter les drames humains.

L'ampleur du phénomène imposera à l'avenir des moyens accrus. Ces moyens pourront être nationaux ou mutualisés au sein d'une Europe renforcée. Il est souhaitable que les pays d'Afrique du Nord soient également mis à contribution. Il y a un intérêt majeur à ce qu'ils développent des institutions judiciaires et des moyens navals leur permettant de juguler ce phénomène. Il est également essentiel de développer avec ces pays une coopération sur une gestion concertée de la lutte contre les trafics de migrants.

Cette coopération devrait notamment permettre aux bâtiments occidentaux de travailler toujours plus près des eaux territoriales des pays de transit et de travailler en amont au démantèlement des filières.

Les enjeux liés à la lutte contre les trafics illicites en mer sont importants à plus d'un titre car, en dans ce domaine, les eaux territoriales sont les premières frontières où se jouent l'équilibre et la paix de notre société.

4. L'appropriation progressive de la mer par l'homme constitue un risque majeur pour l'environnement marin

Toutes les activités humaines littorales et en mer sont susceptibles de générer des pollutions, chroniques ou aiguës, involontaires et accidentelles ou volontaires.

En mer, les navires, mais aussi les plates-formes de recherche ou d'exploitation pétrolière offshore, les gravières sous-marines, ou les dragages, ou encore les installations aquacoles sont sources de rejets polluants.

Comme l'a souligné devant le groupe de travail M. Francis Vallat, président du Cluster maritime *« si la mer est l'avenir de la terre, pour l'énergie, l'alimentation, la recherche pharmaceutique, aussi bien que pour les minerais, il faut la préserver en conservant à l'esprit un "développement durable" qui concilie les deux impératifs de "développement" et de "durabilité" au lieu de les opposer en permanence de manière idéologique »*.

Indéniablement la première menace aujourd'hui contre le développement des activités marines créatrices de richesses est la détérioration de cet environnement aujourd'hui relativement préservé par rapport aux dégâts constatés sur terre.

La valorisation des activités marines passe, en conséquence, par la protection de l'environnement en mer tant il serait irresponsable de livrer les mers à une forme de pillage environnemental.

Les problématiques de gestion de l'environnement et de préservation des ressources naturelles traversent aujourd'hui l'ensemble des activités marines aussi bien en termes d'usages de l'espace maritime, comme le transport, que de ressources, comme les gisements offshore.

L'intégration d'une gestion durable de l'environnement est de ce fait au cœur des développements actuels et à venir de l'économie maritime.

Interception lors d'une opération de lutte contre la pêche illégale



Cette gestion implique tout d'abord la gestion de l'énergie et l'encadrement des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre les conséquences des changements climatiques. Elle concerne également les pollutions et autres atteintes au milieu marin et à ses ressources.

L'exemple de la surpêche et des pressions exercées sur les ressources halieutiques illustrent la problématique des conditions d'exploitation futures des ressources.

L'accroissement des pollutions transnationales, à l'image des marées noires du secteur pétrolier, place l'environnement comme un enjeu international qui requiert des développements réglementaires et une uniformisation de ces derniers et des moyens de surveillance et de contrôle.

Dans le domaine du transport maritime, le respect de l'environnement apparaît comme une problématique croissante, avec le développement des normes « antipollution » contraignantes et autres exigences en matière de réduction des consommations énergétiques.

La prise de conscience est d'autant plus urgente que la situation est déjà préoccupante, comme l'a démontré le processus d'évaluation mondiale de l'état des océans de l'ONU (Global Assessment of the Marine Environment) ainsi qu'un programme mondial d'évaluation des eaux (Global International Waters Assessment).

Dans la mer des Caraïbes, l'océan Indien et dans les espaces maritimes d'Asie du Sud-Est, le blanchiment des récifs coralliens annonce leur extinction prochaine sous l'effet de la pollution, des sédiments, des remblais, du tourisme et de l'augmentation de la température de la mer.

En 2000, 27 % des récifs coralliens avaient déjà définitivement disparu du globe. Le dernier rapport du World Resources Institute¹ révèle que 75 % des récifs coralliens du monde sont actuellement menacés par les pressions locales et mondiales.

Pour la première fois, l'analyse intègre les menaces liées au changement climatique, et notamment le réchauffement des océans et l'augmentation de l'acidification. Le rapport montre que les pressions locales – telles que la surpêche, le développement côtier et la population – sont les risques les plus immédiats et directs, menaçant plus de 60 % des récifs coralliens aujourd'hui.

La préservation de la biodiversité et des équilibres naturels est également devenue une préoccupation politique majeure car elle est une condition du développement des activités en mer comme l'illustre l'évolution des activités de pêche.

De 20 millions de tonnes dans les années 50, à environ 80 millions de tonnes à la fin des années 80, les captures marines mondiales ont atteint 90 millions de tonnes en 2008 selon la FAO².

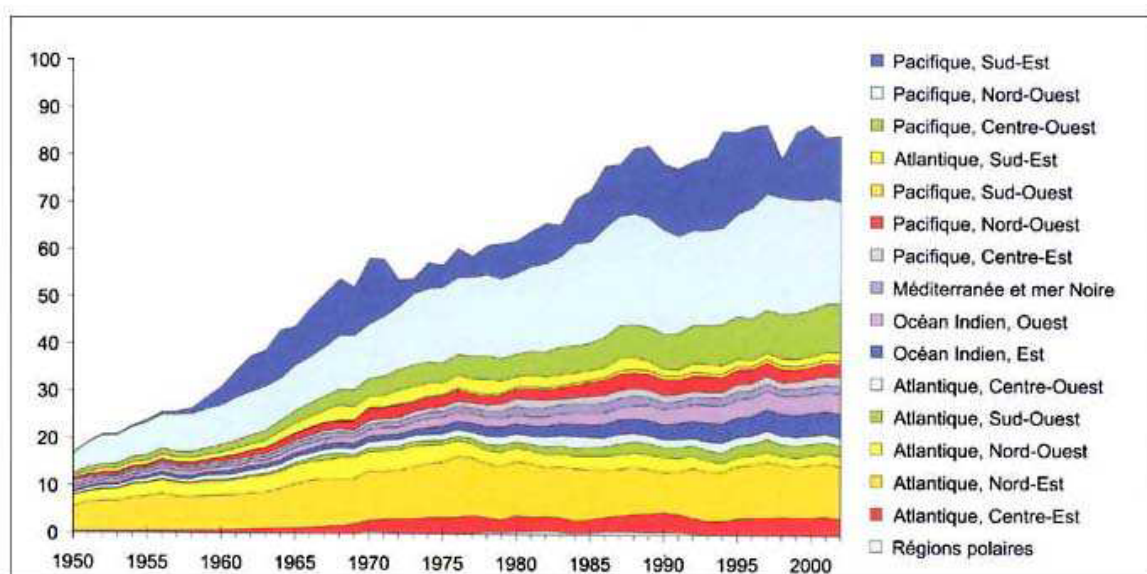
Le recensement de la FAO montre que la proportion de stocks de poissons de mer sous-exploités ou exploités modérément est passée de 40 % au milieu des années 70 à 15 % en 2008 ; inversement, la proportion de stocks surexploités, épuisés ou en phase de reconstitution a augmenté, passant de 10 % en 1974 à 32 % en 2008.

¹ Le rapport « *Reefs at Risk Revisited* » est l'évaluation la plus détaillée sur les menaces pour les récifs coralliens jamais entreprise. Ce rapport est publié par le World Resources Institute (WRI), ainsi que Nature Conservancy, le WorldFish Center, International Coral Reef Action Network, Global Coral Reef Monitoring Network, et le PNUE-World Conservation Monitoring Center, et un réseau de plus de 25 organisations, et notamment l'Initiative Internationale pour les Récifs Coralliens.

² La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture (SOFIA) FAO 2008

Évolution du volume de poissons pêchés par zone

En millions de tonnes



Source : Organisation des Nations unies pour l'alimentation (FAO)

En dehors des zones de pêche qui bordent l'Amérique du Sud et l'océan Indien, tous les océans de la planète sont aujourd'hui considérés comme surexploités : la Méditerranée est considérée comme « vidée » et l'Atlantique Nord est en voie d'épuisement des espèces.

Premier acteur du désastre : la pêche industrielle et ses bateaux-usines dont les capacités de conditionnement et de congélation à bord permettent de rester plus longtemps sur les zones les plus riches en poissons, au risque d'en épuiser certaines espèces, comme l'aiguillât commun dans l'Atlantique Nord désormais en danger d'extinction ou la légine en mer australe.

Longtemps les Etats ont protégé leur marché intérieur au détriment de la ressource halieutique. Sous l'égide de l'Europe au niveau régional, avec l'adoption de quotas de l'ONU et de la FAO, au niveau mondial, une réglementation plus contraignante de la pêche et de la surpêche intégrant la protection d'espèces menacées et l'interdiction de certaines méthodes de capture ont conduit à atténuer la dégradation de la situation.

Le respect de ces différentes réglementations suppose une présence accrue des Etats en mer pour assurer surveillance et répression.

Force est de reconnaître que, pour lutter contre la pêche sans permis, l'utilisation d'engins de pêche interdits, la pêche hors des saisons autorisées ou dans des zones fermées à la pêche, la capture de juvéniles ou d'espèces dont la pêche est interdite, les Etats utilisent des moyens très inégaux.

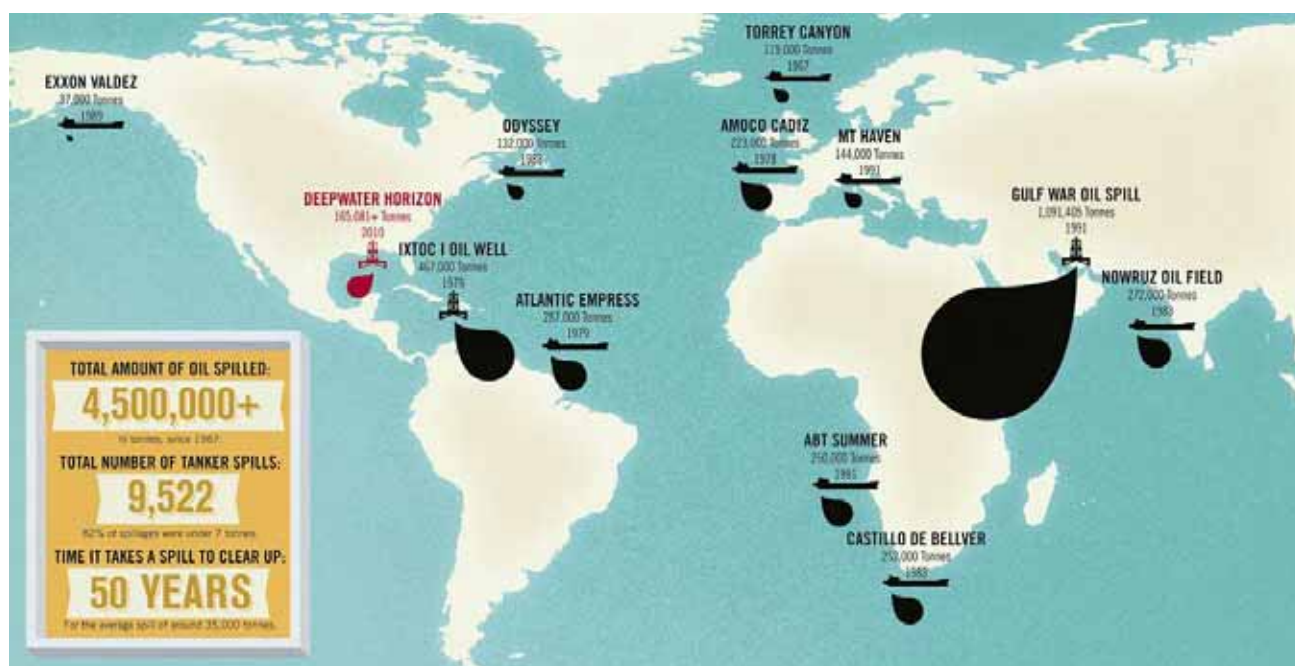
La France, par exemple, a établi une zone de surveillance par satellite dans le sud de l'océan Indien pour aider à la protection de la légine australe.

Ce système de surveillance par radar basé sur l'imagerie collectée par les satellites Envisat et Radarsat 1 a permis de réduire de 90% le nombre d'incursions illégales dans le voisinage des îles Kerguelen.

D'autres formes de pollution liées aux activités marines menacent les mers.

Les épaves de navires, les rejets directs de déchets alimentaires, les résidus de cargaison rejetés en mer ou emportés dans le mauvais temps ou lors de naufrages, les rejets illicites de boues de fioul et d'huiles usées, les fuites au pompage, les produits chimiques divers issus de décharges sous-marines, les dépôts de boues de dragages, l'immersion de déchets radioactifs.

Les pollutions liées au transport et aux forages d'hydrocarbure sont également une source majeure de préoccupation dans la mesure où le nombre de pétroliers et de plateformes de forage ne cesse de croître.



Plus que d'autres pays la France a eu à connaître l'ampleur des dégâts occasionnés par les marées noires. Les côtes françaises ont, en effet, été touchées trois fois par des pollutions majeures : le Torrey Canion s'échoue en mars 1967 entre les côtes française et britannique ; en mars 1978, le naufrage du supertanker libérien Amoco Cadiz avait provoqué la fuite de 230.000 tonnes de brut au large du Finistère et en décembre 1999, le pétrolier Erika avait fait naufrage au large de la Bretagne, provoquant une marée noire massive. Aux Etats-Unis, chacun se souvient du pétrolier américain Exxon Valdez qui avait heurté en 1989 un récif dans la baie du Prince William (Alaska), déversant quelque 38.800 tonnes de pétrole.

Indéniablement, malgré le renforcement des normes de sécurité et notamment l'introduction des doubles coques pour les pétroliers, les risques environnementaux liés au trafic maritime se sont accrus en raison de l'accroissement du trafic et du gigantisme des bateaux. Si dans les années 60 un porte-conteneurs pouvait transporter environ 2 000 boîtes, la génération qui sera livrée en 2013 pourra transporter jusqu'à 18 000. L'Amoco-Cadiz transportait 200 000 tonnes de brut, aujourd'hui les pétroliers les plus grands en transportent 500 000.

Le développement de l'offshore profond et ultra-profond, malgré des progrès réalisés dans la gestion des risques multiples a provoqué une douzaine d'accidents majeurs depuis 1976, dont les conséquences ont été lourdes tant sur les plans humains qu'environnementaux.

Aux risques traditionnels liés à la perte d'intégrité des structures (corrosion, fuite, explosion...) viennent désormais s'ajouter ceux créés par les conditions extrêmes de certains gisements, en raison soit de leur emplacement (Arctique, Norvège...), soit de leur environnement (profondeur, force des courants...), soit de leur instabilité (surpression, haute température...).

L'accroissement des risques humains et environnementaux va en effet de pair avec la complexité des opérations de forage.

Les questions de sécurité prennent un relief particulier dans le contexte de projets d'exploitation situés dans des régions inhospitalières ou à des profondeurs dépassant les 3 000 mètres d'eau.

Le cas de l'Arctique, enjeu majeur pour l'industrie pétrolière, est emblématique à cet égard. Même si les conditions techniques s'améliorent, un accident du type Macondo survenant dans ces eaux froides à faible activité bactérienne aurait des conséquences dramatiques.

En effet, comme l'a souligné Patrick Boissier, président-directeur général de DCNS, « *la zone arctique est une zone essentielle pour la production des phytoplanctons* » qui sont des puits biologiques du gaz carbonique atmosphérique et la base de la nourriture de la plupart des poissons.

Dans l'activité pétrolière offshore, risque industriel et conséquences environnementales se conjuguent inmanquablement : l'explosion de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon (DWH) au printemps 2010 a causé une marée noire d'une ampleur sans précédent avec une fuite de 4,1 millions de barils.

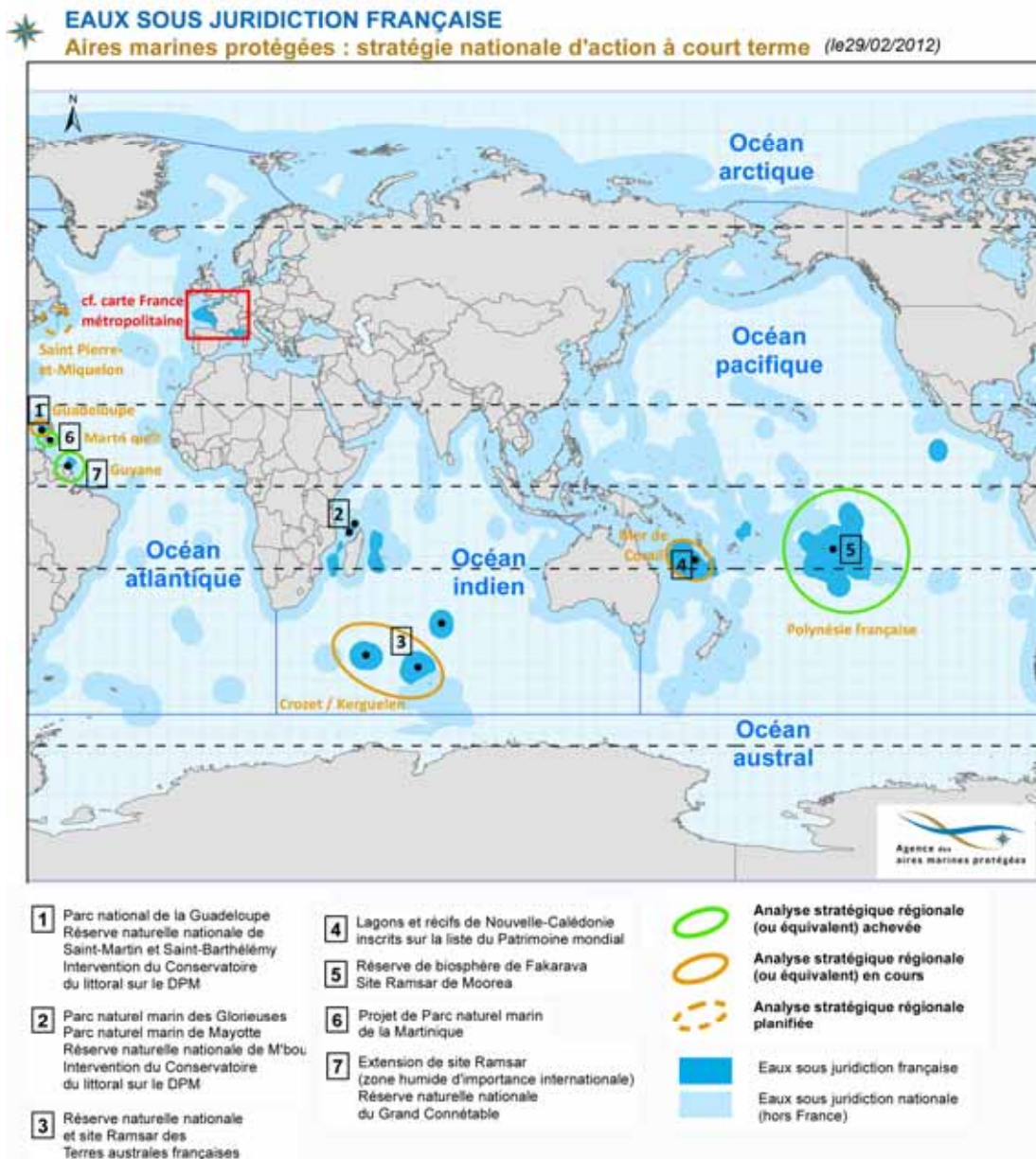
Si l'Europe a été épargnée par les catastrophes environnementales de cette origine, de nombreux accidents se sont néanmoins produits dans les années 1980. Le plus dramatique fut l'incendie en 1988 sur la plateforme Piper Alpha, en mer du Nord, qui a fait 167 morts.

Comme les opérations et les projets d'offshore profond dans des zones écologiques ou climatiques difficiles se poursuivent (Îles Shetland à

1 600 mètres de profondeur, Îles Féroé (1 100 mètres), mer Noire, Méditerranée...) une vigilance accrue sur les conditions dans lesquelles ces opérations sont conduites s'impose (forage, qualité des équipements d'obturation et de confinement en cas de fuite ou d'éruption, formation des personnels...).

L'augmentation de l'ensemble des risques environnementaux a conduit les États à mener des politiques volontaristes de création d'espaces marins protégés.

Les aires marines protégées françaises



Après la création, en 2007, du 1^{er} parc naturel marin en Mer d'Iroise, le Grenelle de la mer, lancé en 2009, a donné une impulsion décisive au développement des aires marines protégées en France, que ce soit en métropole ou outre-mer.

Les objectifs de la politique maritime française énoncés dans le Livre bleu sont de porter leur superficie à 10 % des zones sous juridiction française d'ici la fin 2012, et 20 % d'ici 2020, dont la moitié en moyenne globale en réserves ou cantonnements de pêche.

Dans le cadre de cette politique, le Gouvernement français a installé trois nouveaux parcs naturels marins, dont deux dans l'océan Indien (Mayotte en 2010, îles Glorieuses en 2012) et un dans le golfe du Lion en 2011 et mis à l'étude quatre autres parcs (golfe normando-breton, Martinique, estuaires picards et bassin d'Arcachon).

Les zones protégées dans les territoires d'outre mer exigent des moyens particuliers liés à leur environnement géostratégique.

Ainsi le parc naturel marin des Glorieuses à Mayotte, au milieu du canal du Mozambique, nécessite une surveillance d'autant plus forte qu'il est situé dans une zone particulièrement prisée par les pirates.

En résumé, la multiplication des activités marines, la sédentarisation d'un nombre croissant d'activités en mer, l'exploitation de zones jusqu'ici épargnées par l'activité humaine comme l'Arctique ou les dorsales océaniques imposeront à l'avenir une vigilance accrue, un renforcement des réglementations internationales et nationales de protection de l'environnement en mer.

Ces réglementations, pour être respectées, exigeront une augmentation des moyens de surveillance et de répression. Car, sans moyen de répression, la maritimisation risque de se traduire par une détérioration irréversible des océans avec des conséquences sur la flore, la Faune et le climat de la planète.

Or ces moyens de surveillance et de répression, nous le verront plus avant, sont essentiellement des moyens fournis par les marines nationales.

B. LA CONCURRENCE CROISSANTE DES ÉTATS DANS LE DOMAINE MARITIME ENTRAÎNE UN ACCROISSEMENT DES MOYENS NAVALS DANS LE MONDE

L'augmentation fulgurante des activités humaines maritimes ou côtières, la raréfaction des ressources à terre et l'émergence de nouveaux pôles de développement reliés par l'espace maritime en renforcent l'importance et plaident pour le développement d'ambitieuses stratégies de défense dans les espaces maritimes. A ce titre, la plupart des pays émergents ont revu leur

« livre blanc » lors des dernières années et y ont souvent développé un volet naval important et inexistant auparavant.

Il s'agit pour les pays ayant les moyens d'une marine de haute mer d'assurer leur liberté d'action et un accès à l'ensemble des océans et au reste de la planète. Pour des nations n'ayant pas les moyens de mettre en place une marine océanique, la stratégie consiste, à l'inverse, à protéger leur accès grâce à des sous-marins, des missiles, des mines afin de limiter les intrusions des premiers.

La situation dans l'océan Indien et la mer de Chine est, à cet égard, révélatrice. Les revendications nationales de la Chine sur la mer du même nom, ou de l'Inde sur un pan entier de l'océan Indien, provoquent un début d'effet domino, notamment au Pakistan et en Asie du Sud-est où l'ensemble des pays concernés se sont lancés dans une véritable course à l'armement. Dès aujourd'hui, les marines asiatiques sont plus présentes en océan Indien que leurs homologues européennes.

Le développement des activités économiques et l'accès aux ressources en mer ont créé en outre de nouveaux champs de confrontations.

Les Occidentaux ayant la suprématie maritime depuis la fin de l'Empire soviétique, l'opposition de forces navales en haute mer ne devrait pas se voir avant une ou deux décennies.

Le conflit en haute mer a, en revanche, laissé place à une menace asymétrique concentrée sur la zone littorale et a conduit au développement de stratégies de déni d'accès dans certaines zones : ces stratégies mettent en œuvre toute une série de moyens : sous-marins classiques voire de poche, attaques venues de la terre grâce à des missiles de croisière ou balistiques antinavires, attaques grâce à des moyens aériens qui se sont largement disséminés lors des dernières années.

Parallèlement, la mobilité des bâtiments, la portée des missiles et la concentration de l'activité humaine dans les zones côtières mettent désormais à portée 80 % des objectifs stratégiques sur l'ensemble des continents.

Ce basculement lent mais continu de la géographie humaine vers le littoral est une donnée fondamentale de notre nouveau cadre stratégique : 70 % de la population mondiale vit à moins de 500 kilomètres des côtes, attirés par les grands centres économiques qui s'agglutinent autour d'installations portuaires de dimension mondiale.

1. Le développement des activités économiques maritimes entraîne une présence croissante de l'action des Etats en mer

L'adversaire n'est plus seulement militaire et les risques, d'une extrême diversité, touchent autant à la protection du territoire qu'à la défense d'intérêts économiques voire écologiques.

A la frontière des questions de sécurité intérieure et extérieure, d'opérations militaires et d'interventions civiles, les nouvelles menaces, comme les nouvelles missions liées à la présence permanente d'activité économique en mer exigent en apparence des moyens limités, mais seules les marines militaires sont en capacité d'agir en haute mer tout en bénéficiant de la liberté de circulation, atout fondamental qui leur permet de se déplacer sans contrainte.

De ce fait les marines nationales se trouvent au cœur de la défense des intérêts des pays et prennent donc une part importante dans les stratégies nationales de défense et de sécurité.

Les marines nationales, ce faisant, conservent pleinement leur rôle historique, stratégique et fondamental de protection des voies de communications maritimes.

Mais, en raison de l'imbrication des économies liée à la mondialisation, il faut aujourd'hui non seulement protéger l'activité de la flotte marchande naviguant sous pavillon national, mais également s'assurer de la libre circulation de l'ensemble des flux transitant légalement sur les océans, dans la mesure où ils influent directement sur l'équilibre de notre société.

Si une "guerre d'escadres" est, à court terme, devenue moins probable, des missions classiques telles que l'escorte de navires de commerce, le maintien d'un embargo lointain ou une présence coercitive peuvent éventuellement engendrer une riposte par le biais d'avions, de batteries côtières de missiles, de vedettes rapides fortement armées ou de sous-marins modernes, même de la part d'une nation, voire d'autres entités comme des factions telles que le Hezbollah au Liban en 2006 ou des groupes purement terroristes.

En outre, la variété des menaces et le champ des activités à sécuriser en mer se sont étendus. Les missions des marines comprennent à la fois des missions de police et des missions de défense voire de guerre.

Même les opérations de police des mers ont vu leur degré de violence s'élever. Ainsi l'Amiral Magne, commandant de la flotte de surface a-t-il relevé, lors de son audition, la montée de la violence en mer : *« nous sommes intervenus à la demande du préfet dans le cas d'une opération de rétablissement de la souveraineté nationale par rapport à l'activité des pêcheurs brésiliens dans nos eaux territoriales. Ces pêcheurs étaient armés, et se sont défendus en ouvrant le feu sur nos hommes, montrant ainsi le degré de désespoir qui les pousse à la pêche illégale. Nous constatons également une évolution dans la violence des groupes de pirates dans la Corne de l'Afrique. Ils disposent également d'une organisation plus structurée. »*

Cette diversité et la complexité des missions conduites dans l'environnement exigeant et imprévisible qu'est la mer imposent une polyvalence et un juste équilibre entre une armée de mer et une marine d'État.

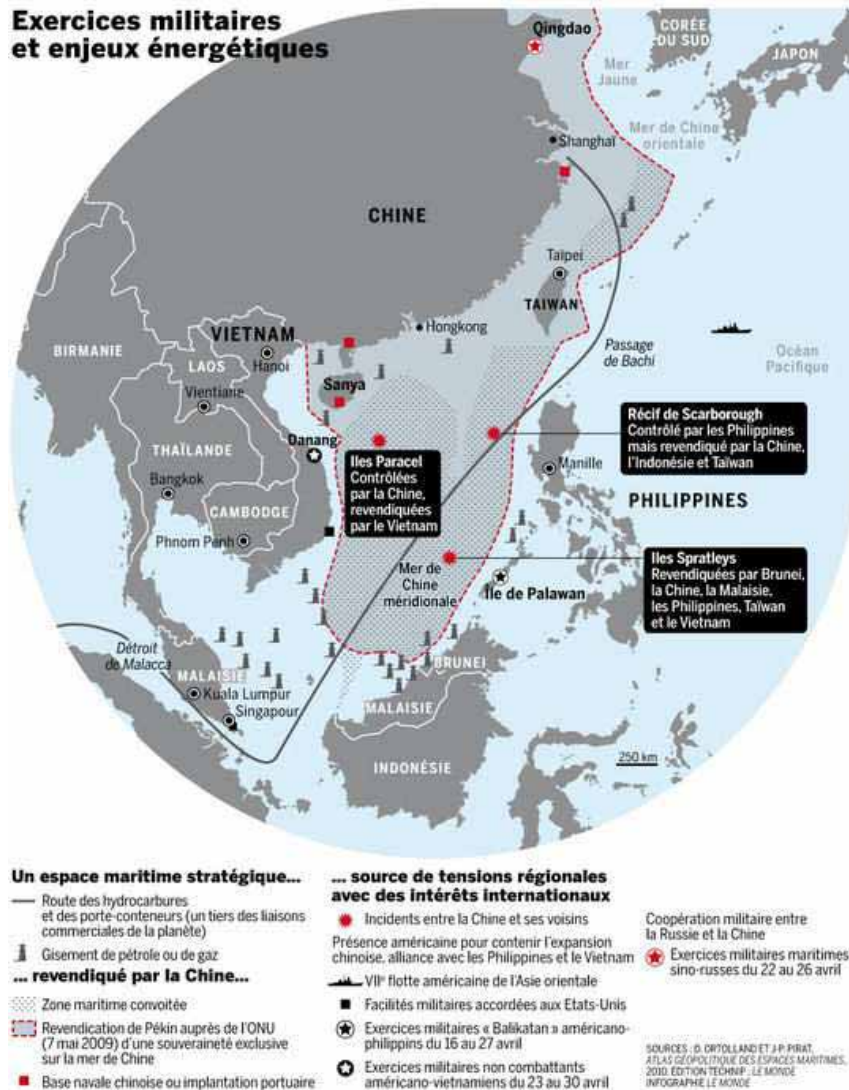
Le choix de la composition des flottes est la recherche d'un compromis permanent entre taille, nombre et équipement des bâtiments, afin d'obtenir la meilleure adaptation à l'éventail des missions dans les moyens budgétaires de chacun.

2. La concurrence de ces Etats dans le domaine maritime accroît les risques de conflits interétatiques

L'entretien d'une marine capable non seulement d'assurer les missions de sauvegarde maritime, mais également de faire face à des conflits interétatiques apparaît d'autant plus nécessaire que la concurrence croissante des Etats dans le domaine maritime accroît les risques de conflits.

Comme l'a souligné le Contre-Amiral Chevallereau, secrétaire général adjoint de la mer « *Sur mer, les protagonistes, acteurs privés ou étatiques, jouent au chat et à la souris, s'observent, se jaugent, s'intimident. Comme il s'agit d'espaces géographiques où ces protagonistes ont la possibilité de se trouver au contact les uns des autres, il existe une possibilité d'escalade souvent plus importante que dans d'autres milieux. En conséquence, la ligne rouge de l'action armée en mer est souvent approchée, parfois franchie : on pense à la destruction de la corvette sud coréenne Cheonan par un mini sous-marin nord coréen* »

En mer de Chine, la découverte d'hydrocarbures est également une des composantes du cas d'école des îles Spratleys revendiquées par six pays : le Vietnam, les Philippines, la Malaisie, Brunei, Taïwan et la Chine.



Ces îles situées au cœur de la mer de Chine, bien qu'inhabitables et partiellement émergées à marée haute, font l'objet d'une tension continue entre ces différents pays qui dégénère parfois en conflit armé, comme en 1988 entre le Vietnam et la Chine ou en 1995 entre les Philippines et la Chine.

La recherche de ressources naturelles n'est cependant pas la seule motivation de ces revendications territoriales et des espaces marins. L'âpreté des différends en mer de Chine s'explique également par des raisons stratégiques.

À la croisée des voies maritimes entre l'océan Indien et le Pacifique, entre le golfe Persique et le Japon, ces archipels ont, en effet, une importance stratégique indéniable. La cristallisation des tensions entre la Chine et les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE ou ASEAN) sur la délimitation des frontières maritimes, de ce fait, dépasse le cadre régional et la seule question de la délimitation des espaces nationaux.

La Chine a déjà sécurisé une partie de ses voies maritimes d'approvisionnements en constituant une chaîne de ports, parfois baptisée « le collier de perle chinois » comportant notamment des bases, en Birmanie, au Pakistan, au Bangladesh, au Sri Lanka et au Mozambique.

L'objectif poursuivi à travers la revendication des archipels est, pour la Chine, d'accroître son espace maritime le long de la côte en incluant Taiwan de manière à pouvoir rejoindre la haute mer et accéder aux grands fonds océaniques du Pacifique sans devoir passer par les zones maritimes de ses voisins. L'objectif final de la Chine est de maîtriser des espaces maritimes jusqu'à une ligne partant du Japon, allant jusqu'aux Philippines en longeant les Mariannes et de diluer sa dissuasion dans les grands fonds océaniques du Pacifique.

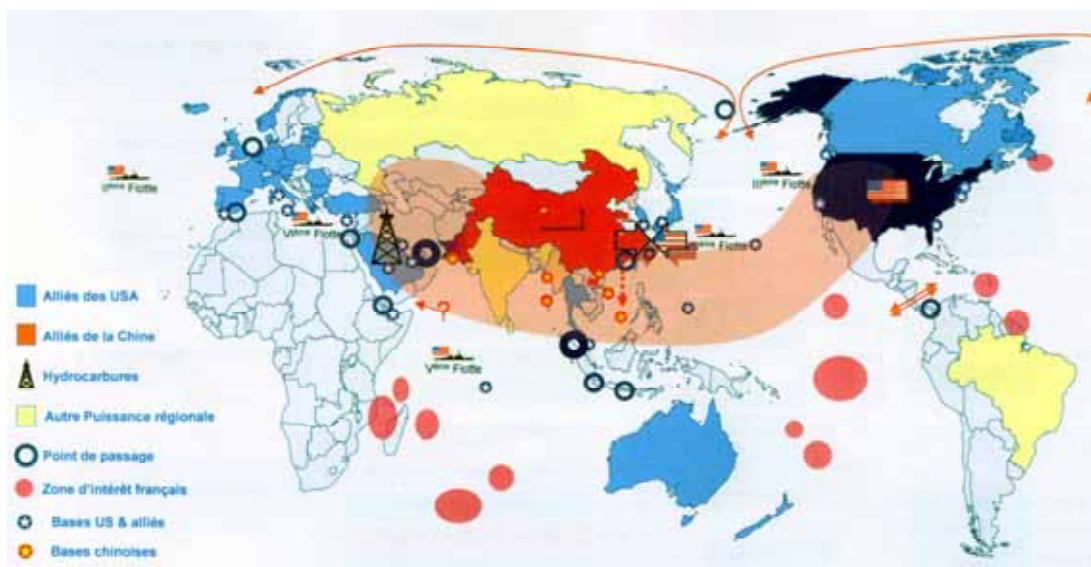
Un des enjeux majeurs de la situation en mer de Chine méridionale est la préservation du droit de libre navigation dans les eaux internationales face à la prétention des autorités chinoises d'y restreindre les activités maritimes étrangères.

C'est la raison pour laquelle plusieurs incidents ont déjà opposé les marines chinoise et américaine dans cette région qui s'étend du détroit de Taiwan à l'est des Philippines, jusqu'au détroit de Karimata, entre Singapour et l'île indonésienne de Bornéo.

La zone est vitale pour les États-Unis, en particulier le détroit de Taiwan par où transitent leurs forces militaires entre leurs bases situées en Asie et au Moyen-Orient.

C'est le sens de la déclaration de la secrétaire d'État américaine Hillary Clinton : *«Les États-Unis ont un intérêt national à ce que la mer de Chine du Sud demeure ouverte à la navigation et à ce que les différends se règlent de façon multilatérale, dans le respect du droit de la mer.»*

Géostratégie des océans : la concurrence entre le Chine et les USA



Source : DCNS

Il en va de même des revendications concurrentes sur l'océan Arctique dont un des enjeux est la maîtrise des déplacements maritimes civils et militaires sur le passage du Nord-Ouest ou sur la route du Nord.

En effet, la partie de haute mer où sera garantie la liberté de circulation des navires dépendra largement des réponses apportées aux demandes d'extension formulées par les pays avoisinants.

Pour les autorités russes les nouvelles routes maritimes du Nord et leurs réserves énergétiques constituent un enjeu stratégique majeur qui explique largement les investissements annoncés par le Président Poutine en matière d'infrastructures et d'équipements.

Pour s'assurer du contrôle sur les richesses de l'Arctique, la Russie a établi une stratégie visant l'utilisation de la zone arctique en tant que « base stratégique de ressources ». Durant la période 2008-2010, l'envoi de missions scientifiques et militaires avait pour objet de fournir des preuves scientifiques de l'appartenance de la dorsale de Lomonossov au territoire russe afin de favoriser la reconnaissance de l'agrandissement de la ZEE russe en Arctique.

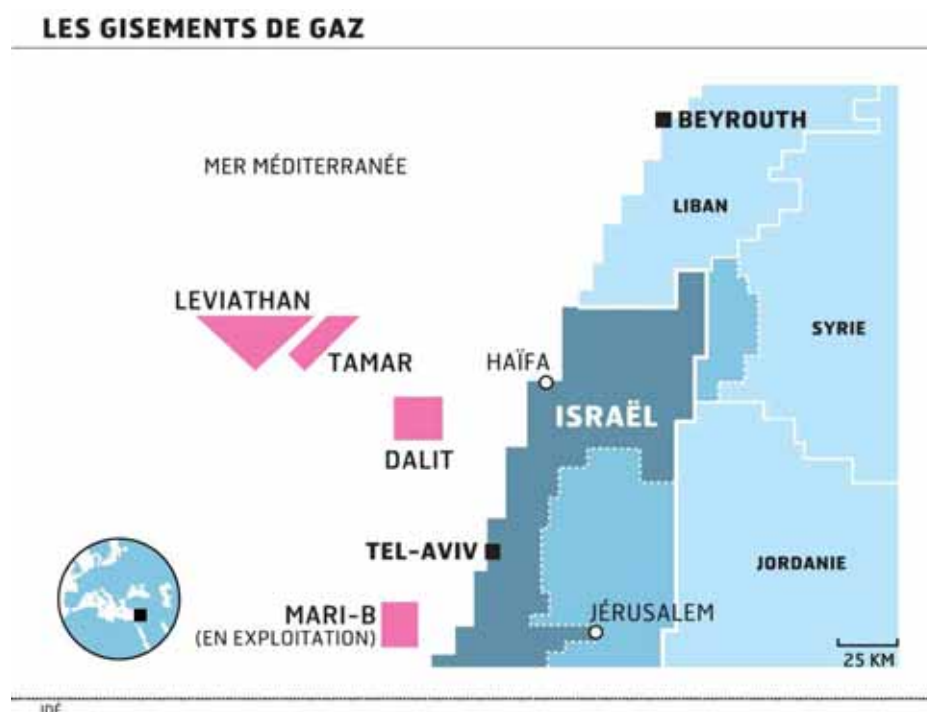
La revendication russe en Arctique agrandirait son territoire de quelque 1,2 million de km² et augmenterait sa capacité pétrolière de neuf à dix milliards de tonnes. Il est prévu dans un second temps de déployer des unités de l'armée et du Service fédéral de Sécurité en Arctique afin de « défendre les intérêts nationaux de la Russie ».

Si chacun a à l'esprit les tensions en mer de Chine, on recense également, plus près de nous, des sources potentielles de conflit en Méditerranée.

Comme l'a souligné M. Tallec, ancien Secrétaire général à la Mer : « ce qui se passe en mer de Chine pourrait très bien nous arriver en Méditerranée ».

Ainsi le gisement de gaz Léviathan au large des côtes israéliennes et libanaises est à l'origine d'un nouveau contentieux entre Israël et le Liban qui ne se sont jamais mis d'accord sur la frontière de leur espace maritime. Situé à 130 km au large des côtes de Haïfa, à 2000 mètres au-dessous du sol marin, ce gisement serait estimé pour le moment à 453 milliards de m³, un potentiel de nature à faire d'Israël une nation exportatrice de gaz.

Le gisement de gaz Léviathan au large des côtes israéliennes



Le *Petroleum Council* israélien aurait donné l'autorisation pour 22 licences sur un territoire de près de 15 000 km², dans une zone qu'Israël considère comme ses eaux territoriales, à proximité des côtes libanaises et dans les eaux internationales entre la limite maritime de l'ancienne Palestine et celle de Chypre. Le Liban conteste ce tracé estimant qu'une partie de ces gisements réside dans les eaux territoriales de sa propre Zone Économique Exclusive. Israël a, pour sa part, signé un accord avec Chypre délimitant les frontières maritimes entre l'Etat hébreu et la partie sud et grecque de l'île.

Il en va de même des réserves d'hydrocarbures découvertes au large de Chypre dans des eaux contestées par la Turquie.

La République chypriote a commencé les premières explorations dans sa zone économique exclusive, en collaboration avec Israël. De l'autre côté de

l'île, la Turquie réclame le droit d'opérer ses propres forages et l'arrêt de l'exploitation et de l'exploration de tous les sites chypriotes.

Parallèlement, la Turquie, dopée par sa croissance, équipe sa marine avec des moyens modernes, comme en témoigne le fait qu'elle devrait être le premier pays « européen » à posséder des frégates dotées du système américain de défense anti-missiles balistiques (Aegis).

Aujourd'hui comme hier, face aux risques d'escalade, l'avantage va aux marines qui disposent d'une véritable capacité océanique.

Car si les missions de police des mers et de sauvegarde maritime sont à la portée de nombreux Etats, la mise en œuvre d'une marine océanique capable d'agir loin et longtemps dans une relative autonomie suppose des moyens financiers considérables, mais surtout des savoir-faire spécifiques en matières industrielles et technologiques, un entraînement et une qualification des équipages que les grandes nations maritimes ont mis des décennies à acquérir.

3. On assiste, devant la montée des risques de conflits, à une augmentation rapide des moyens navals des pays émergents à un moment où les puissances navales traditionnelles peinent à renouveler leur flotte.

Comme l'a souligné le Chef d'état-major des armées, l'Amiral Guillaud devant notre commission : « **le monde réarme, l'Europe désarme** »

Selon le SIPRI, entre 2001 et 2010, l'augmentation des dépenses militaires mondiales est de + 50 % : + 80 % pour l'Amérique du Nord, + 70 % pour l'Asie de l'Est principalement tirée par la Chine, mais seulement + 4 % pour l'Europe de l'Ouest. Sur la même période, la part des dépenses militaires de l'Europe de l'Ouest est passée de 29% des dépenses mondiales à 20%.

Or **cette tendance est particulièrement accrue dans le domaine maritime** où la prise de conscience des enjeux et des risques de conflits a conduit les pays émergents, forts d'une croissance soutenue, à financer la montée en puissance de leur marine.

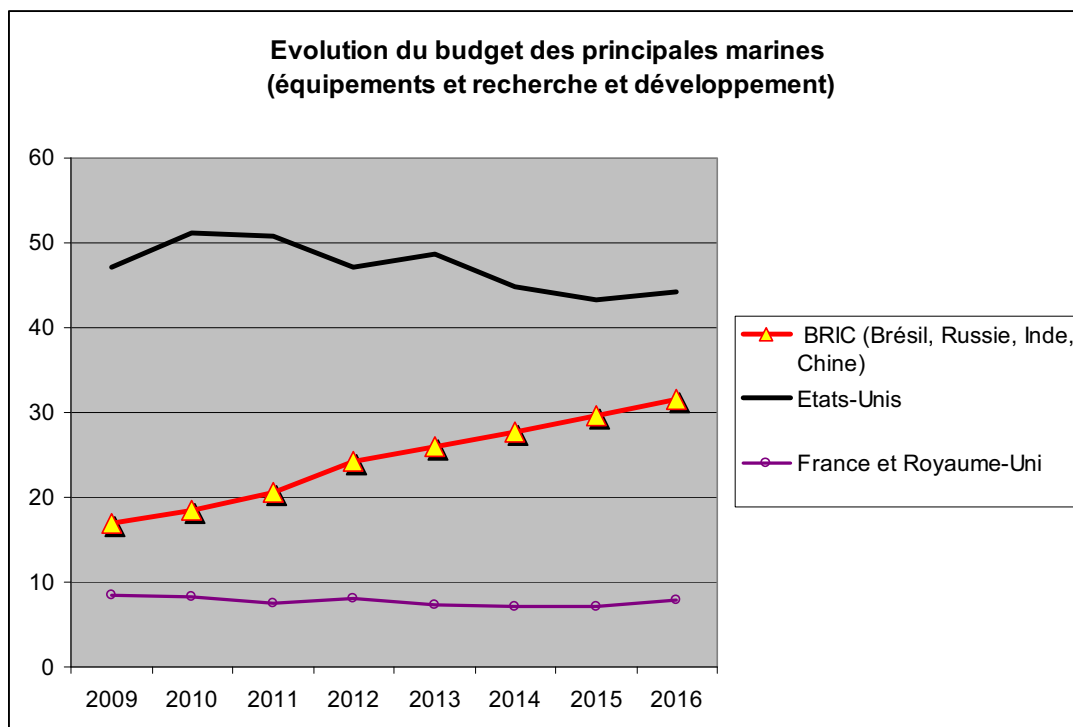
Une étude de 2012 « Jane's Defence Budget » portant sur l'évolution des budgets annuels de défense de quelques pays (Brésil, Chine, Australie, France, Inde, Japon, Russie, Arabie Saoudite, Royaume-Uni et Etats-Unis) sur la période de 2009 à 2016 confirme le fort investissement des émergents dans leur outil naval.

La moyenne des budgets navals de ces pays augmente de 2,24 % quand celle de l'aviation gagne seulement 1,54 % et celle des forces terrestres diminue de 0,91 %.

Pour les seuls BRIC, les budgets navals d'équipements et de recherche et développement augmenteraient sur la période de + 9,3 %, les

marines tirant le plus grand bénéfice de ces réorientations stratégiques, tandis qu'en France et dans le Royaume-Uni ce budget diminuerait de 1,2 %.

Selon cette même étude, entre 2011 et 2016, le budget « naval » de la Russie augmentera de 35 %, celui de la Chine de 57 %, du Brésil de 65 % et de l'Inde de 69 %.



En milliards d'euros constants 2012 - source : Jane's Defense Budget

C'est en effet sur leurs marines respectives que les émergés font porter une part importante de leurs efforts. La maritimisation du monde explique ce choix.

Mais il s'agit aussi pour ces pays de se doter d'un outil de puissance et de rayonnement mondial, à l'instar des pays occidentaux, conforme à leur poids économique grandissant.

Le Brésil souhaite faire de son pays une puissance navale régionale dotée de bâtiments modernes, y compris de sous-marins nucléaires (programme PROSUB), et ceci en toute souveraineté grâce à une industrie navale en plein essor.

En Russie, grâce à la manne pétrolière, le Gouvernement a pu lancer ces dernières années un vaste plan de modernisation de la flotte et de ses infrastructures. Dans ce pays au nationalisme sourcilleux, il s'agit moins de contrer une menace potentielle que de retrouver le lustre et le prestige passés.

Coincée entre le Pakistan nucléaire et la Chine, l'Inde poursuit un programme de modernisation de ses moyens aéronavals, et envisage de se doter de plus d'une centaine d'avions Rafale. A l'inverse des autres BRICS elle se trouve freinée par son déficit (5,5 % PIB) et par une croissance plus faible que prévu, et son budget de défense baisse de 4 % sur l'année écoulée, mais elle maintient son effort dans le domaine naval, aiguillonnée par son voisin chinois.

Pays	Brésil	Russie	Inde	Chine
Dép. mil. (%PIB)	1,6	2,8	2,7	2,1
Dép. mil (Md\$)	31	64	44	129
Variation 2011	-8%	9%	-4%	7%
Porte-avions en service	1	1	1	1
Type	CATOBAR	STOBAR	SKYJUMP	STOBAR
Nom	Sao Paulo (ex Foch)	Kuznetsov	Viraat (ex Hermes)	Shilang (ex Riga)
Tonnage	27000	46000	24000	46000
Observations	Obsolète	Opérationnel	Obsolète	Pas opérationnel
Porte-avions en construction			2	2
Type			1 type Cavour, 1 ex Gorshkov	CATOBAR
Observations			A confirmer	à confirmer
Destroyers >5000 T		3	4	10
Type		2 Kirov et 1 Udaloy	Delhi	4 Sovremeny, 4 Lujang, 2 Luzhou, 1 Luhai
Tonnage		2*24000 + 7600	5000	4*6500 + 4*5800 + 2*5900 + 5500
Observations		sans compter anciennes Udaloy obsolètes	3 Kolkata de 6900 T en construction !	navires de dernière génération !
Frégates >4000 T	0	9	3	2
Type	F-100	Sovremenny	Shivalik	Luhu
Tonnage	4550	6500	4600	4200
Observations	5 en négociation avec Navantia	Gen 1990	Génération 2010	Gen 1990
Frégates > 3000 T	0	2	3	7
Type		Neustrashimy	Talwar (ex Krivak III)	Jiangkai
Tonnage		3450	3100	3500
Observations		Gen 1990	Gen 2000	Gen 2000+
Tonnage total :	27000	167 000	67100	130200
			TOTAL BRIC :	391300

La Chine est quant à elle le pays qui réalise le bond quantitatif le plus impressionnant, avec 170 % d'augmentation du budget de l'armée sur la période 2002-2011. Et c'est également la marine qui se taille la part la plus conséquente des investissements, avec mise en chantier de sous-marins, de porte-avions, de missiles balistiques anti-navires et de frégates ultramodernes.

La PLAN (People's Liberation Army Navy) se place aujourd'hui au 3^e rang mondial par le tonnage, confirmant ainsi sa spectaculaire évolution d'une marine côtière à une marine hauturière et moderne, avec une importante flotte sous-marine, une solide composante frégates et des bâtiments modernes d'assaut et de projection. Elle place l'essentiel de son activité en mer de Chine et en mer Jaune. La PLAN prévoit l'acquisition d'un porte-avions (le Shi Lang) et maintient l'effort de modernisation de sa flotte de frégates et de SNA. Ces moyens lui permettent une stratégie locale d'hégémonie en mer de Chine, ainsi que des opérations de rayonnement en Amérique du Sud et en océan Indien.

Si ces pays cherchent souvent à acquérir des outils de puissance comme les porte-avions ou les sous-marins, ils investissent plus spécifiquement dans des frégates de plus en plus puissantes et modernes. Ces évolutions s'accompagnent d'efforts importants pour acquérir les savoir-faire tactiques nécessaires. Elles témoignent d'un changement de positionnement stratégique des marines qui abandonnent leur caractère côtier pour devenir hauturières.

Elles veulent pouvoir durer en mer, aller loin et emporter un armement puissant. Parmi une poussière navale très importante, la Chine dispose d'ores et déjà de 10 frégates de la dernière génération (4 Sovremeny modernisés, 4 Lujang, 2 Luzhou et 1 Luhai) dont le tonnage s'échelonne de 5 500 à 6 500 tonnes.

L'Inde a également 4 frégates de 5 000 tonnes de génération 2000 (classe Dehli) alors que 3 autres bâtiments (Kolkata) de 6 900 tonnes sont en cours de construction.

La Russie a un parc dont le tonnage s'échelonne, pour les versions modernes, de 6 500 à 24 000 tonnes (2 Kirov, 1 Udaloy modernisé, 9 Sovremeny).

Le Brésil négocie aussi avec Navantia des frégates de 5 000 tonnes.

Face à cette nouvelle réalité, le déclin américain, parfois évoqué, ne semble pas concerner l'US Navy. Le récent plan de construction 2013-2042 prévoit ainsi une dépense annuelle moyenne de construction navale de 16,8 milliards US \$ sur la période, c'est-à-dire au dessus de la moyenne historique de 15 milliards. Cet investissement devrait atteindre son apogée sur la période 2023-2032 avec des dépenses annuelles moyennes de 19 milliards. A échéance de 2042, l'US Navy devrait compter 298 bâtiments de guerre (pour 282 aujourd'hui) dont 90 frégates lourdes et 59 frégates multi-rôles.

A l'inverse, l'Europe en crise, malgré une longue tradition maritime, cède à la tentation comptable de couper dans ses programmes navals, tout en cherchant à optimiser le potentiel restant. Cela passe par des ententes bilatérales (Traité de Lancaster pour la France et l'Angleterre, Traité du Benelux pour la Belgique et la Hollande) et par des mutualisations tant dans le cadre de la conception (OCCAR, AED) que de l'utilisation des capacités (EATC).

L'Angleterre a abandonné sa composante aéronavale, qu'elle ne devrait pas retrouver avant 2020 au mieux, vraisemblablement avec une composante verticale ne permettant qu'interopérabilité très limitée avec les Français et les Américains. Son programme de frégate Type 45 a été maintenu, contrairement au renouvellement de la flotte sous-marine, ce qui lui donne la flotte de frégates la plus importante d'Europe.

A l'instar de la France, l'Italie a réduit le nombre de FREMM prévues, et il lui sera très probablement difficile de financer les chasseurs F35 qu'elle avait prévu pour équiper le Cavour.

Malgré une baisse du budget Défense global, l'Allemagne maintient un programme de frégates F-125 de dernière génération, et bénéficie d'une flotte réduite, mais performante et bien entretenue. Ses chantiers ont, par ailleurs, obtenu d'excellents résultats à l'export en 2011.

L'Espagne en crise n'a plus les moyens de ses ambitions navales, et si elle a bénéficié de navires récents avec les Alvaro de Bazan et le Juan Carlos, elle peine désormais à les armer, et le financement du F35 sera probablement hors de portée.

Dotés d'une force de surface limitée mais de qualité, les Hollandais sont soucieux de réduire encore leurs dépenses de défense dans un contexte de crise politique et économique.

Pays	France	Angleterre	Italie	Espagne	Allemagne	Pays Bas
Dép. mil. (%PIB)	2,3	2,6	1,7	1	1,4	1,4
Dép. mil (Md\$)	58	58	32	14	43	11
Variation 2011	-1%	0%	-10%	-7%	-3,50%	-3%
Porte-avions ou porte-aéronefs en service	1	0	2	2	0	0
Type	CATOBAR		SKYJUMP	SKYJUMP		
Nom	Charles de Gaule		Cavour/Garibaldi	Principe de Asturias/Juan Carlos		
Tonnage	40000		22300 + 10000	12000 + 27000		
Observations	Opérationnel		Harrier vétustes	Harrier vétustes		
PORTE-AVIONS en construction		2	0			
Type		indéterminé				
Destroyers >5000 T	2	5	2		0	
Type	Horizon	Type 45 Daring	Orizzonte		F125 Baden-Wurtemberg	
Tonnage	5600	5800	2*5600		5600	
Observations		6ème en achèvement			4 prévues, ASA 2014	
Frégates >4000 T	1	4	2	5	3	4
Type	FREMM	Type 22 Cornwall	Luigi Durand de la Penne	F-100 Alvaro de bazaan	type 124 Sachsen	LCF De Zeven Provincien
Tonnage	4500	4280	4500	4550	4200	4400
Observations	11 prévues ?	Gen 1990	5 FREMM prévues	une 6ème à confirmer	Gen 2000	Gen 2000
Frégates > 3000 T	5	13			4	2
Type	La Fayette	Type 23 Duke			Type 123	Karel Doorman
Tonnage	3200	3500			3600	3100
Observations	Gen 1990	Gen 1990			Gen 1990	Gen 1990
Tonnage total :	71700	92120	52500	61750	27000	23800
					TOTAL EUROPE	328 870

En résumé, la plupart des marines des BRIC se sont lancées dans des programmes d'expansion et de modernisation de leur flotte. Ils conduisent aujourd'hui à une mise en adéquation du format de leurs forces armées avec leur nouveau statut de puissance économique.

Si la Russie peine encore à restructurer efficacement son industrie navale, en revanche l'Inde et surtout la Chine semblent lancées dans une course à l'armement naval. Non seulement leur flotte est nombreuse, mais elle

est de plus particulièrement moderne, même s'il est difficile d'apprécier leur valeur opérationnelle.

On a souvent considéré que la forte croissance des équipements des BRIC ne modifiait qu'à la marge le rapport de force dans la mesure où ils partaient de loin.

Les tableaux précédents montrent qu'au regard des tonnages avec 391 300 tonnes, les BRIC dépassent sur ce critère l'Europe avec 328 000 tonnes.

L'histoire a maintes fois prouvé que le tonnage ne garantit pas forcément la suprématie. La fraîcheur des matériels, les savoir-faire spécifiques, l'entraînement et la qualification des équipages sont également à prendre en compte. C'est en définitive leur aptitude à durer en mer, le spectre d'action et leur niveau opérationnel qui détermineront la crédibilité de ces marines. Or même à l'aune de ces critères, les BRIC constituent aujourd'hui de sérieux concurrents aux grandes puissances maritimes américaines et européennes.

Dans l'Europe en crise, les principales marines réduisent, en effet, la voilure, et nos flottes sont désormais surclassées en tonnage par celles des BRIC. Seuls les Britanniques et les Français continuent de faire un effort conséquent pour leur outil naval.

Si on regarde d'un point de vue transversal l'évolution des marines par type de bâtiment, on ne peut qu'être frappé par la dissémination des sous-marins qui constitue une réelle préoccupation car elle est le signe précurseur de possibles conflits régionaux.

En 2010, cinq puissances (France, Russie, États-Unis, Royaume-Uni, Chine) se partagent environ 105 sous-marins nucléaires d'attaque. Trois nations supplémentaires (Inde, Brésil et Corée du Sud) travaillent à acquérir cette capacité.

Environ 39 nations, pour beaucoup riveraines de l'océan Indien, opèrent 270 sous-marins d'attaque hauturiers à propulsion classique. Ce nombre vient s'ajouter à la menace constituée par les sous-marins conventionnels côtiers (Iran, Pakistan, Vietnam) et les sous-marins miniatures (Corée du Nord et Iran pour la plupart). En Méditerranée, les pays riverains membres de l'OTAN ne sont plus les seuls à mettre en œuvre des sous-marins. L'Égypte, l'Algérie et Israël en sont détenteurs.

À l'horizon 2025, les sous-marins basés dans le Pacifique représenteront près de 50 % du nombre total de bâtiments.

mise en œuvre de moyens terrestres (missiles antinavire), aériens (avions, missiles de croisière) et navals (mines, sous-marins, missiles balistiques antinavire). Cette stratégie séduit les marines émergentes qui n'ont pas encore la capacité de contester le contrôle des espaces maritimes.

A ces quatre notions fondamentales est venue s'ajouter une cinquième qui se révèle déterminante depuis le milieu de XX^e siècle : celle des opérations de la mer vers la terre qui consiste à utiliser la profondeur stratégique offerte par les océans pour projeter la puissance et les forces à terre.

Le caractère central de ce type de stratégie est lié à deux facteurs :

Premièrement, la mobilité des bâtiments, la portée des missiles et la concentration de l'activité humaine dans les zones côtières mettent désormais à portée 80 % des objectifs stratégiques sur l'ensemble des continents. Comme l'a souligné le Général de corps d'armées Bertrand Clément-Bollée devant le groupe de travail : « *la maritimisation a son corollaire : la littoralisation* ». De ce point de vue, projection de puissance et projection de forces de la mer vers la terre sont deux déclinaisons souvent indissociables d'une capacité interarmées d'actions littorales et notamment d'opérations amphibies qui associent la puissance d'intervention de troupe aéroterrestres à la mobilité maritime.

Deuxièmement, le développement de cette approche passe par l'étape préalable du contrôle des espaces maritimes. Or la dislocation de l'empire soviétique a donné aux marines occidentales une suprématie inégalée en mer qui leur permet de se déployer sur presque tous les théâtres d'opération. Comme l'a souligné l'Amiral Forissier « *La mer reste encore le seul espace de liberté, de transit, de déploiement et de positionnement d'où peut s'afficher ou s'exprimer la puissance maritime de manière permanente et modulable* ». Grâce à cette liberté de navigation et de manœuvre en mer, les marines occidentales peuvent assurer le contrôle maritime et s'offrent ainsi la possibilité de développer pleinement l'action à terre à partir de la mer. C'est-à-dire de la projection de puissance ou de forces, modulable de la simple présence –à des fins de recueil de renseignement ou d'intimidation stratégique– à des opérations de vive force dans des cadres interarmées ou interalliés.

Cette approche a quelque peu relégué au second rang l'action en mer, c'est-à-dire la « bataille au large », qui a été l'option privilégiée par les puissances maritimes occidentales depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Sans victoire dans la bataille de l'Atlantique, l'opération overlord n'aurait jamais eu lieu. Par la suite, l'Europe et les Etats-Unis se devaient de maintenir la liberté de circulation sur l'Atlantique nord, liberté que, pendant plusieurs décennies, l'Union Soviétique prétendait leur dénier. Les marines de l'OTAN, et en particulier la Marine nationale, ont donc été conçues pour cette bataille au large.

Il ne faut cependant pas tirer de trait sur la bataille du large car les perturbateurs potentiels étatiques ou non étatiques existent et se développent. L'émergence d'outils navals puissants montre à ce titre que le champ de manœuvre stratégique constitué par les océans peut redevenir le lieu d'une conflictualité accrue entre Etats.

C. LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN MER MET LE DROIT MARITIME INTERNATIONAL SOUS TENSION

« Animés du désir de régler, dans un esprit de compréhension et de coopération mutuelles, tous les problèmes concernant le droit de la mer et conscients de la portée historique de la Convention qui constitue une contribution importante au maintien de la paix, à la justice et au progrès pour tous les peuples du monde... »

La déclaration qui commence la Convention de Montego Bay, dont l'acte final a été signé par cent quarante-deux pays, et lie aujourd'hui 162 États illustre l'ambition de la Convention à peser sur les équilibres du monde.

Le développement des activités économiques en mer a depuis conduit à une application de plus en plus intense du droit maritime international pour résoudre, entre les différents acteurs présents en mer, qu'il s'agisse des États ou d'acteurs privés, ainsi qu'à des adaptations des règles en vigueur aux évolutions du monde maritime marqué notamment par le développement de la criminalité.

Or l'arsenal juridique, qui s'est développé depuis l'adoption de la Convention et qui constitue l'ensemble des règles auxquelles les États doivent se conformer lorsque des navires battant leur pavillon circulent dans les mers du globe, semble montrer aujourd'hui certaines limites pour assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin.

L'accroissement de la globalisation des échanges commerciaux a accentué les pressions sur les responsables des transports maritimes dont la motivation, compte tenu de la concurrence, est de maintenir le plus bas possible les coûts du transport en mer. D'autre part, le développement de la piraterie, du terrorisme et des trafics illicites a suscité de nouveaux défis pratiques et juridiques qui sont de nature à favoriser la remise en cause de certaines règles précédemment admises.

En outre, la concurrence des Etats pour l'accaparement des ressources maritimes conduit certains d'entre eux à remettre de facto en question certains fondements de la convention.

Le basculement de certaines activités de la terre vers les mers pousse certains États à vouloir apposer des frontières à l'élément marin à l'instar de ce qui est pratiqué sur la surface de la terre. Or l'application aux océans d'un mode de raisonnement terrestre, fondé sur la propriété privée, est porteuse de

bouleversements d'une tradition maritime qui s'appuie sur des millénaires de liberté de navigation, excepté la mince frange des eaux territoriales.

La conjonction de ces phénomènes met le droit maritime international sous tension.

Le principe cardinal de la convention des Nations unies sur le droit de la mer reste la liberté de navigation, pierre angulaire du droit maritime avec son corollaire la primauté de l'État du pavillon.

Ainsi un navire commercial en haute mer relève exclusivement de la nation dont il porte le pavillon et ne peut par conséquent n'être sujet qu'au contrôle exercé par les navires de guerre de celui-ci.

Ce principe a cependant dû être tempéré en raison de l'érosion continue des pouvoirs de l'État du pavillon et leur défaillance à faire appliquer les règles du droit international.

L'essor des pavillons de complaisance qui a permis à de nombreux armateurs un dumping réglementaire permettant d'échapper aux normes nationales et internationales contraignantes et coûteuses a ainsi contraint la communauté internationale à accroître les pouvoirs des Etats côtiers.

Les grandes catastrophes pétrolières telles que celles de l'Erika, navire affrété par une société française, armé par une entreprise grecque, manœuvré par un équipage indien, assuré par une société anglaise, enregistré aux Bermudes et navigant sous pavillon maltais, ont contribué à l'adoption de réglementations limitant quelque peu le droit du pavillon.

Ainsi l'organisation maritime internationale tout comme l'Union européenne ont adopté les réglementations dédiées à la sécurité maritime qui viennent imposer des normes réglementaires aux bâtiments indépendamment de leur pavillon. Il en va ainsi, par exemple, de la convention MARPOL qui impose aux pétroliers une double coque.

Le récent procès de l'Erika a permis d'illustrer la nécessité pour la législation française de prendre en compte précisément le droit maritime international. C'est à ce prix que les Etats côtiers qui subissent les conséquences des catastrophes écologiques pourront continuer à revendiquer des compétences juridiques dans le traitement des affaires.

Les tensions suscitées par ces situations sont de nature à faire évoluer le droit maritime international dans le sens d'une nouvelle étape et d'un renforcement de la protection de l'environnement au bénéfice du littoral, mais également de la protection de la biodiversité en haute mer.

Le développement de la criminalité transnationale conduit également, on l'a vu, à remettre en question certains des aspects du droit maritime international.

La lutte contre le trafic de drogue a notamment souvent été pénalisée par les rigidités du droit maritime international. Car si l'article 108 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer consacre la nécessité de

lutter contre le trafic illicite de stupéfiants, la convention elle-même se borne à consacrer la compétence exclusive de l'État du pavillon, laissant les États côtiers assez démunis devant le développement des trafics en mer.

Amendé en 1988 par la Convention de Vienne, la réglementation internationale demeure particulièrement contraignante sur ce point puisqu'elle n'autorise aucune intervention sur un bâtiment battant pavillon d'un État non partie au traité et sur un bâtiment n'arborant en apparence aucun pavillon.

C'est pourquoi des accords bilatéraux ou régionaux ont depuis essayé de contourner le principe de l'autorisation de l'État du pavillon pour intervenir et éviter ainsi le problème du droit de suite dans les eaux territoriales. C'est l'esprit de l'accord d'Aruba entre les Pays-Bas et les pays de la région des Caraïbes.

D'autres types de trafic ont suscité des adaptations de la convention des Nations unies sur le droit de la mer et apporté des nuances au principe de la liberté des mers, comme le protocole de Palerme contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, signé le 15 novembre 2000, qui s'efforce de définir et de réprimer l'aide à l'entrée et au séjour irrégulier sur un territoire donné.

Il en va de même du développement de la piraterie et du recours croissant à des sociétés militaires privées.

Là encore, le droit maritime international, fruit d'un compromis entre les États côtiers et les États du pavillon, est aujourd'hui fortement sollicité par le développement de la piraterie et les difficultés à la fois pratiques mais aussi juridiques des États à assurer la protection des navires en mer et la répression des pirates.

Le droit maritime international limite en effet les capacités juridiques des États côtiers à lutter contre la piraterie et leur compétence pénale aux bâtiments naviguant sous leur pavillon.

Par ailleurs le recours à des sociétés militaires privées pose la question de leur responsabilité et n'a pas reçu jusqu'à présent de réponse très satisfaisante.

D'autres principes fondateurs du droit maritime international font l'objet de contestations de principe sinon de fait.

La volonté d'accaparement des ressources du sous-sol marin conduit certains États à contester le principe posé par la Convention de Montego Bay selon lequel les ressources situées au-delà des juridictions nationales appartiennent au patrimoine commun de l'humanité et sont à ce titre exploitées de manière collective.

Dans d'autres cas, c'est la liberté de circulation en mer et de libre passage dans les détroits qui est contestée dans des zones proches du littoral de certains États qui souhaiteraient exercer un contrôle absolu et pouvoir

éventuellement opposer un déni d'accès à certains bâtiments commerciaux ou militaires.

Comme l'ensemble des ouvrages de droit, le droit maritime international est la résultante d'un compromis entre tradition juridique et rapports de force.

Or, précisément, ce qui frappe aujourd'hui les observateurs rencontrés par le groupe de travail c'est l'évolution du rapport de force sur les mers entre les pays occidentaux disposant d'une tradition marine établie et les pays émergents qui investissent massivement dans leur marine pour faire face à l'augmentation des menaces et des risques en mer, mais également pour affirmer leur nouvelle puissance sur les océans.

LA FRANCE PEUT BÉNÉFICIER DE LA MARITIMISATION SI ELLE CONSERVE LES MOYENS DE SÉCURISER SES ACTIVITÉS MARITIMES.

Comme l'a souligné le Président de la République, François Hollande : « *Si la France détient ici un potentiel majeur pour son avenir, encore doit-elle se donner les moyens politiques et administratifs de concrétiser cette ambition maritime.* »¹.

Longtemps la France a tourné le dos à la mer se concentrant sur ses ambitions continentales.

Chacun a à l'esprit ces mots de Tabarly selon lesquels la mer est ce que les Français ont dans le dos quand ils sont à la plage.

Retraçant plusieurs siècles d'histoire de France, Fernand Braudel disait « *Il y avait au moins deux France, l'une maritime, vivante, souple, prise de plein fouet par l'essor économique du XVIII^e siècle, mais qui est peu liée avec l'arrière-pays, tous ses regards étant tournés vers le monde extérieur, et l'autre, continentale, terrienne, conservatrice, habituée aux horizons locaux, inconsciente des avantages économiques d'un capitalisme international. Et c'est cette seconde France qui a eu régulièrement dans les mains le pouvoir politique.* »².

Dans la seconde partie du XX^e siècle, la Guerre froide et la présence aux frontières de l'Europe des forces du Pacte de Varsovie ont contribué à concentrer nos regards sur la menace continentale, sans prendre la mesure de l'évolution des enjeux maritimes.

Or, aujourd'hui, face aux évolutions en cours, sur et dans les océans, nous sommes sans doute parvenus à un tournant majeur dans l'histoire de la relation des Français avec la mer.

Depuis une décennie, pour les nombreuses raisons que nous venons de retracer, les pouvoirs publics et les acteurs économiques ont pris conscience que l'océan mondial recèle l'eau, la nourriture et l'énergie de demain et se trouve au cœur des enjeux stratégiques, économiques et environnementaux du XXI^e siècle.

L'adoption d'une « stratégie nationale pour la mer et les océans », avec le Livre bleu en 2009, en est un témoignage.

La mer est devenue un enjeu planétaire dont l'importance est peut-être en passe d'être enfin reconnue dans notre pays.

¹ *Le défi maritime par François Hollande le 07 Mai 2012 Marine et Océans*

² *Fernand Braudel, La dynamique du capitalisme, Paris, éditions Flammarion, collection Champs, 1991, in Chapitre III, Le Temps du Monde, p. 105*

Le groupe de travail a acquis la conviction au fil de ses auditions que la France a, dans ce domaine, des capacités commerciales, militaires, industrielles de premier plan qu'il nous faut défendre dans un monde dont le centre de gravité est désormais l'Extrême-Orient.

La France maritime est un atout pour notre pays dans cette période où notre tissu industriel subit chaque jour des délocalisations.

C'est une carte à jouer, c'est une carte à défendre, car c'est sur et au cœur des océans que se jouera une grande partie de l'avenir de notre planète, la mer est une chance pour la France.

L'objectif que s'est fixé le groupe de travail, à quelques semaines de la mise en chantier d'un nouveau Livre blanc, a dès lors été de définir :

- 1) les atouts et les handicaps de la France dans le domaine maritime ;**
- 2) les ambitions qu'elle peut avoir pour tirer profit de ces évolutions ;**
- 3) les orientations souhaitables de notre effort de défense pour accompagner et protéger cette France maritime au regard des contraintes budgétaires.**

I. LA MER EST UN ATOUT STRATÉGIQUE, ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE MAJEUR POUR LA FRANCE

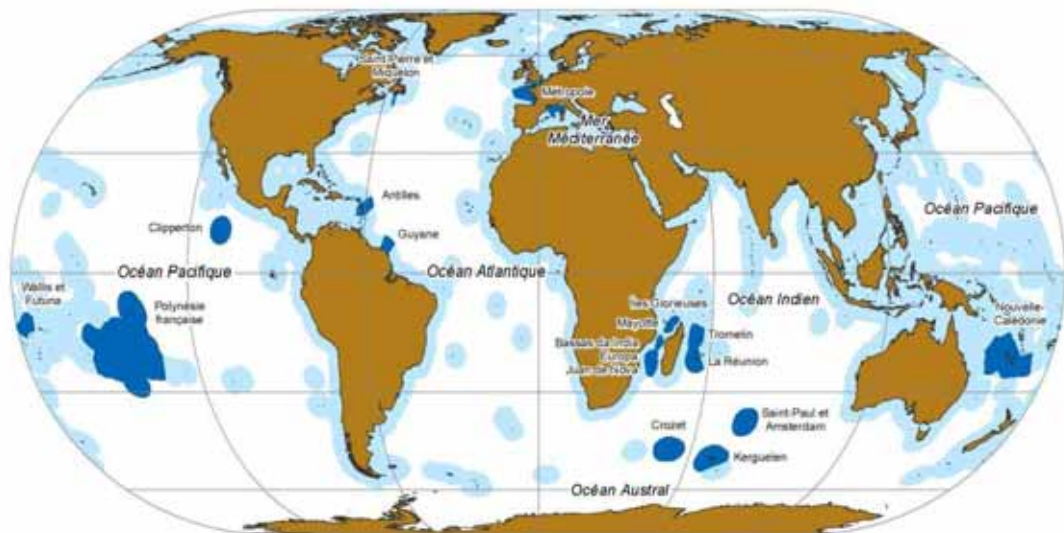
Comme chaque interlocuteur l'a répété en introduction de son audition devant les membres du groupe de travail : « Avec 10,2 millions de km² bordant toutes les grandes puissances du monde, la France est riche du deuxième territoire maritime mondial », soit quatre fois plus grand que la mer Méditerranée, et vingt fois plus grand que le territoire hexagonal ».

Au-delà du constat objectif, il nous a paru important d'en comprendre la signification et la portée concrète tant sur le plan économique que stratégique. Car la seule superficie de ce domaine maritime ne suffit pas à en faire un atout.

A. SI LA FRANCE N'A PAS TOUJOURS SU TIRER PROFIT DU LITTORAL MÉTROPOLITAIN, ELLE POURRAIT À L'AVENIR VALORISER L'IMMENSITÉ ULTRAMARINE

Aujourd'hui peu exploitée, sauf dans les eaux qui bordent la métropole, cette étendue d'eau abonde de ressources dans son sous-sol ou dans son volume.

Répartition des eaux sous juridiction française sur le globe



Alors que les ressources de la terre ferme de l'hexagone sont limitées, cet immense domaine peut être une opportunité pour la France, si celle-ci sait défendre et valoriser cet atout.

Possédant, grâce à son outre-mer, des territoires dans presque tous les océans, la France est aujourd'hui le seul pays européen dont la présence est légitime dans tous les forums régionaux de la planète.

1. Un territoire maritime encore peu valorisé

En dehors des eaux territoriales de la métropole, l'espace maritime français est caractérisé par l'extrême dispersion géographique de l'Outre-mer français et la diversité statutaire des liens que ces territoires entretiennent avec la métropole.

a) Un domaine maritime planétaire

Le domaine maritime français est en effet composé des eaux jouxtant les façades maritimes de la métropole, mais surtout des 97 % d'espace maritime situé outre-mer.

Rappelons quelques données fondamentales. On peut distinguer :

- les départements du continent américain : **Guadeloupe, Martinique et Guyane** engagés dans l'assimilation avec la métropole à l'instar des départements de l'océan Indien avec la Réunion et Mayotte ;

- **les territoires et collectivités de l'océan Pacifique qui ont choisi l'autonomie dans la République avec la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française et, d'une autre manière, Wallis et Futuna ;**

- les autres collectivités sont **Saint-Pierre et Miquelon**, à 25 km au sud de Terre Neuve, seule collectivité d'Amérique du Nord de 242 km² et d'un peu plus de 6 000 habitants ;

- **Saint-Martin et Saint-Barthélemy** (distantes l'une de l'autre de 25 km) de, respectivement, 53 km² avec 36 692 habitants et 25 km², avec 8 400 habitants qui sont devenues, depuis juillet 2007, de nouvelles collectivités d'outre-mer ;

- des territoires inhabités sous juridiction française : à **Sainte-Hélène**, le domaine français comprenant la vallée du tombeau de Napoléon et Longwood House d'une superficie de 0,14 km², **Clipperton** de 7 km² dans le Pacifique-Nord, située à 1300 km à l'Ouest du Mexique ;

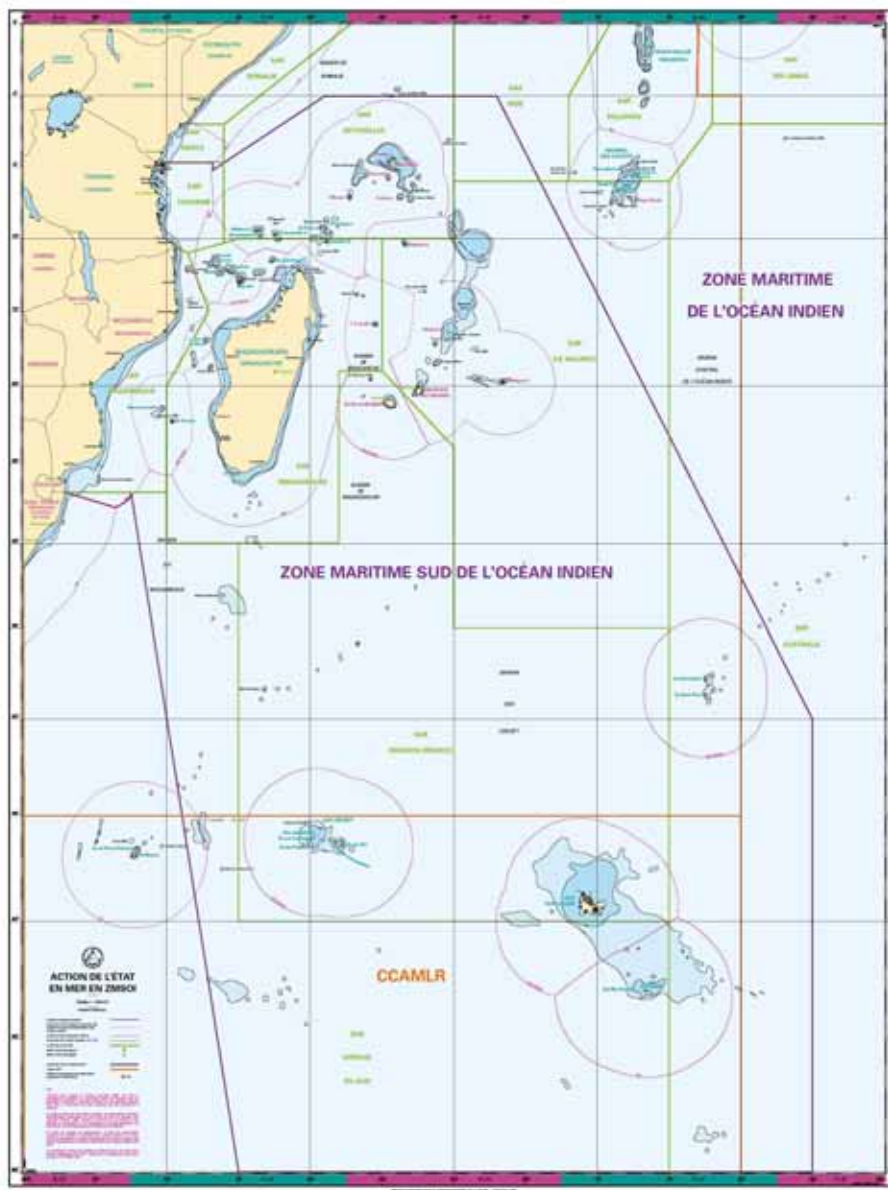
Les îles Crozet de 352 km² forment un archipel subantarctique au sud de l'océan Indien composé de 5 îles volcaniques dont la plus haute culmine à 1 050 m ;

- **les îles Kerguelen** ou îles de la désolation au sud de l'océan Indien qui forment l'un des cinq districts des Terres Australes et Antarctiques Française (TAAF) ;

- **Saint-Paul** (8 km²) et **Amsterdam** (58 km²) au sud de l'océan Indien, distantes l'une de l'autre de 85 km où sont accueillies, depuis 1 949 sans discontinuité, des missions scientifiques ;

- **les îles Eparses** sont des petites îles réparties dans le canal du Mozambique au sud-ouest de l'océan Indien et autour de Madagascar.

On distingue 5 entités au sein de cet ensemble éclaté : l'île Europa, île tropicale de 30 km² du Canal du Mozambique ; l'île **Bassa-da-India**, atoll de 12 km de diamètre peu profond (0,2km²) ; l'île **Juan-da-Nova** (4,4 km²) qui abrite une petite garnison militaire ; la **Grande Glorieuse ou île du Lys** (7 km²) sont des îles coralliennes formées de dunes de sable dont les plus hautes atteignent 12 m de haut ; **Tromelin**, située à 450 km à l'est de Madagascar et à 535 km au nord de La Réunion, longue de 1700 m et large de 700 mètres est centrée par une barrière corallienne dangereuse pour la navigation.



La Terre Adélie est une bande étroite de l'Antarctique d'une superficie d'environ 432 000 km², réclamée comme l'un des cinq districts des TAAF. Ses côtes baignées par la mer s'étendent sur environ 270 km. La souveraineté française s'exerce dans le cadre du traité de l'Antarctique signé à Washington en 1959.

Le reste de notre Outre-mer est constitué d'îles et d'archipels très isolés, parfois sur des immensités marines considérables. Ainsi les **118 îles de Polynésie dont 76 habitées** s'étendent sur une superficie égale à celle de l'Europe pour une Zone économique exclusive (ZEE) de 4 867 000 km² alors que l'île de Clipperton de 11 km² et une ZEE de 435 000 km² est totalement isolée dans le Pacifique à un peu plus de 6 000 km de Tahiti à laquelle elle est administrativement rattachée. La souveraineté française sur Clipperton est d'ailleurs régulièrement bafouée lors du passage de navires étrangers, notamment mexicains.

b) Un territoire maritime mal délimité et encore peu exploité.

Des pans entiers de ce territoire maritime sont encore inexplorés, et ceux qui le sont, peu valorisés.

Dans un contexte international que l'on a décrit comme marqué par le début d'une concurrence pour les richesses des sous-sols marins, il est significatif de constater que certaines ZEE françaises ne font pas encore l'objet de délimitations physiques et juridiques incontestées.

Pour l'Amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine « **Il est, indispensable d'achever la délimitation de ces espaces dans les meilleurs délais et d'y demeurer présents car si nous ne le faisons pas, d'autres viendront solliciter des permis pour exploiter les ressources minérales profondes qui s'y trouvent en grande quantité.** »

C'est pourquoi les pouvoirs publics ont décidé au dernier comité interministériel de la mer (CIMER), et conformément à la convention de Montego Bay, de notifier internationalement les limites maritimes qui ne l'auraient pas encore été.

Comme l'a souligné Monsieur Élie Jarmache, juriste, chef de la délégation française auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU, entendu par le groupe de travail et la délégation à l'Outre-mer : « *C'est dans l'océan Indien que la situation est la moins bien fixée* ».

La délimitation de l'île de la Réunion est faite avec Madagascar et Maurice. Tromelin a fait l'objet d'un accord de cogestion avec Maurice ; la ZEE existe, même si la délimitation n'est pas établie. Le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) vient seulement de produire des cartes qui doivent être déposées aux Nations unies.

À **Mayotte**, le changement de statut a conduit à revoir la délimitation de la zone, en tenant compte du parc naturel marin à proximité des îles comoriennes.

Pour les îles Eparses, des accords sont en cours de négociation avec Madagascar et le Mozambique. Pour les Glorieuses, il reste à conclure un accord avec Madagascar et les Comores, ce qui supposerait de surmonter sur ce point des divergences politiques importantes.

Dans l'océan Atlantique, une série d'accords de délimitation a permis de mieux établir les limites des territoires concernés. Il n'y a pratiquement pas de lacunes. Les derniers accords ont été signés avec la Barbade, la Dominique, Sainte-Lucie et le Venezuela. A Saint-Martin, des négociations sont en cours avec les Pays-Bas. Pour Saint-Pierre-et-Miquelon, ce qui tient lieu de délimitation est l'arbitrage de 1992, particulièrement défavorable à la France dans son opposition au Canada. Il pose encore un certain nombre de difficultés.

En Guyane, la ZEE existe, le plateau continental aussi. Un accord a été conclu avec le Brésil. Il reste à finaliser les lignes de délimitation avec le Surinam.

Si les délimitations de Wallis-et-Futuna et de la Polynésie française sont acceptées, pour Clipperton, il y a une contestation de souveraineté. La France estime avoir une ZEE depuis 1998, ce qui n'a jamais posé de problème avec le Mexique jusqu'à ce que, il y a trois ou quatre ans, un navire militaire français saisisse un armement de pêche illégal mexicain et détruise son matériel de pêche. Les Mexicains, s'appuyant sur la Convention de Montego Bay, ont fait valoir que Clipperton était impropre à l'habitation et, en conséquence, notre ZEE infondée. Ils ont en conséquence menacé de saisir les juridictions internationales.

La France a préféré trouver un accord à l'amiable. *« Il eût été dangereux d'entrer dans une mécanique aux potentiels effets « domino », par exemple dans l'océan Indien... Nous avons donc négocié un accord de pêche avec les Mexicains ; en d'autres termes, nous avons acheté la paix maritime non sans avoir, pour la forme, entouré l'accord de conditions environnementales et écologiques »* a fait observé Élie Jarmache.

Outre ce travail de délimitation, **la France devrait pouvoir bénéficier d'une extension importante de son domaine maritime dans le cadre du processus d'extension des plateaux continentaux prévu par la convention de Montego Bay.**

En effet, depuis 2002, le programme EXTRAPLAC (EXTension RAisonnée du PLateau Continental) coordonné par le secrétariat général de la Mer –associant l'Ifremer, le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), l'Institut Français du Pétrole, l'Institut Paul-Emile Victor et plusieurs ministères– constitue les dossiers

de demandes d'extension de souveraineté française que l'on peut voir en rouge dans la carte suivante.

Ce programme a permis de déposer des dossiers pour la Guyane, pour la Nouvelle-Calédonie, les Antilles, les îles Kerguelen, les îles de la Réunion, de Saint-Paul et Amsterdam.

Des dossiers conjoints ont été déposés avec le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Irlande pour le golfe de Gascogne, avec l'Afrique du Sud pour les îles Crozet et du Prince Édouard. Un travail est en cours pour la Polynésie française et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Si toutes les zones d'extension sollicitées lui étaient accordées par la Commission des limites du plateau continental (CLPC), il en résulterait un accroissement de plus de 1 million de km², portant la superficie de ces zones à 13 millions de km², ce qui en ferait le premier domaine sous-marin du monde.

Le groupe de travail s'est interrogé sur la réelle importance de ce chiffre. Il s'est demandé de quel pourcentage de ce territoire avons-nous une véritable connaissance, une véritable maîtrise ? Il s'est interrogé sur l'étendue de notre connaissance de cet espace.

Il a constaté d'ailleurs que la France ne disposait pas d'une cartographie globale de la localisation des ressources stratégiques de son espace maritime. A la question « *où sont précisément situés les enjeux stratégiques, les ressources en hydrocarbures et en minerais à l'horizon d'une vingtaine d'années ?* », le groupe de travail n'a pas reçu de réponse d'ensemble.

Des programmes ponctuels ont été lancés dont certains sont encore en cours. Des informations partielles existent à l'Ifremer, au Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), dans les différents ministères relatifs aux territoires d'outre-mer, à l'agriculture, à la défense.

Mais comme l'a souligné Madame Nathalie Bassaler, conseil scientifique en prospective auprès du Centre d'analyse stratégique (CAS) lors d'une audition conjointe du groupe de travail et de la délégation sénatoriale pour l'outre-mer : « **Le tableau que vous souhaitez, de la typologie par ZEE et par ressources, reste à faire..... Nous n'avons pas l'information sur le potentiel en ressources de chaque ZEE.** ».

Malgré cela, les informations disponibles laissent penser à la majorité des personnes auditionnées qu'une part significative de la croissance de la France, dans les prochaines décennies, pourrait venir d'une exploitation raisonnée de la mer.

Pour Monsieur Francis Vallat, président du Cluster Maritime Français « *C'est un exceptionnel réservoir d'innovation et de création d'emplois pour des entreprises dynamiques, capables de saisir les opportunités qui ne manqueront pas de se présenter* ».

Alors que de nombreux pays prospectent pour découvrir les ressources naturelles de leurs sous-sols marins, voire des fonds marins des eaux internationales, la France n'a pas encore établi une cartographie exhaustive de ces ressources dans sa ZEE.

2. Une présence sur les trois océans : un atout stratégique important

D'un point de vue stratégique, ces territoires constituent pour la France des points d'appui sur les trois océans de la planète, dans les deux hémisphères et jusqu'au pôle sud, sur le continent Antarctique.

Si aujourd'hui la France reste une puissance moyenne à vocation universelle, c'est en partie grâce à cette présence planétaire qui permet à la France de participer à l'ensemble des forums régionaux dans l'océan Indien, dans les Caraïbes ou dans le Pacifique.

Grâce à ses territoires d'outre-mer, la France entretient des relations de voisinage, notamment avec l'Australie, le Brésil, l'Afrique du Sud pour ne citer que ces principaux pays. Dans l'océan Indien, au cœur de l'arc de crise, la présence ancienne de la France dans la région lui a permis d'y tisser des liens historiques, culturels et de défense. Elle est actuellement liée par des accords de défense ou de coopération militaire avec une douzaine d'Etats riverains.

La situation géographique de ces territoires permet par ailleurs à la France de disposer de bases de soutien logistique pour ses forces armées et de pouvoir rayonner à partir de là sur l'ensemble des océans à des milliers de kilomètres de la métropole.



Pour l'acquisition des connaissances régionales nécessaires à l'anticipation, ce positionnement est évidemment un atout stratégique de première importance.

Comme le souligne le Livre blanc de 2008 : « *Les départements et collectivités d'outre-mer totalisent une superficie de près de 122 000 km², répartis sur l'ensemble du globe. Cette présence confère des atouts pour la connaissance des zones sensibles dans le monde* ».

La présence dans les DOM-COM au titre des forces de souveraineté avec des moyens de théâtre concentrés sur la Guyane, la Réunion et la Nouvelle-Calédonie et dans les eaux qui les bordent, la France dispose d'une capacité régionale de prévention et de projection en cas de crise. Elle peut s'appuyer sur des bases susceptibles d'accueillir des renforts et des bâtiments de la Marine nationale.

Les forces navales disposent, par ailleurs, en permanence sur ces territoires, des moyens de surveillance et de contrôle des approches qui peuvent être renforcés par le déploiement de moyens complémentaires ou mieux armés, comme des frégates, des chasseurs de mines et des avions de patrouille maritime Atlantique.

Ces moyens peuvent s'appuyer sur les territoires d'outre-mer pour non seulement matérialiser la souveraineté française dans les espaces sous juridiction nationale, mais également pouvoir participer à la maîtrise et au contrôle des espaces aéromaritimes dans nos zones d'intérêt.

La situation géographique de ces territoires constitue un atout considérable pour participer à la sécurisation des voies de communication dont nous avons vu l'importance dans la partie précédente. Que ce soit aux abords du canal du Mozambique, dans les Caraïbes, à la sortie du canal de Panama et aux avant-postes de la traversée de l'Atlantique, cette sécurisation est une des garanties de la prospérité économique de la France.

Ces territoires contribuent par leur positionnement à faciliter les actions de contrôle de la navigation dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, contre les trafics illicites, notamment de stupéfiants, et contre l'immigration clandestine.

La protection de ces territoires est également assurée par des moyens terrestres et par les 4 450 hommes et femmes en mission au sein des forces de souveraineté déployées sur 7 DOM-COM qui garantissent la stabilité régionale de chaque parcelle de notre souveraineté.

Ces territoires complètent, en outre, la présence militaire française à l'étranger et les 2 550¹ forces de présence réparties sur 5 cinq bases interarmées –Dakar, Libreville, Djibouti, Abidjan, et les Emirats-Arabo-Saoudiens.

¹ (1 000 permanents et 1 550 tournants)

• **Les ressources en hydrocarbure : en Guyane, une production est attendue en 2019.**

En Guyane, des prospecteurs ont commencé à forer une zone dont la géologie est proche de celle du Ghana, où les abondantes découvertes de 2009 sont désormais en exploitation.

D'après Madame Anne Duthilleul, chargée par le Gouvernement d'une mission sur l'avenir de l'industrie pétrolière au large de la Guyane, entendue conjointement par le groupe de travail et la Délégation pour l'outre-mer, « *le premier forage a été réalisé en 2011 avec des résultats positifs début septembre, confirmant les analyses géologiques précédentes établissant un lien entre les structures géologiques sous-marines avec celles de la côte africaine du Libéria et du Ghana.* »

La cible minimale serait ainsi de quelques millions de tonnes pour 100 à 200 000 barils par jour.

Le permis d'exploration de Guyane concerne une superficie de 24 100 km², qui s'étend de la frontière du Brésil à celle du Surinam, sur tout le bord du talus continental. Les profondeurs vont de 200 à 3 000 mètres. Le consortium réunit Shell, à 45 %, Tullow Oil à 27,5 %, Total à 25 % et Northpet à 2,5 %. Shell a succédé à Tullow Oil comme opérateur et porte-parole du consortium le 1^{er} février 2012.

Au-delà de la question relative aux procédures d'agrément et à la révision du code minier, le premier forage d'évaluation de la découverte devra déterminer l'étendue exacte et le volume du gisement.

La suite dépendra du résultat de ce forage. Un deuxième forage d'exploration, à vingt kilomètres du forage actuel, est envisagé sur un autre gisement potentiel. Les deux forages qui pourraient suivre seront la conséquence des deux premiers.

Selon Monsieur Patrick Roméo, Président directeur général de Shell, auditionné par la Délégation à l'outre-mer : « **Le projet d'activité en Guyane, s'il aboutit, ne produira de pétrole qu'à partir de 2019** ». Une activité qui génèrera des emplois, mais aussi des recettes fiscales à partager entre l'Etat et le département de Guyane.

Comme l'a souligné Monsieur Patrick Boissier, Président directeur général de DCNS : « *Si on forme l'hypothèse que le puits disposera d'une capacité de 200 000 barils par jour, la recette fiscale de l'Etat sera supérieure à 1 milliard d'euros par an pendant des décennies.* ».

Pour la première fois, la France pourrait devenir petit producteur de pétrole, avec une production qui représenterait 2 % de la production de l'Arabie Saoudite.

Dans le canal du Mozambique, les eaux sous souveraineté française, autour des îles Eparses, disposent de sous-sols semblables à ceux de

Madagascar où se trouveraient des réserves estimées à plus de 16 milliards de barils.

En Nouvelle-Calédonie, les résultats des récentes campagnes de terrain de l'Institut Français du Pétrole (IFP) le long de la Côte Ouest calédonienne et de la compagnie Nouvelle-Calédonie Energie SARL (NCESA) soulignent le potentiel pétrolier de la Grande Terre¹.

• **Les ressources minérales : des gisements dont la rentabilité économique reste à prouver.**

Compte tenu des risques pour l'Europe d'une pénurie d'approvisionnement en métaux stratégiques utilisés dans de nombreuses industries de pointe, voire pour certains métaux courants comme le cuivre, la France a engagé des recherches actives sur le potentiel des ressources minérales marines.

Dans le Pacifique, le programme d'exploration des ZEE françaises, mené à l'initiative de l'IFREMER depuis le début des années 1990, mis en place en Nouvelle-Calédonie (Zonéco) et en Polynésie française (Zepolyf) a permis une meilleure connaissance des espaces maritimes français et de leur valorisation potentielle.

Les plus prometteurs de ces gisements se trouveraient dans la zone de failles Clarion-Clipperton.

Si les mines de Nickel de Nouvelle-Calédonie sont exploitées depuis longtemps, la ZEE semble, d'après de récentes campagnes d'études, contenir dans les fonds marins des encroûtements ferromanganésifères, cobaltifères parfois enrichis en argent et en or.

La Polynésie offre également un potentiel pour les minéralisations d'encroûtements manganésifères enrichis en cobalt et en platine. On estime qu'un seul site sur fond marin pourrait fournir jusqu'à 25 % des besoins mondiaux annuels de cobalt.

Des enjeux économiques importants peuvent aussi être liés aux sulfures hydrothermaux. Selon le contexte géologique, les minéralisations hydrothermales peuvent être fortement concentrées en cuivre, zinc, argent, cobalt, plomb, mais aussi en éléments plus rares tels que le cadmium, le mercure, le sélénium et le germanium, entre autres.

La France bénéficierait ainsi dans les eaux internationales autour de Wallis et Futuna de réserves de terres rares.

En 2010, une campagne d'exploration a été lancée, associant l'IFREMER, des opérateurs économiques – ERAMET, AREVA, TECHNIP – le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), ainsi que l'Agence des aires marines protégées.

¹ Programme multidisciplinaire ZoNéCo (Zone économique de Nouvelle-Calédonie) : <http://www.zoneco.nc/Ressources-minerales> :

Cette première campagne a confirmé les hypothèses scientifiques et permis la découverte d'ensembles volcaniques éteints et de sources hydrothermales en activité.

Cette campagne a été suivie par une seconde en 2011, visant à reconnaître, autour des sources hydrothermales actives, non susceptibles d'exploitation, des sources hydrothermales inactives. Une troisième campagne est en cours, avec le même objet mais sur une autre zone.

Selon Monsieur François Bersani, Président de la section régulations et ressources du Conseil général de l'industrie, de l'énergie et des technologies : *« On ne peut pas encore dire aujourd'hui que ces ressources constituent une recherche qui pourra être valorisée ».*

Pour l'heure, on en est donc au stade de la vérification des hypothèses scientifiques. Le retour du bilan des campagnes est attendu afin de proposer le cas échéant au Gouvernement de poursuivre les opérations selon des modalités qu'il conviendra alors de déterminer.

On pourrait ensuite passer à l'octroi d'un véritable titre minier, alors qu'actuellement seule une autorisation d'exploration préalable a été accordée. Cette autorisation ne donne pas de droits à ceux qui investissent sur la zone, ce qui limite l'attrait pour les opérateurs.

S'agissant des nodules polymétalliques, Madame Nathalie Bassaler, conseil scientifique en prospective auprès du Centre d'analyse stratégique auteur d'un rapport intitulé «*Outre-mer 2025*», indique que l'étude prospective de l'IFREMER sur les vingt prochaines années indique que, *« l'exploitation apparaît possible techniquement à moyen terme, mais plus hypothétique sur le plan économique ».*

La profondeur moyenne d'extraction est en effet de 4 000 mètres, ce qui est considérable. L'exploitation ne pourrait donc pas être envisagée avant les quinze ou vingt prochaines années. Outre ces conditions d'exploitation incertaines, la valeur brute du minerai varie dans des fourchettes moyennes, ce qui laisse présager un rendement faible.

S'agissant des zones internationales, le Comité interministériel de la mer (CIMER) a décidé l'année dernière de déposer une demande de contrat d'exploration pour les amas sulfurés, cette demande intervenant après celles formulées par la Chine et la Russie, qui ont obtenu des contrats l'année dernière.

Les enjeux économiques représentés par ces ressources sont en voie d'approfondissement.

Des conjectures ont été faites sur la richesse des dépôts existants. Si les teneurs sont intéressantes, le procédé d'extraction peut être coûteux, réduisant d'autant l'intérêt de l'exploitation minière. Si le cours du minerai ne continue pas d'augmenter, les perspectives d'exploitation seront repoussées dans le temps.

Malgré ces incertitudes, en 2010, l'Etat est intervenu à hauteur de plus de 2 millions d'euros pour la campagne lancée à Wallis-et-Futuna. De même, l'IFREMER intervient à hauteur d'1 million d'euros par an, tandis que les opérateurs privés interviennent sur leurs ressources propres. S'agissant de la campagne dans les grands fonds marins dans les eaux internationales, le dépôt de dossier a nécessité un financement de 500 000 dollars.

Ces moyens sont néanmoins limités par rapport aux sommes consacrées par d'autres pays pour ces ressources stratégiques.

La Russie et la Chine disposent notamment d'énormes moyens en matière de recherche de ressources minérales non énergétiques. Les Français viennent ensuite, avec une avance scientifique liée aux travaux de l'IFREMER et la capacité de concourir dans les eaux internationales et dans des eaux où nous exerçons des droits souverains. Par ailleurs, l'Allemagne a obtenu une autorisation d'exploration sur les nodules dans une zone voisine de la nôtre ; le Japon s'intéresse à ces questions, notamment en matière de terres rares, tout comme l'Inde.

La capacité des Etats à poursuivre des recherches dans les profondeurs dépend très largement de la maîtrise des technologies sous-marines civiles et militaires.

On le voit en France avec l'exemple de DCNS, où **les deux dimensions, civile et militaire, sont souvent imbriquées.** Certains Etats utilisent des moyens militaires pour poursuivre l'exploration des richesses des fonds marins. Ainsi, comme l'a relevé l'Amiral Bernard Rogel « *Le 15 juin dernier, le sous-marin chinois JIAOLONG a plongé dans la fosse des Mariannes afin d'évaluer les possibilités d'exploitation des ressources naturelles dans ces fonds océaniques* ».

Comme le souligne le document préparatoire à l'actualisation du Livre blanc intitulé « *la France face aux évolutions du contexte international et stratégique* » produit par le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) : « *Alors que les ressources sont très concentrées dans le monde, les risques de difficultés d'approvisionnement existent du fait de la croissance de la demande portée par les évolutions technologiques, d'une insuffisance de l'investissement minier, et d'un contrôle croissant des sources d'exportation de certains minéraux par des acteurs clés du marché, comme la Chine ou la Russie.* »

L'exemple des terres rares est, à cet égard, significatif. La Chine représente aujourd'hui la quasi-totalité de la production mondiale, bien qu'elle ne détienne qu'un tiers environ des réserves mondiales. Cette situation, qui s'explique en grande partie par l'abandon par la plupart des pays occidentaux de la production de terres rares dans les années 1980, motivé notamment par l'impact de leur extraction sur l'environnement, est toutefois réversible à moyen terme, si d'autres pays comme la France disposant de réserves décidaient d'en relancer l'exploitation.

Dans ce contexte, le groupe de travail estime que notre pays, compte tenu de son potentiel, ne devrait pas se désintéresser de la course actuelle pour repérer et sécuriser des gisements potentiels de minéraux qui ne seront certainement économiquement viables que dans quelques décennies. Sans doute, cette concurrence internationale impose-t-elle une présence accrue de notre Marine dans des territoires comme Wallis-et-Futuna où sa présence a été jusqu'à alors assez intermittente.

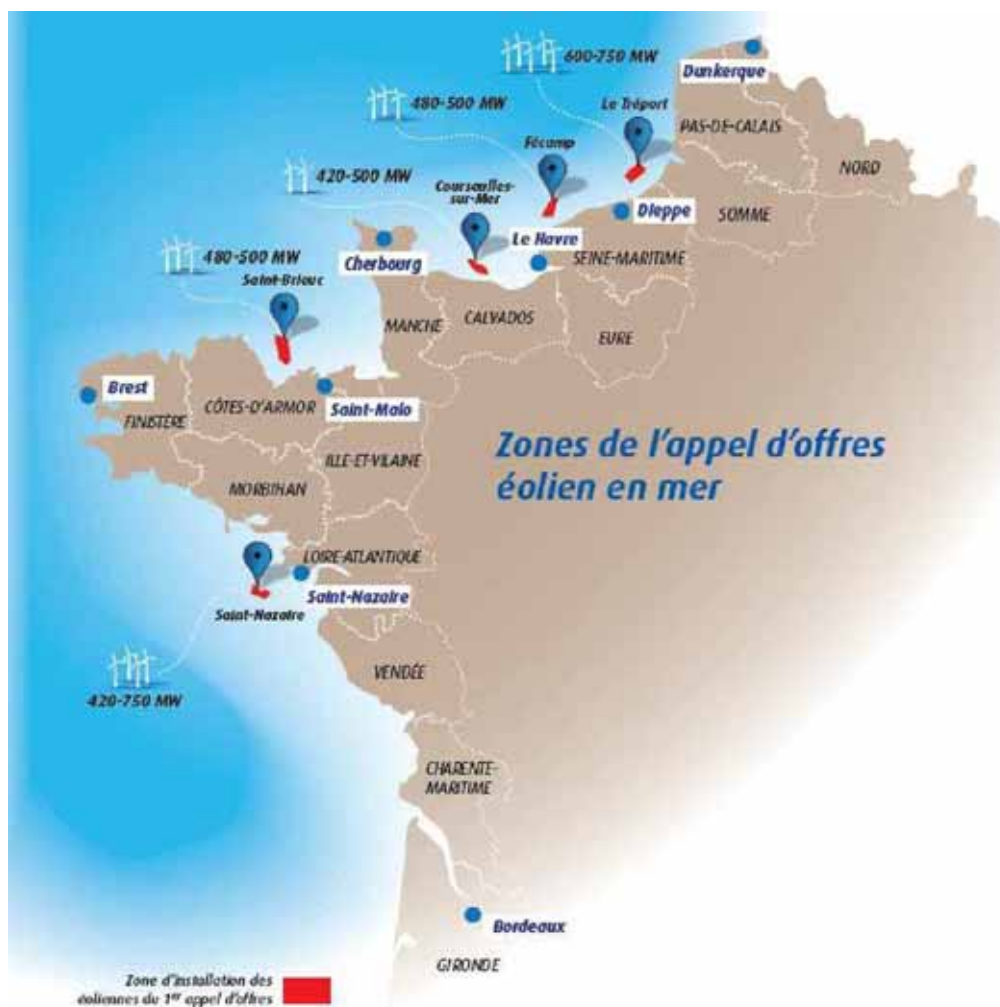
b) De réelles opportunités en matière d'énergies marines renouvelables.

A un moment où notre pays cherche de nouvelles voies de compétitivité et de réindustrialisation, l'état mondial de la demande en énergie et le degré de maturité des filières d'énergies marines renouvelables donnent à penser que la France a une carte à jouer grâce à un domaine maritime vaste et propice à leur développement, particulièrement en outre-mer.

Comme l'a souligné Monsieur Jean-Yves Perrot, président-directeur général de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) devant la délégation à l'outre-mer : *« L'énergie marine renouvelable, comme source complémentaire dans une perspective d'autosuffisance énergétique, a toute sa pertinence en outre-mer ».*

Qu'il s'agisse de valoriser l'énergie directe de la mer (hydrolien, houlomoteur, pression osmotique et Energie Thermique des Mers) ou de produire de l'électricité utilisant la mer comme support (éolien offshore posé ou flottant, solaire flottant), les énergies marines renouvelables constituent des marchés d'avenir dans lesquels la France dispose non seulement d'acteurs industriels majeurs, mais d'un territoire maritime propice à l'expérimentation et à l'utilisation de ces nouvelles technologies.

Dans le domaine éolien, en métropole sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique, les pouvoirs publics français ont lancé un appel d'offre de 3 GW afin de combler son retard dans l'éolien offshore posé avec un objectif de 6 000 MW de capacité éolienne et d'énergies marines à horizon 2020.



Source :

Le premier appel d'offres devrait permettre le déploiement de 1 200 éoliennes fabriquées par ALSTOM et AREVA associé à TECHNIP et STX. L'ensemble des projets produira près de 2 000 MW et représente un investissement de 7 milliards d'euros. Il devrait permettre la création de 10 000 emplois industriels directs dans les régions Pays-de-la-Loire, Bretagne, Basse-Normandie et Haute Normandie.

Des usines de fabrication d'éoliennes (turbines et pâles) seront implantées à Saint Nazaire, à Cherbourg et au Havre. Des usines d'assemblage et de fondations seront créées à Saint-Nazaire, Brest, Cherbourg et au Havre. Un grand nombre d'industriels déjà présents sur la façade maritime, en particulier les Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire, bénéficieront d'importants contrats de sous-traitance. Des centres d'exploitation et de maintenance seront localisés dans 4 ports : La Turballe, Saint-Brieuc, Ouistreham, et Fécamp.

La France dispose par ailleurs d'une avance pour l'éolien flottant, les hydroliennes, les houlomoteurs et l'énergie thermique des mers.

Ces quatre technologies sont désormais développées par de puissants groupes industriels nationaux (dont TECHNIP, ALSTOM, STX France ou DCNS) avec un soutien significatif de l'Etat et de certaines régions.

A titre d'exemple, DCNS a installé en 2011, une première turbine hydrolienne de 1 mégawatt à Paimpol. En 2016, une ferme pilote d'environ 20 MW devrait voir le jour au Raz Blanchard où les courants sont supérieurs à 5 mètres par seconde.

Cette technologie nécessite cependant des courants marins très puissants et est donc mieux adaptée au domaine maritime métropolitain. En revanche, l'Énergie Thermique des Mers semble, elle, particulièrement adaptée au domaine maritime d'outre-mer où la différence entre la température de l'eau de surface chaude et de l'eau froide venant des profondeurs est importante et stable.

Selon Monsieur Sylvain de Mullenheim, directeur des affaires publiques de DCNS, *« cette source d'énergie va monter en puissance du fait de l'augmentation du coût de l'énergie fossile, en particulier dans les territoires d'outre-mer, et de la réduction concomitante de son coût liée au double effet de l'apprentissage et des amortissements des frais de développement. Notre ambition est d'installer un prototype pilote en mer produisant 10 MW en 2015 et une centrale produisant deux fois 25 MW en 2020 »*.

Reste cependant à relever un certain nombre de défis pour fiabiliser ces technologies qui pourraient être à l'origine d'une nouvelle filière industrielle à partir de l'outre-mer.

Le développement de ces énergies renouvelables exigera non seulement un accompagnement de l'Etat pour faire arriver à maturité ces technologies et les modèles économiques afférents, mais aussi une protection en mer de ces installations sensibles situées à proximité de voies maritimes majeures.

Comme l'a souligné le vice-amiral d'escadre Bruno NIELLY, préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, commandant de la zone maritime Manche et de la mer du Nord et commandant de l'arrondissement maritime de la Manche et de la Mer du Nord : *« le développement des champs d'éoliennes en mer exigera des équipements supplémentaires pour assurer leur sécurité et celle des bâtiments qui naviguent à proximité. »*.

Les fermes éoliennes : des sites à sécuriser.



Source : SG mer

c) Des réserves halieutiques à préserver, une aquaculture à développer.

Alors que la pêche maritime française qui emploie directement 24 000 marins embarqués, sans compter la transformation des produits de la mer et les cultures marines, est aujourd'hui en difficultés, il convient plus que jamais de contrôler et de surveiller le domaine maritime français pour préserver les réserves halieutiques.

La pêche constitue, en effet, un rouage de notre indépendance alimentaire qu'il faut sauvegarder, même si, d'ores et déjà, elle ne peut plus couvrir que 80 % de nos besoins, ce qui pénalise notre balance des paiements, le déficit global de la France sur les seuls poissons étant malheureusement passé en dix ans de 500 000 à 1 million de tonnes.

De ce fait, la flotte de pêche française est en net recul. De 1990 à 2008, le nombre de navires a diminué de 43 %.

De ce point de vue, la valorisation des ressources halieutiques des ZEE d'outre-mer constitue une perspective qu'on ne peut négliger.

Ces ZEE sont cependant caractérisées par des situations très contrastées, on constate en effet :

- la disparité des outre-mer dans la configuration des fonds : d'un large plateau continental (Guyane, Saint Pierre et Miquelon) à l'absence quasi-totale de plateau (La Réunion) ;

- la disparité des ZEE, celle des Antilles étant très petite par rapport à celle de la Polynésie (5 millions de km²) ;

- la productivité des écosystèmes pélagiques qui constituent la grande majorité de la ZEE outre-mer est moindre que celle du plateau continental.

Si dans ce domaine de la pêche, l'immense ZEE française ne peut pas résoudre le déficit de la balance commerciale de la France, il convient de rechercher et développer les marges de progrès notamment pour assurer la stabilité économique des territoires d'outre-mer.

D'après les responsables de l'IFREMER, entendus dans le cadre des travaux conjoints du groupe de travail et de la délégation à l'outre-mer, les perspectives de croissance sont modestes dans un contexte par ailleurs marqué par une forte concurrence.

La pêche dans les outre-mer doit être regardée tout autant comme le moyen de maintenir ou développer le tissu socio-économique local que comme une nouvelle source de production de ressources inexploitées qui permettrait d'augmenter la part française dans la consommation nationale de produits de la mer très largement déficitaire.

La pêche en outre-mer est aujourd'hui en très grande partie une pêche côtière dans les 12 milles, avec de petites embarcations opérant à la journée, soit sur le plateau continental lorsqu'il existe, soit sous des dispositifs de concentration de poissons (DCP) ancrés¹. S'y ajoute une pêche lagunaire, en Polynésie, très importante, en nombre de pêcheurs et en prélèvements.

Dans la plupart des territoires d'outre-mer, la pêche plaisancière (souvent le fait de pêcheurs retraités) constitue une pression de pêche sur les ressources du même ordre de grandeur que la pêche professionnelle. S'y ajoutent une pêche hauturière (senneurs de Mayotte et Réunion), palangriers (ciblant la légine) et caseyeurs (ciblant la langouste) dans les TAAF, palangriers à thonidés et à espadons dans l'océan Indien, crevettiers sur le plateau guyanais et caseyeurs martiniquais qui exploitent les vivaneaux sur le plateau de la Guyane.

Le constat d'une très forte exploitation des ressources côtières récifales est globalement partagé sur l'ensemble de ces territoires.

L'implantation de DCP ancrés, financée par la Commission européenne, a permis de transférer une partie de la pression de pêche vers le large, soulageant les ressources du plateau. Le non-renouvellement du parc de DCP, envisagé faute de soutien européen, conduira inévitablement à un repli

¹ Un dispositif de concentration de poissons (DCP) a pour but de concentrer les poissons dans le voisinage d'un site précis. Les dispositifs les plus élémentaires sont constitués d'un mouillage (corps mort, ligne de quelques dizaines à quelques centaines de mètres et flotteur). Ces DCP sont mouillés au-delà de la bande côtière ; assez rapidement (surtout dans les zones tropicales) la partie supérieure de la ligne et le flotteur sont colonisés par des algues, qui sont à l'origine de l'apparition d'un écosystème complet autour duquel il est possible de venir régulièrement pêcher les espèces propres à la consommation humaine.

des navires concernés vers la bande côtière et donc à une augmentation de la pression de pêche sur des ressources déjà très exploitées, voire surexploitées.

La seule marge de progrès dans les ZEE tropicales réside donc dans l'exploitation des grands pélagiques, soit au large, par de grands navires, soit à portée de la petite pêche côtière.

Les situations sont cependant très contrastées selon les zones.

Dans les TAAF, la légine australe est bien exploitée, avec 6 000 tonnes/an dans le cadre d'une pêche extrêmement réglementée qui a fait ces dernières années l'objet d'un contrôle renforcé pour limiter le pillage des stocks par la pêche illégale.

En ce qui concerne la crevette guyanaise (1000 T/an contre 4000 T/an dans les années 90), l'effondrement de la ressource est la conséquence d'un changement environnemental plus que de la pêche. La hausse du prix du carburant conjuguée à la baisse du prix de la crevette du fait de la concurrence de la crevette d'élevage font que cette activité est actuellement très réduite. Elle fait par ailleurs également l'objet d'un pillage par des navires de pêche des pays riverains.

La pêche des thonidés au large présente également de faibles marges de progrès. Les thonidés de l'océan Indien sont suivis et gérés au sein de la CTOI (Commission des Thons de l'Océan Indien) qui fixe les préconisations en termes de pression de pêche. Idem pour les thonidés du Pacifique (WCPFC) et de l'océan Atlantique (CICTA et CRFM).

Le diagnostic porté par la communauté scientifique internationale dans le cadre des ORGP (organisation régionale de gestion des pêches) montre que, dans l'océan Indien, les stocks des principales espèces de thons tropicaux ainsi que de l'espadon sont dans un état proche de la pleine exploitation (prélèvements durables maxima). L'activité des thoniers est par ailleurs fragilisée par le développement de la piraterie.

En définitive, le potentiel halieutique des territoires maritimes français apparaît fragilisé par le déclin de la ressource et la concurrence parfois illégale des navires de pêche étrangers.

Par ailleurs, les difficultés de la pêche pourraient être en partie compensées par les perspectives de développement de l'aquaculture outre-mer.

À Saint-Pierre-et-Miquelon, les efforts de recherche et développement en direction de la pectiniculture, aujourd'hui prometteurs, ont commencé il y a une dizaine d'années. Ils sont axés sur un produit phare, le pétoncle géant, à très forte valeur potentielle.

La crevetticulture concerne principalement la Nouvelle-Calédonie et, à un degré moindre, la Polynésie, où les potentialités sont importantes. On y retrouve les mêmes exigences en termes de recherche et développement et d'organisation de la filière. Aujourd'hui, l'exportation de crevettes de

Nouvelle-Calédonie constitue sa deuxième activité exportatrice, après le nickel.

La pisciculture concerne la Réunion, Mayotte, la Polynésie et la Nouvelle-Calédonie, avec des perspectives de développement, mais aussi des freins identifiés.

Dans l'aquaculture, comme dans la pêche, la France fait face à la concurrence de nombreux pays dont notamment la Chine et l'Inde qui ont développé des méthodes industrielles à des coûts très compétitifs.

Les difficultés rencontrées par la pêche française aussi bien en métropole que dans les territoires d'outre-mer militent pour un renforcement des moyens de contrôle et de surveillance maritimes des zones de pêche afin, d'une part, de protéger les stocks dans nos eaux territoriales contre les pêches illégales et la surexploitation de certaines zones et, d'autre part, défendre les intérêts de nos pêcheurs nationaux dont l'activité est essentielle à l'équilibre économique de ces territoires.

B. LA FRANCE DISPOSE, EN OUTRE, D'UNE INDUSTRIE MARITIME À FORT POTENTIEL

Comme l'a souligné Monsieur Francis Vallat du Cluster Maritime Français devant le groupe de travail « *La France est un grand pays maritime, pas seulement parce que grâce à l'outre-mer, son « territoire » s'étend sur 11 millions de km², mais aussi et surtout parce que son secteur économique maritime compte 11 fleurons et leaders maritimes mondiaux.* »

1. Des entreprises d'excellence

Le Livre bleu définissant la stratégie française pour les mers et les océans constate que « *État côtier parmi les plus importants, la France est aussi une puissance industrielle maritime qui s'ignore* ».

Même si plusieurs secteurs rencontrent des difficultés importantes, elle peut s'appuyer sur une recherche océanographique mondialement reconnue, un tourisme littoral florissant, des sociétés de service très présentes sur les marchés internationaux des banques et assurances, et elle conserve toute la panoplie des capacités maritimes et des savoir-faire associés : dans le transport maritime avec des armements français très performants ; dans la construction navale civile et militaire ; dans la surveillance maritime ; dans la pêche hauturière avec des flottes de haute technologie ; dans le secteur des hydrocarbures offshore avec des leaders mondiaux ; dans l'industrie touristique (construction nautique de plaisance, thalassothérapie, etc.).

Au plan national, le secteur maritime français est aujourd'hui riche de 310 000 emplois directs hors tourisme et de 52 milliards en valeur

de production. C'est autant que l'automobile et deux fois le secteur aéronautique.

Aussi, les entreprises françaises figurent-elles parmi les premières entreprises mondiales dans le secteur maritime de la construction navale, mais aussi dans l'industrie off-shore, la recherche scientifique, l'armement et l'assurance.

Dans le domaine de la production d'énergie fossile, le secteur de l'industrie parapétrolière offshore français est le deuxième exportateur du monde, avec 18 % du marché mondial des services de support à l'extraction offshore.

L'industrie parapétrolière offshore française comprend notamment TECHNIP, que nous avons déjà cité, leader mondial du management de projets, de l'ingénierie et de la construction pour l'industrie de l'énergie, mais aussi les groupes BOURBON et CGGVeritas

Dans le domaine des énergies marines renouvelables, les industries françaises sont en pointe avec ALSTOM qui est le premier fournisseur mondial d'équipements et de services hydroélectriques, avec plus de 25 % de la puissance mondiale installée, AREVA Wind, EDF Energies Nouvelles ou encore DCNS avec son implication dans les hydroliennes, les houlomoteurs, et l'énergie thermique des océans (R&D).

Les armateurs français interviennent en effet dans toutes les filières : transport de marchandises, avec notamment le groupe CMA-CGM qui est aujourd'hui le troisième armement mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français, le transport en vrac avec Louis Dreyfus Armateurs, le transport de passagers, la recherche océanographique, le transport de matériel roulant, l'activité et les services offshore avec, notamment Bourbon, un leader des services maritimes à l'offshore pétrolier et de l'assistance et sauvetage.

L'armement français compte ainsi une centaine de compagnies qui opèrent 1.200 navires dont 618 sous pavillon français. 305 Millions de tonnes de marchandises et 12 millions de passagers sont transportés par an. Avec une moyenne d'âge de 7,4 ans, sa flotte est l'une des plus jeunes et diversifiées au monde.

L'industrie de la construction et de la réparation navale françaises emploie quant à elle environ 40.000 personnes et se situe au 6^e rang mondial et au 2^e rang européen du marché global civil et militaire avec notamment DCNS, un des leaders mondiaux du naval de défense, Constructions Mécaniques de Normandie, pionnière sur le marché des navires rapides, STX France SA spécialisés dans la construction de navires de 300 mètres de long.

Les savoir-faire français sont connus et les navires construits en France sont des navires de niche à forte valeur ajoutée : paquebots, méthaniers ou navires de plaisance dont la France est le premier constructeur européen.

2. Un secteur en croissance forte

La France dispose ainsi de nombreux acteurs industriels de premier plan dans des secteurs promis à un développement croissant.

Une récente étude de DCNS sur l'avenir de l'économie maritime à passé au crible plusieurs domaines de ce secteur afin de déterminer les marchés potentiels dans les 20 ans à venir : le marché de la Défense, celui de l'exploitation des ressources en mer, qu'elles soient énergétiques ou non, le domaine des ressources halieutiques, le domaine des ressources pétrolières et gazières offshore, le domaine des énergies marines (EMR) et, plus généralement, des énergies en mer qui regroupe les différents segments des énergies renouvelables (hydrolien, marémoteur, houlomoteur, pression osmotique et Energie Thermique des Mers) ainsi que les marchés de la production d'électricité utilisant la mer comme support (éolien offshore posé ou flottant, solaire flottant et électronucléaire flottant ou immergé), le domaine des marchés des minerais et de l'eau de mer, celui des services en mer, du transport maritime, et des services liés à l'exploitation de navires.

Il se dégage de cette étude que l'économie maritime représente un chiffre d'affaires mondial de 1 500 Mds€ annuels.

Il se décompose comme suit :

- 850 Mds€ concernent des produits d'exploitation (pétrole, gaz : halieutique, minerais et dessalement de l'eau de mer) ;
- 450 Mds€ concernent les services (transport, autres services, ports, support) ;
- 120 Mds€ concernent la construction navale (civile et militaire) ;
- 56 Mds€ concernent les budgets étatiques de défense et de sécurité ;

Parmi ces 1 500 Mds€, 190 Mds€ proviennent de secteurs qui n'existaient pas il y a dix ans, notamment, les hydrocarbures offshore profonds, le secteur des minerais et du dessalement de l'eau de mer, l'aquaculture industrielle et les algues, les énergies marines et les services associés.

Ces activités nouvelles devraient représenter 500 milliards de dollars environ d'ici 2020, et seront comparables au volume de l'industrie mondiale du luxe ou du transport aérien : 400 Milliards pour la première et 600 pour la seconde.

Si l'industrie française, qui représente déjà une part significative de ce marché, ne capte que 10 % de ces nouveaux marchés, elle pourrait dégager un chiffre d'affaires supplémentaire de l'ordre de 50 milliards d'euros, c'est-à-dire un quasi-doublé du chiffre d'affaires actuel avec les conséquences positives que l'on peut imaginer en termes d'emplois.

3. Une industrie de défense de premier plan

Dans l'ensemble du secteur maritime, **la France a, par ailleurs, conservé la maîtrise nationale des technologies et des capacités de concevoir, fabriquer et soutenir les équipements nécessaires à sa Marine nationale.**

Dans la mesure où la question des industries souveraines fait également l'objet d'un groupe de travail dirigé par MM. Daniel REINER et Yves POZZO DI BORGO, le présent rapport ne s'y attardera pas.

La France a décidé, de longue date, d'appliquer une politique d'autonomie stratégique en matière de défense, en général, et dans le domaine marin, en particulier.

Cette autonomie constitue un objectif stratégique. Ainsi le Livre blanc de 2008 indique que *« les capacités sous-marines sont stratégiques aussi bien pour la dissuasion et le renseignement que pour l'intervention (frappes de précision à distance de sécurité – opérations spéciales). La maîtrise de la conception et de la réalisation des sous-marins à propulsion nucléaire devra donc être conservée et même développée au niveau national. »*

L'exercice de cette souveraineté suppose la possibilité d'un accès libre aux capacités permettant de répondre aux besoins opérationnels des forces armées du XXI^e siècle.

Pour cela, l'industrie française, soutenue par l'Etat, a développé des technologies et des moyens industriels efficaces pour produire des systèmes d'armes aussi complexes que les sous-marins ou les porte-avions ce qui a exigé un effort dans la durée pour bâtir une compétence technique et pour former des hommes capables d'entretenir et de transmettre ce savoir-faire.

La préoccupation d'autonomie est une caractéristique essentiellement partagée par la France, le Royaume-Uni et les Etats-Unis d'Amérique. La plupart des autres pays européens mettent moins l'accent sur le besoin d'autonomie et consentent à une dépendance plus marquée vis-à-vis de fournisseurs étrangers, notamment américains.

L'Etat français a favorisé, depuis près de 20 ans, la constitution de groupes industriels plurinationaux. **Plusieurs groupes ont aujourd'hui une dimension significative à l'échelon mondial ou bien sont des leaders mondiaux.**

Autour des grands industriels que sont DCNS, STX, THALES et EADS, l'industrie navale française rassemble de nombreuses PME et PMI.

Grâce à la maîtrise de savoir-faire et de technologies complexes, elle contribue non seulement à notre autonomie mais également à la diffusion de l'innovation et à la compétitivité de notre pays.

Le succès du sous-marin lanceur d'engins le Terrible, un des objets les plus complexes au monde livré en 2010 avec le missile M51, en est l'illustration.

De même, le 4 avril 2012, la DGA et la Marine nationale ont réussi l'interception d'une cible aérienne simulant l'attaque d'un missile antinavire supersonique volant à très basse altitude grâce à la mise en œuvre du système PAAMS (principal anti-air missile system) et du missile Aster 30 de la frégate Forbin.

Il s'agit d'une première en Europe qui illustre la capacité des industriels français à créer des coopérations européennes pour produire un système d'armes essentiel pour protéger un groupe aéronaval contre un type de menace particulièrement dangereux.

Soutenue par les grands contrats des frégates multi-missions (FREMM), des sous-marins nucléaires d'attaque BARRACUDA, ou des bâtiments de projection et de commandement (BPC), l'industrie navale française a également connu au cours des dernières années d'importants succès à l'exportation.

Sa part dans les exportations de matériels de défense, qui était de 15 % à 20 % au début des années 2000 est passée à plus de 30 % il y a cinq ans pour atteindre plus de 50 % en 2009 grâce aux contrats conclus avec le Brésil et l'Inde.

L'industrie navale française bénéficie ainsi de la montée en puissance des enjeux maritimes. Comme l'a fait observer, Monsieur Patrick Boissier, Président Directeur Général de DCNS : *« Ces enjeux de la maritimisation se traduisent déjà concrètement dans les résultats de notre groupe. Nous exportons nos produits en Inde, au Brésil et même en Russie – chose impensable il y a dix ans à peine. Ces pôles stratégiques réarment leur Marine afin de profiter également des océans et se tournent vers la France. En 2011 notre chiffre d'affaires et nos effectifs ont progressé pour la deuxième année consécutive. »*

Si les perspectives d'avenir sont bonnes, la position majoritaire sur les marchés exports des industries française et européenne est cependant aujourd'hui fortement concurrencée par les entreprises asiatiques.

L'Europe était jusqu'il y a peu la seule à exporter. Les navires développés pour la marine américaine ne sont pas conçus pour l'export. En matière de sous-marins conventionnels, par exemple, l'Allemagne et la France se sont partagés le marché accessible, jusqu'à ce que de nouveaux entrants tels que la Russie et la Corée du Sud se présentent au début des années 2010. Cette concurrence nouvelle renforce le besoin de rapprochements industriels européens.

Sur les marchés civils, on observe depuis plusieurs années un renversement des positions dominantes entre les pays historiques, qui ont cherché à conserver la construction de navires à forte valeur ajoutée, mais à

faible volume, et les pays émergents comme la Chine et la Corée du Sud, qui sont montés en puissance sur la scène internationale via la construction des navires de marchandises.

Plus récemment, ces pays proposent dans leurs catalogues des navires plus complexes, à l'image des FPSO (Unité flottante de production, de stockage et de déchargement) coréens. Les chantiers civils européens sont aujourd'hui dans une position délicate qui devrait nourrir trois types de stratégie : le regroupement au niveau européen pour atteindre des tailles critiques, la montée en gamme avec le développement de navires au contenu technologique renforcé et enfin l'investissement dans les marchés émergents.

L'avenir de l'industrie navale française réside sans doute en grande partie dans des produits à forte valeur ajoutée, en particulier dans le domaine de l'armement qui relève de la haute technologie. La Corée du Sud, qui produit déjà des coques de sous-marins, ne dispose, par exemple, pas encore des systèmes d'armes permettant de les équiper.

Dans ce contexte la dispersion de l'industrie européenne dans le naval de défense devient un élément de faiblesse. L'Europe compte ainsi 23 acteurs majeurs dans le domaine naval, pour un chiffre d'affaires d'environ 8 milliards, quand les Etats-Unis comptent 4 acteurs majeurs pour un chiffre d'affaires de 10 milliards.

C'est ce qui fait dire à de nombreux interlocuteurs que seuls une coopération et des rapprochements à l'échelle européenne pourront compenser cette faiblesse et permettre aux acteurs du secteur d'atteindre la taille critique pour faire face à la concurrence.

Il est, à cet égard, significatif que le géant américain Lockheed Martin, n° 1 de l'industrie américaine de défense représente, un chiffre d'affaires de près de 20 fois celui de DCNS.

Le maintien de l'avance technologique dans ce domaine dépendra de la capacité à soutenir et mieux organiser la recherche, le développement et l'innovation.

De ce point de vue, l'activité des industriels dépendant des commandes nationales et européennes reste fragile du fait de la crise des finances publiques européennes.

Les politiques de désendettement et de réduction des déficits publics ont déjà exercé une forte pression sur les budgets de défense dont la baisse cumulée atteint 33 milliards d'euros entre 2009 et 2010, soit une diminution de 12,5%.

Comme le souligne le document préparatoire à l'actualisation du Livre blanc intitulé « La France face aux évolutions du contexte international et stratégique » produit par le SGDSN : « **L'Europe risque d'affecter, à terme, les compétences technologiques et les capacités militaires, la force**

de l'Alliance atlantique, la base industrielle et technologique de défense européenne ».

L'industrie navale française est, de ce fait, particulièrement attentive à ce que les commandes passées soient maintenues afin de conserver la visibilité nécessaire à une industrie qui s'inscrit dans le long terme.

L'acquisition et le maintien des savoir-faire industriels et opérationnels nécessitent plusieurs dizaines d'années de recherches, de tests, de développements technologiques et d'entraînement opérationnel. Un tel acquis nécessite du temps, s'inscrit dans le long terme et impose une vision stratégique.

Comme le disait Voltaire : « *La marine est un art et un grand art ; on a vu quelquefois de bonnes troupes de terre formées en deux ou trois années par des généraux habiles et appliqués ; mais il faut un long temps pour se procurer une marine redoutable* »¹.

Des programmes de sous-marins ou de frégates se construisent dans la durée, avec des temps de développement longs et la nécessité de réunir un grand nombre de compétences.

De nombreux interlocuteurs du groupe de travail ont souligné :: **la situation britannique où la perte des savoir-faire anglais dans le domaine des sous-marins comme des porte-avions doit être signalé.**

Aujourd'hui, les Britanniques ont des difficultés à mettre au point leur nouveau SNA de type *Astute* nécessitant l'aide de l'industrie américaine. Quant au projet de porte-avions de la classe *Queen Elizabeth*, on estime qu'au regard de la perte de très nombreux savoir-faire opérationnels et industriels liés à la mise en œuvre de ce type de bâtiment, le premier navire ne sera opérationnel que dans plus d'une dizaine d'années alors qu'Américains et Français soutiennent totalement cette entreprise.

Un constat qui fait dire à plus d'une personne auditionnée **qu'on peut en très peu de temps perdre la maîtrise de certaines techniques qui ont été acquises et qui ne pourront l'être de nouveau qu'à l'issue de nombreuses années nécessaires notamment à la formation du personnel.**

Comme l'a souligné M. Andreas Loewenstein, directeur de développement et de la stratégie de DCNS : « *Il y a par exemple un pas-dégéant entre la connaissance théorique de la chaudronnerie et une pratique excellente. Le même pas existe dans tous les domaines opérationnels qui touchent à la mer.* »

¹ *Louis XV, page 28*

C. LA FRANCE MARITIME SOUFFRE TOUTEFOIS DE CERTAINS HANDICAPS.

Si la France a des atouts dans un monde où les enjeux maritimes deviennent plus prégnants, elle a aussi des handicaps liés moins à sa géographie qu'à son économie.

1. Des voies d'approvisionnement vulnérables

La France est, de plusieurs façons, dépendante et vulnérable à l'égard des flux maritimes.

Au niveau énergétique, la France est surtout dépendante de ses flux maritimes pour le pétrole brut et le minerai d'uranium et, dans une moindre mesure, pour le gaz dont la plupart parvient sur le territoire par gazoduc.

Comme le souligne une étude de la Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique sur la « *Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes* », plusieurs scénarii peuvent avoir un effet direct sur notre souveraineté énergétique, comme des frappes occidentales sur l'Iran et surtout l'émergence au Maghreb d'Etats hostiles à l'Occident. La déstabilisation de plusieurs Etats dans le Golfe de Guinée pourrait également être un scénario difficile pour la France en raison des impacts sur les approvisionnements économiques.

Certes, grâce à sa situation géographique, la France dispose de deux façades maritimes métropolitaines, dont une qui nous met en position de contrôler des zones de trafic maritime parmi les plus denses du monde avec le dispositif de séparation de trafic de Ouessant, celui des Casquets au large du Cotentin, et, bien sûr le Pas de Calais, détroit vital pour les grands ports de l'Europe du nord.

Mais, contrairement aux Etats-Unis qui bénéficient d'un point de vue stratégique, d'une situation maritime privilégiée s'ouvrant sur l'Atlantique et le Pacifique, la France comme l'ensemble des pays européens est à la merci des aléas de la route conduisant de la Méditerranée à Suez et, de là, à l'océan Indien en passant par les détroits de Bâb el Mandeb ou d'Ormuz.

Au regard des approvisionnements en hydrocarbures, la France, qui dispose heureusement d'un bouquet énergétique et de sources d'approvisionnement diversifiées, présente une vulnérabilité limitée en termes de sécurité énergétique.

En outre, à l'avenir, la mise en exploitation de nouvelles ressources en Arctique, au Brésil et la diversification de nos approvisionnements, en s'adressant au Venezuela ou à la Guyane par exemple, devraient avoir un impact sur les flux énergétiques français, en renforçant l'importance stratégique de l'océan Atlantique.

Cette évolution devrait contribuer à une diminution quantitative de la vulnérabilité de la France face aux flux énergétiques grâce à la diversification des fournisseurs.

Mais, l'économie française reste très dépendante en ce qui concerne le trafic de conteneurs et les approvisionnements en métaux stratégiques (aluminium, cuivre, minerai de fer, mais aussi terres rares, niobium, tantale, cobalt, nickel...) de l'une des voies maritimes les plus sensibles au monde.

La route stratégique majeure pour les conteneurs transite par la Méditerranée avant de parcourir l'océan Indien, de franchir le détroit de Malacca et de traverser la mer de Chine du sud.

En conséquence, toute crise située sur cette trajectoire pourrait avoir un impact majeur pour la santé économique de la France.

Des tensions en mer de Chine du sud ou encore l'émergence d'Etats hostiles à l'Occident au Maghreb auraient un effet direct sur l'économie française, avec des conséquences économiques et sociales importantes.

Ainsi, la France est fortement vulnérable à l'égard des flux de minerais et des composants électroniques. Cette vulnérabilité devrait s'accroître en raison de la concurrence entre puissances pour l'accès aux ressources, notamment en métaux stratégiques pour les industries de hautes technologies (défense, aérospatial, électronique...) et pour les industries « vertes ».

Selon l'étude du CEIS précitée « les arrêts brutaux de production en cas de rupture de flux de composants –exemple de l'industrie automobile française suite au tsunami au Japon en mars 2010–, ainsi que la dépendance à l'égard de monopoles de fourniture de matières premières, illustrent l'impréparation de certains pouvoirs publics et de nombreuses entreprises à une situation de crise. Il est donc fondamental que les pouvoirs publics et les entreprises prennent en compte leurs vulnérabilités à l'égard des flux maritimes et définissent des stratégies pour y faire face. »

La montée en puissance de l'implantation militaire française aux Emirats Arabes Unis (EAU), inaugurée en mai 2009, la confirmation de notre accord de défense avec Djibouti, en décembre 2011, comme la participation aux opérations Atalante illustrent la volonté des pouvoirs publics d'être présents sur les routes d'approvisionnement maritime de la France.

Nos deux implantations sur cet axe entre la Méditerranée et l'océan Indien ont notamment pour mission d'affirmer une présence interarmées, dissuasive vis-à-vis d'un agresseur et permettant, le cas échéant, de faciliter la mise en œuvre rapide de premières mesures de réaction face à une action hostile, notamment dans le cadre de nos accords de défense. Aux EAU, cette implantation constitue un point d'appui prioritaire dans le golfe Arabo-

persique et facilite les activités bilatérales de coopération le long de nos voies maritimes stratégiques.

Depuis 2008, date à laquelle le précédent Livre blanc a été rédigé, le contexte géopolitique des principales routes maritimes d'approvisionnement de la France a été marqué par la poursuite des tensions avec l'Iran, mais surtout par les printemps arabes et les recompositions politiques qui s'en sont suivis en Afrique du Nord et au Moyen-Orient et qui ont ouvert en Méditerranée une période d'incertitude.

Comme la commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat a eu l'occasion de le souligner dans son récent rapport sur l'évolution du contexte stratégique¹ : « *sur le long terme l'instauration de régimes politiques démocratiques pluralistes, respectueux des droits de l'Homme, s'interdisant de recourir à la force, peut constituer pour la France, un facteur de stabilité, voire de coprosperité, à court terme, l'incertitude quant à l'évolution des régimes politiques en formation, la fragilité des Etats issus des révoltes arabes et la restructuration de leurs services de sécurité augmentent les risques d'instabilité à nos frontières* ».

Trois menaces sont particulièrement perceptibles :

- la mise en place de gouvernements islamistes rigoureux et militants adoptant une posture hostile à l'occident ;

- une intensification du clivage entre les acteurs chiites (l'Iran, l'Irak, le Hezbollah, le régime syrien alaouite, la minorité chiites du Bahreïn) et les acteurs sunnites tels que les pays du Golfe, la Turquie et la Palestine, avec un risque de déstabilisation de l'ensemble du Moyen-Orient ;

- le développement des trafics d'armes et du terrorisme au Sahel à la suite de la guerre en Libye et de la déstabilisation des services de sécurité dans l'ensemble de la Zone.

La proximité géographique, les liens historiques, démographiques et commerciaux, l'impact sur les questions de politique intérieure et de défense, les possibles répercussions en matière d'approvisionnement énergétique ou de flux migratoires font des évolutions de la région Afrique du Nord Moyen-Orient un enjeu stratégique majeur pour la France et pour l'Europe.

Les révoltes arabes ont ouvert, à nos frontières, une longue période d'instabilité liée aux incertitudes des transitions politiques, aux défis socio-économiques qui restent à relever et à la détérioration des situations sécuritaires.

¹ Révision du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale : quelles évolutions du contexte stratégique depuis 2008 ? Rapport d'information de M. Jean-Louis CARRÈRE, Mme Leila AÏCHI, MM. Jean-Marie BOCKEL, Didier BOULAUD, Jean-Pierre CHEVÈNEMENT, Raymond COUDERC, Mme Michelle DEMESSINE, M. André DULAIT, Mme Josette DURRIEU, M. Jacques GAUTIER, Mme Nathalie GOULET, MM. Jeanny LORGEUX, Rachel MAZUIR, Philippe PAUL, Yves POZZO di BORGIO et Daniel REINER, fait au nom de la commission des affaires étrangères et de la défense, n° 207 (2011-2012) - 16 décembre 2011

C'est pourquoi le document préparatoire à l'actualisation du Livre blanc produit par le SGDSN observe que « *les recompositions en cours pourront poser des défis de sécurité accrus, en fonction des suites qu'auront le conflit libyen sur les problématiques sahélo-sahariennes (renforcement conjoncturels des flux migratoires, dissémination d'armes...), le risque d'effet domino de la crise syrienne et, plus largement, celui de voir apparaître de nouveaux Etats fragiles et s'installer des situations d'instabilité durable.* ».

Cette instabilité impose aux pouvoirs publics français une présence accrue en Méditerranée pour faire face à toute éventualité.

A contrario, l'une des principales observations issue des travaux de la Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique sur la « *Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes* » est que l'importance stratégique de l'Atlantique devrait se maintenir, voire se renforcer à l'avenir pour les approvisionnements en hydrocarbures et en matériaux stratégiques, soulignant à l'inverse que « *l'Atlantique étant un océan ouvert, les flux y transitant sont moins vulnérables que ceux passant par la Méditerranée.* »

2. L'inadéquation des infrastructures portuaires empêche la France de devenir la porte d'entrée maritime de l'Europe

Alors que 90 % du commerce extérieur de l'Union européenne et 40% de son commerce intérieur sont transportés par la mer, **la France a une position géographique idéale pour être la porte d'entrée maritime de l'Europe.**

Un réseau moderne de raccordement relie les grands ports français métropolitains aux grandes voies routières, autoroutières et ferroviaires ainsi qu'aux principales voies navigables.

Sur la façade Manche-Mer du Nord, le Havre, maintenant partie de "l'axe Seine" avec Rouen et Paris, Calais, Dunkerque sont parmi les premiers grands ports européens rencontrés en venant de l'Atlantique.

Sur la façade Atlantique, les grands ports maritimes de Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux constituent des portes d'entrée pour les grands flux internationaux. Ils sont désormais organisés en une coopération interportuaire Atlantique.

Sur la mer Méditerranée, Marseille-Fos, premier port de France et de Méditerranée, est situé à un important carrefour commercial sur la route de l'Asie via le canal de Suez.

Ces principaux ports présentent une accessibilité nautique exceptionnelle leur permettant de recevoir des grands navires, comme les porte-conteneurs de 14.000 EVP, les grands pétroliers de 300.000 tonnes ou encore les grands méthaniers de 270.000 m³;

Avec l'achèvement de la 2^e phase de Port 2000 au Havre, les nouveaux terminaux à conteneurs à Fos 2XL, et le projet d'extension du port de Calais (Calais-2015), la France s'efforce de permettre l'accueil des navires QMax (GNL).

Enfin la réforme portuaire de 2008 avait pour objectif de regagner efficacité et compétitivité, en redéfinissant les missions des ports, en insistant sur l'importance de développer leurs dessertes par les modes ferroviaire et fluvial et en modernisant leur gouvernance.

Les ports : des infrastructures d'importance vitale



Il est encore trop tôt pour dire si cette réforme portera ses fruits. Un récent rapport de la Cour des comptes « Une mise en œuvre marquée par des compromis » souligne le caractère progressif et coûteux de celle-ci.

L'enjeu est de taille : **la moitié des marchandises qui arrivent en France par la mer sont débarquées dans un port étranger ; de ce fait, le premier port d'approvisionnement de la France est Anvers.**

Ainsi, dans un trafic maritime mondial en pleine explosion, les taux de croissance des ports français sont très faibles en comparaison de ceux de nos principaux voisins européens. Ils souffrent d'un manque de compétitivité

par rapport à leurs concurrents de la mer du Nord et de la Méditerranée, particulièrement pour les trafics de conteneurs.

Le port de Marseille, plus grand port français en tonnage, a, par exemple, vu sa part de marché sur la façade méditerranéenne passer de 18,8% à 5,5% pour les conteneurs. Ce marché connaît pourtant une croissance de plus de 5% par an en Europe et génère la plus forte valeur ajoutée du trafic maritime.

Disposer de ports plus performants renforcerait la compétitivité des entreprises françaises en diminuant leurs délais d'acheminement. 50% des importations et 30 % des exportations de la région Rhône-Alpes passent par des ports étrangers. Or, pour une entreprise lyonnaise, passer par Marseille plutôt que par Anvers, c'est économiser 450 km de transport et la possibilité de faire appel au transport fluvial dont les coûts sont moins élevés.

Cette diminution des parcours de pré et post acheminements contribuerait, par ailleurs, à la réduction de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, un retour à la compétitivité des grands ports maritimes français permettrait, selon diverses estimations, la création de 30.000 à 40.000 emplois, notamment dans le domaine de la logistique qui est en plein développement.

Or un phénomène inverse semble se dessiner.

Les trafics maritimes ont gagné en flexibilité du fait de la conteneurisation, de la concentration des entreprises et de la mondialisation des échanges. L'accroissement des échanges commerciaux qui en a résulté a d'autre part induit une augmentation de la taille des navires et entraîné la mise en place de desserte cadencées sur les grandes lignes maritimes.

Ces évolutions ont généré **2 phénomènes majeurs dans l'organisation des dessertes maritimes : la création de « hubs » pour les trafics conteneurisés et la généralisation de desserte terrestres.**

Seuls quelques ports dans le monde (Europe, Amérique et Asie notamment) sont capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs. Les rotations mises en place avec ces derniers impliquent donc la réduction du nombre de ports desservis et le relais de services secondaires (feeder) sur les ports de « deuxième rang ».

Les armateurs ont progressivement mis en place de véritables plates-formes de transbordement régionales dont la fonction est de servir de point d'éclatement de multiples services intercontinentaux. Ces plates-formes, qui n'ont bien souvent pas ou très peu d'arrière-pensées générant ou absorbant du fret, sont presque exclusivement des outils logistiques au service de la productivité des armateurs de ligne régulière (ex : Gioia Tauro et Algeiras pour MAERSK, Malte pour CMA CGM). Le contrôle de ces outils est devenu un élément clé de la stratégie des grands armateurs.

De récentes études montrent que les échanges internationaux sur les grands axes mondiaux vont subir une forte croissance dans les années à venir.

La carte ci-après indique l'accroissement du nombre d'EVP prévu sur ces grands axes à l'horizon 2015 : **de 85 millions d'EVP transbordés dans le monde en 2005, il est prévu d'atteindre 184 millions d'EVP en 2015. Un rapport récent de l'OCDE intitulé « Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030 »** estime quant à lui que le nombre de containers transportés devrait quadrupler d'ici **2030**.

Ces mêmes études justifient la course au gigantisme des capacités navales en expliquant que les grands flux transiteront par des « Hubs » localisés sur des positions géostratégiques (mondiales et/ou régionales). Ces plates-formes nécessitent de la part des armateurs des investissements lourds, ces mêmes armateurs apportant leurs compétences technologiques aux ports concernés.

L'élargissement en cours du canal de Panama dont la fin des travaux est prévue en 2014 amènera vers l'Europe des navires plus grands, la capacité des navires traversant le canal devant tripler.

Les conséquences de cette évolution ont été bien comprises par certains pays/ports qui ont favorisé ce type de logistique.

Conscient du potentiel économique offert par ce trafic, plusieurs grands projets sont en cours de réalisation dans les ports des pays du nord (JadeWeserPort de Wilhelmshaven en Allemagne, World Gateway et APM Terminals de Rotterdam, London Gateway au Royaume-Uni). En Méditerranée, plusieurs hubs portuaires voient également le jour (Tanger-Med au Maroc, Port-Saïd et Damiette en Egypte).

Dans le cadre de l'optimisation de la rotation des navires, les escales sont concentrées sur des terminaux prédéterminés avec de fortes capacités en bout de ligne ou dans des ports de transbordement le long des lignes.

L'effet induit est une rationalisation du nombre d'escales et un nombre de services lié à l'importance du port en termes de flux. Avec cette massification des trafics conteneurisés, les grands ports européens du nord continent (Hambourg, Rotterdam, Anvers) mettent en place de véritables corridors de fret capables d'irriguer l'Europe entière via les réseaux autoroutiers, ferroviaires ou fluviaux.

Avec l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence et la création de nouvelles infrastructures terrestres (Betuwe line ou canal Seine Nord Europe par exemple), ce type de dessertes terrestres devrait se développer rapidement et concerner toutes les grandes zones économiques européennes.

Comme l'a observé le Livre bleu : *« l'importance stratégique des ports dans une économie mondialisée a été trop longtemps sous-estimée, ce qui explique la faiblesse relative des ports français pour les trafics de conteneurs devenus les vecteurs de cette mondialisation. Les conséquences en*

sont lourdes pour l'économie nationale, les grandes plates-formes logistiques, qui génèrent une forte valeur ajoutée, s'implantant à proximité des ports européens les plus performants. »

Pour les ports français, le risque est de ne plus être considérés comme suffisamment attractifs pour figurer en tant qu'escales des grands services intercontinentaux notamment en Méditerranée et de n'être en conséquence plus desservis que par des navires feeders, ou même voir les flux de conteneurs leur échapper et être directement réacheminés des ports du nord continent vers les zones de distribution et de consommation en France.

La France est en passe de rater l'opportunité qu'offre la maritimisation des flux économiques en ne prenant pas la mesure des enjeux économiques liés à la création d'infrastructure de premier rang.

Ainsi l'étude de la Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique sur la « Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes souligne déjà l'étendue des flux contournant les ports français. *« Notre estimation est donc que les trafics conteneurisés français passant par les ports étrangers sont de l'ordre de 2 millions d'EVP, dont 1,5 million par Anvers et le reste essentiellement par Rotterdam ».*

Un chiffre à comparer avec les un peu moins de 4 millions d'EVP qui passent par les ports français. Comme le souligne cette étude **« *Le risque est ici une marginalisation des ports français, avec des conséquences économiques et sociales prévisibles.* »**

Les raisons en sont multiples, avec plusieurs facteurs notables, le sous-équipement des principaux ports français comparativement aux meilleurs standards internationaux. La faible compétitivité des entreprises de manutention, les conflits sociaux à répétition dans les ports, la faiblesse des infrastructures en matière de routage par voie ferrée ou navigable permettant d'interconnecter les régions portuaires avec le reste de l'Europe.

Ces trois derniers points ont récemment fait l'objet de mesures concernant les ports, la liaison Paris-Le Havre et le canal Rhin-Rhône. Engagées entre 2008 et 2011, elles produiront des résultats à moyen et long terme.

Le gouvernement a pris acte de cette situation et a développé une politique qui vise à restaurer la position des sept grands ports maritimes français dans le peloton de tête des principaux ports européens.

Mais, derrière ces développements, se trouvent évidemment les questions sensibles de l'aménagement du territoire, de sa maritimisation et de sa littoralisation. Les zones portuaires doivent devenir de véritables pôles d'activités économiques, des clusters de haute technologie de niveau international à partir desquels pourront se déployer les réseaux ferroviaires et fluviaux vers l'intérieur de la France et de l'Europe.

Au-delà de l'enjeu majeur que constitue la modernisation des ports pour l'économie française et la prospérité du pays, leur sécurisation est également un enjeu stratégique face à la menace terroriste.

Améliorer la résilience des institutions gouvernementales, des acteurs économiques et de la société est un objectif fondamental de la stratégie de sécurité nationale que le Livre blanc a décliné en plusieurs recommandations. **Les principales sont la poursuite de la politique de protection des infrastructures vitales. On a vu dans la première partie combien les ports pouvaient être des infrastructures difficiles à protéger contre des attaques terroristes.**

D. L'ESPACE MARITIME FRANÇAIS EST AVANT TOUT CELUI DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER.

97 % du territoire maritime français est composé des ZEE des territoires d'outre-mer. L'avenir de ce domaine maritime est donc intimement lié à celui de ces territoires d'outre-mer.

De ce fait, il ne saurait y avoir de stratégie maritime, sans stratégie ultra-marine. La capacité de valoriser le domaine maritime français dépendra, de ce fait, de la qualité de la relation entre la métropole et les territoires d'outre-mer.

1. Des territoires pour lesquels la valorisation des activités maritimes comme la capacité à faire évoluer les relations avec la métropole sont des défis majeurs

Comme l'a souligné devant le groupe de travail et la délégation à l'outre-mer Madame Nathalie Bassaler, conseil scientifique en prospective auprès du Centre d'analyse stratégique rattaché aux services du Premier ministre et auteur du rapport intitulé « Outre-mer 2025 » : *« Par-delà leurs différences, les économies ultra-marines ont un schéma de croissance particulier, caractérisé par un modèle intensif, une faible compétitivité, des économies introverties, vulnérables aux chocs externes liés au prix des matières premières et aux aléas naturels. »*

Ces économies protégées par des dispositifs spécifiques tels que l'octroi de mer, des politiques de transferts et une forte défiscalisation de l'investissement connaissent aujourd'hui des difficultés que la valorisation de leurs ressources maritimes pourrait atténuer.

Car ces territoires ont de nombreux défis à relever au regard des contextes mondial et régional : le désenclavement face aux tendances à la concentration des dessertes aériennes et maritimes, le défi de l'attractivité et de l'ouverture de ces territoires à la mondialisation, à la régionalisation et à la libéralisation des échanges, le défi de l'adaptation des outils financiers dans un contexte de raréfaction des ressources publiques nationales et européennes.

La valorisation de l'espace maritime doit s'inscrire dans un modèle de développement durable respectueux de l'environnement car l'Outre-mer représente un réservoir de biodiversité et des écosystèmes rares et fragiles qui constituent un patrimoine précieux en matière de biodiversité.

En effet, on estime que ces territoires composent 84 % de la biodiversité en France dont 3 450 plantes et 380 vertébrés strictement endémiques, c'est-à-dire plus que dans toute l'Europe continentale.

Ces territoires accueillent des écosystèmes d'une très grande diversité à tel point qu'au niveau mondial 5 sites remarquables dit « hot spots » de la biodiversité impliquent l'outre-mer : les Caraïbes, l'océan Indien, la Nouvelle Calédonie, la Polynésie et l'Amazonie avec la Guyane.

Les 83 000 km² de forêt amazonienne de la Guyane contiennent environ la moitié de la biodiversité française totale sur un territoire 8 fois plus petit que la métropole. La Nouvelle-Calédonie est la deuxième plus grande barrière de corail de la planète avec ses 14 208 km² de récif. La Polynésie française compte 20 % des atolls mondiaux.

Sur un autre plan, ces territoires sont également, comme l'a fait observer Madame Bassaler, des sociétés « vulnérables » marquées par un modèle de cohésion sociale et de solidarité entre les territoires et entre les générations en mutation rapide, par un taux de chômage 2 à 3 fois plus élevé qu'en métropole, plus accentué chez les jeunes, et des problèmes de formation avec près de trois fois plus d'actifs sans aucun diplôme que la métropole.

La conjonction de ces phénomènes, dans un contexte où l'ensemble de ces sociétés connaissent, à travers le renouvellement des générations, une transformation rapide des valeurs sociales et culturelles, favorise les risques de crispation identitaire et de remise en cause des liens avec la métropole.

Dans ce contexte, la valorisation des ZEE, qui offre des perspectives économiques, pourrait apporter des réponses aux problèmes d'emploi, mais aussi favoriser une volonté d'autonomie, voire d'indépendance.

C'est pourquoi, au-delà de la problématique économique des espaces maritimes de l'outre-mer, l'avenir dépendra de la capacité à réinventer les relations outre-mer/métropole et à créer une communauté d'intérêt.

L'outre-mer a été, sur le plan politique, un laboratoire d'expérimentation sur le lien entre la République et ses territoires.

La différence des statuts entre les outre-mer, telle qu'illustrée par la carte suivante sera à prendre en compte tout comme les problématiques liées à la répartition de la richesse et à la fiscalité.



Cette dimension politique du lien entre les territoires d'outre-mer et la métropole doit nous conduire à renforcer et à valoriser l'effort de l'Etat français pour la sécurité et la défense de ces territoires.

2. Des territoires dont la protection contre les risques et les menaces suppose des moyens terrestres et marins suffisants et polyvalents

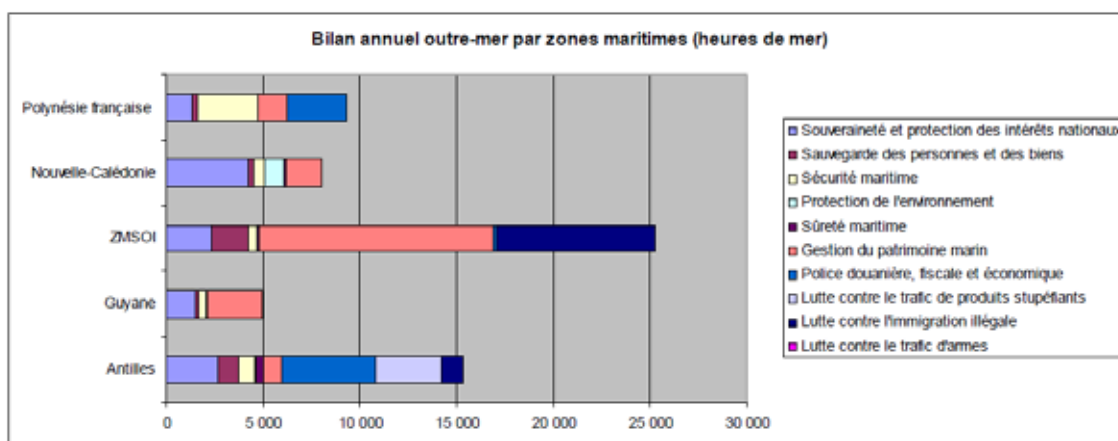
Protéger les approches maritimes des territoires d'outre-mer, acquérir une connaissance exhaustive d'un si grand espace est une contrainte forte, en raison de l'étendue des aires considérées, de leur dispersion et de la diversité des besoins.

Malgré les apports technologiques et la coopération inter-administrations et internationale, la tenue de la situation maritime et une capacité de protéger ces zones contre les menaces supposent des moyens suffisants et différents selon les zones.

Comme l'a souligné le Contre-amiral Patrick Chevallereau, Secrétaire général adjoint au Secrétaire général de la mer lors de son audition : « *les besoins de présence de patrouilles autour de la Nouvelle-Calédonie ne sont pas les mêmes qu'en Manche-Mer du Nord ou dans le secteur des îles Kerguelen ; les menaces qui s'exercent dans le nord du canal du Mozambique,*

non loin de Mayotte, autour des îles Glorieuses, et qui sont caractérisées par l'extension géographique de la piraterie, par l'immigration illégale, ne sont pas les mêmes que dans les Caraïbes où l'on a une forte dimension de trafic de stupéfiants. »

Le bilan annuel des missions de souveraineté et d'assistance dans les espaces maritimes de l'outre-mer en témoigne.



Source : Secrétariat général à la mer

L'analyse de ces missions, établie par le Secrétariat général à la mer en septembre 2010, illustre cette grande hétérogénéité des zones maritimes en termes d'activités : les Antilles et la zone maritime sud de l'océan Indien représentent 64 % des heures de mer et 70 % des heures de vol ; la Guyane est en revanche une zone où l'activité aéromaritime de l'Etat est nettement plus réduite.

En termes de mission, les Antilles sont orientées vers la lutte contre le narcotrafic et, du fait de l'investissement des douanes dans cette première mission, dans la police douanière, économique et fiscale. La zone maritime sud de l'océan Indien se caractérise par un large spectre de missions et une double dominante : police des pêches, essentiellement dans les zones nord et australes des TAAF, et lutte contre l'immigration illicite avec Mayotte.

En Nouvelle-Calédonie, la priorité est donnée à la surveillance maritime et à la police des pêches, les deux étant intimement liées. En Polynésie française, les missions plus diversifiées : souveraineté et protection des intérêts nationaux, sauvegarde des personnes et des biens, police des pêches, sécurité maritime et police douanière, économique et fiscale, avec cependant une focalisation des moyens hauturiers sur les trois premières missions.

En Guyane, la priorité est accordée à la souveraineté et à la protection des intérêts nationaux, en pratique la surveillance maritime, liée notamment à la protection du centre spatial guyanais, et à la police des pêches, les navires de pêche illicites étant également les vecteurs d'autres trafics.

La diversité de ces missions exige une forte polyvalence des moyens et, globalement, un effort de veille et de surveillance suffisant. Une chose est, en effet, de constater par voie de satellite le pillage de nos ressources halieutiques au large de Clipperton ou en Guyane, une autre est d'intervenir et de procéder à des contrôles, voire à des arraisonnements.

En outre, comme le souligne le Vice-amiral d'escadre Xavier Magne, commandant de la Force d'action navale lors de son audition : « ***le niveau de violence, même pour de simples opérations de police des pêches, a augmenté, imposant d'utiliser des moyens appropriés et suffisamment dissuasifs.*** »

Ainsi, le 25 mai dernier ; lors du contrôle d'une embarcation brésilienne en baie d'Oyapock, la vedette côtière de surveillance maritime MAHURY a été éperonnée et contrainte d'ouvrir le feu en direction du navire brésilien. Refusant le contrôle de pêche, le navire a finalement obtempéré et a fait l'objet d'un procès-verbal pour violence aggravée, pour pêche et détention d'organismes marins, sans autorisation, dans les eaux sous souveraineté française.

La protection de ces territoires est également assurée par des moyens terrestres des forces de souveraineté déployées sur 7 DOM-COM. Au-delà de ces opérations militaires, dans ces territoires qui cumulent des zones sujettes aux catastrophes naturelles telles que les raz-de-marée et les cyclones et aux épidémies telles que la Chicungunya à la Réunion, l'armée de terre, par ses unités déployées, joue, comme l'a souligné le général de corps d'armées Bertrand Clément-Bollée « *un rôle clé auprès des populations ultramarines, aux côtés des forces civiles en apportant un secours non seulement aux populations de nos DOM COM, mais également, parfois, à celles des pays voisins (Madagascar, Haïti)* ».

L'armée de terre participe également activement à l'insertion, l'égalité des chances et la cohésion sociale, qui sont des actions stratégiques, car gages de stabilité et donc de pérennité de la légitimité nationale sur ces territoires ; ces derniers pourraient faire l'objet d'une déstabilisation par des puissances étrangères convoitant l'immense potentiel maritime qu'ils représentent et suscitant la contestation du lien à la République dans l'espoir d'une remise en cause de la souveraineté française.

Malgré les forces en présence, en cas d'événement majeur du type de la crise des Malouines, en l'absence de bâtiments prépositionnés et suffisamment dissuasifs, la mobilisation de bâtiments de guerre situés en métropole nécessiterait des délais importants peu compatibles avec les exigences d'une réponse politique et médiatique immédiate.

Le territoire le plus proche de Paris est Saint-Pierre-et-Miquelon (4 350 km), le plus éloigné est la Nouvelle-Calédonie (16 745 km).

Entre ces extrêmes, Papeete se situe à 15 700 km et les départements antillais ainsi que la Guyane se situent à 6 800/7 000 km de la métropole, La Réunion et Mayotte entre 8 et 9 500 km.

Comme le soulignait le Livre blanc de 2008 : « *L'éloignement des DOM-COM de la métropole peut rendre plus difficile une projection rapide de renforts, tant humains que matériels, et accroître les difficultés de gestion de la crise.* »

Or des forces navales conséquentes peuvent parcourir en moyenne jusqu'à 1 000 km par jour : ceci place la Nouvelle-Calédonie à plus de 20 jours de Brest et Mayotte et à plus de 10 jours de mer de Toulon.

Ce qui a fait dire au Contre-amiral Emmanuel Carlier, sous-chef d'état-major « plans et programmes » de l'état-major de la marine que : « ***les limites de la polyvalence, c'est l'impossibilité de l'ubiquité*** » et, par voie de conséquence, la nécessité d'assurer la présence sur zone de moyens permanents.

Pour prévenir les prétentions de certains Etats sur les espaces maritimes français, il faut régulièrement y faire croiser des bâtiments et patrouiller des aéronefs militaires. Car seule une présence ostensible avec des frégates ou des avions de patrouille maritime est de nature à dissuader, contenir et anticiper des crises potentielles.

De ce point de vue, plusieurs interlocuteurs ont appelé l'attention du groupe de travail sur le déclenchement du conflit des Malouines en 1982, soulignant que le retrait du seul patrouilleur de la Royal Navy stationné dans les îles avait été perçu par les Argentins comme le signe que la volonté de souveraineté britannique s'était émoussée et permettait d'entreprendre une action sans risque de représailles.

Comme l'a souligné l'Amiral Bernard Rogel : « L'efficacité de la prévention repose sur des capacités d'action crédibles, puissantes et polyvalentes indispensables face à des adversaires décidés ».

Or si l'on rapporte les 11 millions de kilomètres carrés aux 18 frégates et 18 patrouilleurs dont la marine dispose encore, cela représente l'équivalent d'une frégate et d'un patrouilleur pour une superficie comparable à celle de la France métropolitaine, soit une densité toute relative.

La France n'a donc que des moyens limités pour assurer la permanence de moyens dissuasifs dans ces territoires d'outre-mer. Nous verrons, en outre, que le vieillissement des bâtiments, notamment des patrouilleurs, ainsi que les retards pris dans le renouvellement de la flotte vont, à l'avenir, réduire encore la présence française sur des territoires dont on découvre aujourd'hui qu'ils pourraient être demain une source de richesse.

Le manque de moyen et l'isolement de certains de ces territoires rend sans doute la coopération internationale indispensable. Cependant celle-ci n'est pas toujours susceptible d'offrir des réponses immédiates car les distances avec les plus proches voisins sont aussi très importantes.

À titre d'illustration, La Réunion se trouve à près de 1 000 km de Madagascar qui ne dispose d'aucun moyen, la Nouvelle-Calédonie à 2 000 km de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, Wallis et Futuna se trouvent à 2 000 km de la Nouvelle-Calédonie et à 3 000 km de Tahiti, les Kerguelen à 3490 km de La Réunion.

Les îles Crozet, Kerguelen, Saint-Paul, Amsterdam et les îles Eparses sont quant à elles à près de 3 000 km de La Réunion.

En dehors même de la perspective d'une crise liée à des menaces extérieures, certaines missions de l'Etat en mer appliquées à un territoire aussi vaste mobilisent des moyens qui excèdent ceux actuellement à la disposition des pouvoirs publics sur ces territoires.

Les moyens de surveillance qui permettraient par exemple de détecter les navires de commerce qui se rendent coupables de déballastage ou de pêche illégale dans l'ensemble de ces zones dépassent aujourd'hui le format actuel de la marine.

Or comme l'a souligné Monsieur Jean-François Tallec, ancien Secrétaire Général de la mer *« 20 % de nos ZEE devraient être des zones naturelles protégées. Cette politique publique, qui vise notamment la préservation de la biodiversité, n'a de sens que si les pouvoirs publics se donnent les moyens de surveiller ces zones »*.

Le sentiment assez largement partagé par les personnes auditionnées et par le groupe de travail est que si, demain, il fallait, par ailleurs, sécuriser un nombre croissant d'installations off-shore pétrolières ou minières ainsi que des complexes liés aux énergies renouvelables marines, les moyens dont dispose la France en matière de sauvegarde maritime devront être accrus pour faire face à ces nouvelles missions et à leur dispersion géographique.

Ces nouvelles missions s'ajouteront à celles actuelles de l'Etat et de la Marine qui ne se cantonnent pas à l'espace maritime sous souveraineté nationale, mais qui concernent également l'ensemble des approches maritimes du territoire national, les zones où la France a des intérêts permanents ou temporaires et ses voies d'approvisionnement maritimes. C'est toute la question du format souhaitable de la Marine pour faire face aux enjeux de la maritimisation.

II. POUR SÉCURISER CES ACTIVITÉS ET PESER SUR LES ÉQUILIBRES INTERNATIONAUX, LA FRANCE DISPOSE D'UNE MARINE DONT LE FORMAT LUI PERMET DE PLUS EN PLUS DIFFICILEMENT DE CONCILIER L'ENSEMBLE DE SES MISSIONS

L'importance du domaine maritime français a nécessité que l'Etat se dote des moyens de souveraineté adéquats et notamment d'une marine capable de couvrir tous les océans où la France est présente et de faire face à tous les types de menace.

Comme on l'a constaté, plus qu'un enjeu de superficie, c'est le contrôle des océans dans leur volume qui importe, c'est-à-dire le contrôle des ressources halieutiques, minières, gazières et pétrolières.

Mais, au-delà des enjeux économiques, **le contrôle des espaces maritimes est une des clefs de la puissance et de l'influence de la France sur la scène internationale, comme l'a montré son rôle dans l'opération Harmattan en Libye en 2011.**

Cette marine est consubstantielle à l'histoire de France, pays continental disposant d'une tradition navale ancienne, qui s'est doté dès le XVIIe siècle d'une marine institutionnalisée et repensée grâce à l'action de Richelieu puis de Colbert, avec depuis des périodes contrastées.

Comme l'observe Monsieur André Yché dans un livre intitulé « Quelle défense pour la France ? » : *« L'histoire de la marine est celle d'une grande inconstance, d'une succession de longues périodes de désintérêt, entrecoupées de phases de mobilisation aux effets spectaculaires. »*

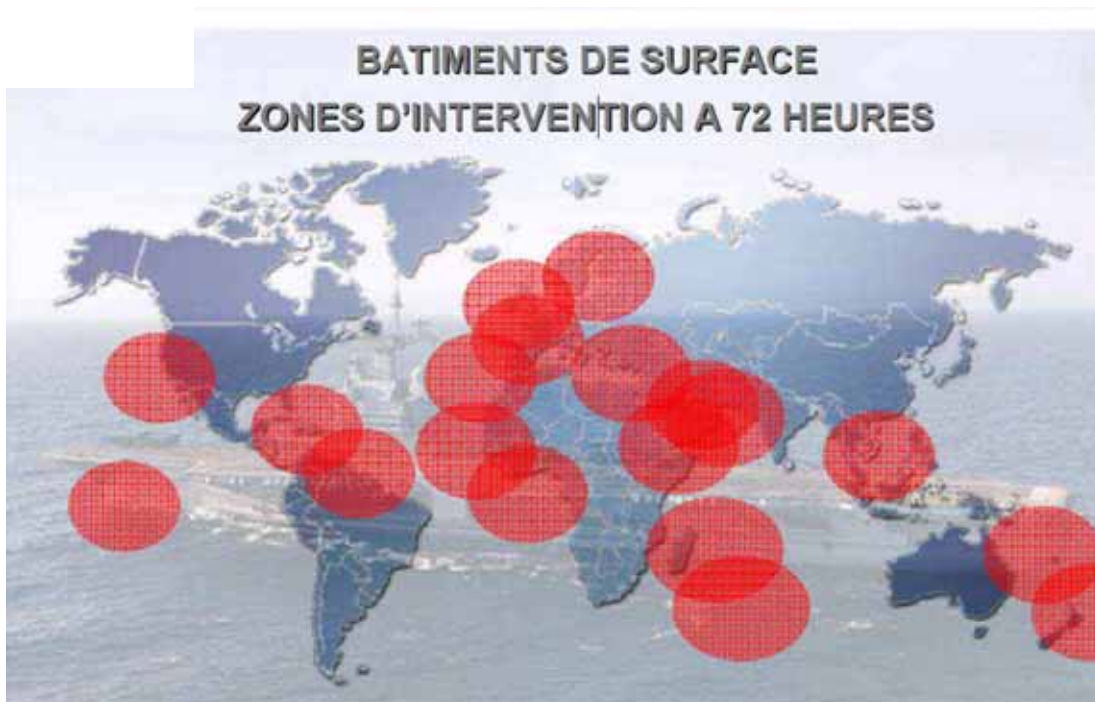
Patiemment reconstruite après les désastres de Mers-El-Kébir et de Toulon, **la Marine française bénéficie aujourd'hui d'un savoir-faire reconnu dans tous les domaines de la guerre navale moderne : sous-marins, frégates, guerre des mines, moyens amphibies, porte-avions.**

Ce savoir-faire est le fruit de plusieurs dizaines d'années de travail, de formation d'une marine endurente et polyvalente, d'un personnel très spécialisé et de la constitution d'une industrie à très haute valeur ajoutée.

A. LA FRANCE POSSÈDE UNE MARINE DE HAUTE MER À LARGE SPECTRE ET UNE ORGANISATION DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER EFFICACE

Le résultat de cette histoire pourrait se résumer en une phrase : **« La Marine française est présente sur tous les océans du monde, à tout moment, avec 31 bâtiments et 5 aéronefs déployés en permanence. »**

Cette présence est l'illustration de la vocation mondiale de la France, puissance moyenne certes, mais à vocation universelle.



Source : Marine nationale

1. Une marine qui se situe parmi les marines du monde qui comptent

Avec un porte-avions et son groupe aérien embarqué, quatre bâtiments amphibies dont trois BPC, 18 frégates dont six de surveillance, 18 patrouilleurs, une force de guerre des mines, des sous-marins nucléaires d'attaque ou lanceur d'engins et une aéronautique navale complète (aviation de chasse, de patrouille maritime, hélicoptères), et 35 000 marins (en 1994, 64 500 marins dont 18 000 appelés soit une diminution de 45 % en 18 ans), la Marine française est une des marines qui comptent.

Selon l'expression de l'Amiral Edouard Guillaud, chef d'Etat-major des armées **les effectifs de la marine française tiennent dans « un demi-stade de France »**. Ils sont, de fait, très inférieurs à ceux de la RATP. Et **pourtant, ils portent haut la voix de la France grâce à une grande maîtrise de leurs outils et un niveau opérationnel très élevé.**

a) Une Marine nationale polyvalente

La force de frappe de la marine nationale repose d'abord sur les deux grandes inventions du XX^{ème} siècle : le sous-marin et le porte-avions.

- **Les moyens navals de la dissuasion**

La composante navale de la dissuasion comprend la force océanique stratégique et la force aéronavale nucléaire (FANU).

La force océanique stratégique est actuellement constituée de **quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) type LE TRIOMPHANT**, dont les performances en matière de navigation en immersion et de discrétion acoustique les classent parmi les sous-marins les plus invulnérables au monde.

Dans le cadre de la stratégie de dissuasion, **la permanence d'un SNLE à la mer**, deux si nécessaire, garantit notamment la possibilité d'exécuter à tout moment une frappe nucléaire de riposte.

Chaque sous-marin est équipé de seize **missiles balistiques** M45, ou M51 pour Le Terrible. Depuis 1972, sans discontinuité, au moins un SNLE est en patrouille permanente dans l'immensité des océans qui assure leur invulnérabilité.

En ce qui concerne la FANU, elle est mise en œuvre à partir du porte-avions. La Marine Nationale possède en effet des **missiles de croisière ASMPA** lancés à partir des chasseurs RAFALE. La complémentarité offerte par le missile de croisière ASMPA aux moyens de la FOST, confère au porte-avions un rôle très important dans la posture de dissuasion française.

- **La force océanique stratégique**

La force océanique stratégique (FOST), forte de 3 100 militaires et 300 civils, met donc en œuvre quatre SNLE contre six dans les années quatre-vingt. En plus des SNLE, la force océanique stratégique dispose de six sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire (SNA) qui remplissent des missions essentielles dans le cadre des stratégies de dissuasion, de prévention, de projection et de protection. La FOST dispose enfin de quatre stations de transmissions.

Sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire (SNA)



Le SNA est aussi un moyen indispensable à l'acquisition des connaissances stratégiques et/ou tactiques permettant au niveau politique d'anticiper les crises et au niveau de commandement de conduire les opérations.

Ils apportent évidemment une contribution indispensable à la dissuasion en participant de façon directe à la sûreté, à la protection et à l'entraînement des SNLE.

- **Un groupe aéronaval**

Permettant une action en profondeur de la mer contre la terre, le porte-avions Charles de Gaulle qui a remplacé le Foch et le Clemenceau est en service depuis 2001. Son groupe aérien embarqué est composé de deux flottilles de RAFALE, complétées par une flottille de Super-Étendard jusqu'au retrait de ces appareils en 2015 et un avion de guet aérien embarqué Hawkeye.

Outil de projection de puissance par excellence, le porte-avions joue un rôle à la fois politique et militaire.

Sur le plan politique, il est l'expression de la puissance de la France et de sa volonté d'agir avec force. A ce titre, il est un outil important de diplomatie navale.

Sur un plan militaire, c'est un moyen majeur capable de frapper fort et dans la profondeur comme l'ont montré les opérations qui se sont déroulées ces dernières années.

En Afghanistan, au début de l'opération, les RAFALE du porte-avions ont été les premiers moyens français à intervenir sur ce théâtre. Plus tard, les autorisations diplomatiques étant obtenues, d'autres moyens ont pu être mis en œuvre à partir des pays limitrophes. En Libye, en plus de son rôle déterminant dans les opérations de combat, le porte-avions a renforcé la dialectique diplomatique française et donné à la France le poids nécessaire vis-à-vis de ses alliés pour peser sur l'ensemble du déroulement de l'opération.

Outil entrant en action en premier sur les théâtres, le porte-avions Charles de Gaulle peut s'affranchir des autorisations diplomatiques que supposerait une manœuvre terrestre pour venir au plus près des opérations et mettre en œuvre ses avions. La liberté des mers lui permet de déplacer sur l'ensemble du globe une véritable base aérienne flottante quand ses homologues terrestres sont soumis, pour leur installation, au bon vouloir des États, à l'image des implantations en Asie centrale pour le théâtre afghan dont le retrait suppose le passage de plusieurs frontières.

Le groupe aéronaval est centré sur un porte-avions, avec son groupe aérien embarqué susceptible de faire durablement peser une menace mobile puissante, plus ou moins ostensible, sur l'ensemble de la zone de déploiement.

Le groupe aéronaval comprend aussi une à deux frégates de défense aérienne, deux frégates de lutte anti-sous-marines, une frégate de type La Fayette, un SNA et un pétrolier ravitailleur.

Aujourd'hui, avec le groupe aéronaval articulé autour de son porte-avions, la France dispose d'un instrument alliant souplesse d'emploi, puissance, mobilité et endurance. Cependant, les nécessaires périodes d'indisponibilité pour entretien du porte-avions Charles de Gaulle limitent sa disponibilité à 65% du temps.

En 2008, les travaux du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale avaient réaffirmé l'intérêt opérationnel et politique du lancement d'un deuxième porte-avions envisagé dès 2004.

La France a depuis renoncé à lancer sa construction en raison du contexte des finances publiques et du risque d'éviction vis-à-vis d'autres programmes considérés comme majeurs.

Par ailleurs, le traité de coopération franco-britannique signé en novembre 2010 et le choix de nos homologues d'outre-Manche d'équiper leurs deux porte-avions en projet de catapultes et brins d'arrêt semblaient élargir le spectre des possibilités en matière de mise en œuvre d'un groupe aéronaval franco-britannique et offraient surtout à l'Europe la perspective de disposer en permanence d'un groupe aéronaval soit français soit britannique. Le revirement récent semble compromettre en partie cette perspective.

De mi 2016 à fin 2017, durant l'arrêt technique majeur n°2 (ATM2) du Charles de Gaulle, la France n'aura plus de porte-avions pendant un an et demi. Les Britanniques ne disposant pas encore de cette capacité, c'est toute l'Europe qui sera dépourvue de cet outil militaire et politique essentiel pendant cette longue période.

Dans le contexte géopolitique et stratégique actuel, nul doute que cette absence relative de l'Europe sera interprétée comme une régression par certaines nations émergentes.

Entre l'admission au service actif du porte-avions Charles de Gaulle (2001) et son retrait du service actif (2041), quatre arrêts techniques majeurs (ATM) sont ainsi planifiés.

Dans le même temps, l'ATM2 permettra un rechargement des cœurs nucléaires et des travaux de maintien en condition opérationnelle, mais également le remplacement d'équipements dont la pérennité n'est pas assurée jusqu'à l'arrêt technique majeur suivant programmé vers 2024-2025.

Le groupe aéronaval : un ensemble cohérent



Il reste qu'avec la force océanique stratégique et le groupe aéronaval, la Marine française s'impose comme une des marines qui comptent parmi les grandes puissances.

La hiérarchie des forces marines repose en effet toujours sur ces deux grandes innovations du XX^e siècle.

Chacune des principales crises ayant éclaté au cours des dernières décennies a nécessité la mise en œuvre des forces navales : la guerre du Golfe en 1990 et 1991, l'ex-Yougoslavie en 1992, 1996, 1998 et 1999, l'Afghanistan en 2001, 2002, 2004, 2006, 2007, 2010 et 2011, le Liban en 2006, la Libye et la République de Côte d'Ivoire en 2011. À chaque fois, la projection de puissance à base d'avions, de missiles et la projection de forces ont fait appel aux aptitudes des moyens navals.

Aujourd'hui, très peu de nations possèdent à la fois porte-avions et sous-marins : une dizaine de marines étaient dotées du premier dans les années 1960, seuls les États-Unis, la Russie et la France en disposent aujourd'hui, parmi des membres permanents du Conseil de sécurité, qui sont aussi les seuls à être en capacité de déployer le duo sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE)–sous-marins nucléaires d'attaque (SNA).

Si le nombre de sous-marins a considérablement chuté depuis la fin de la Guerre froide, de 915 en 1986 à un peu plus de 400 de nos jours, le nombre d'Etats détenteurs de cette capacité est en constante augmentation.

Comme, on l'a constaté dans la première partie, aujourd'hui, plus d'une centaine de ces navires sont en construction et de nouveaux possesseurs apparaissent, tandis que les capacités des submersibles s'accroissent, que ce soit en termes d'autonomie, de discrétion ou encore de puissance de feu.

Les sous-marins sont l'arme idéale d'interdiction des espaces maritimes, leur seule présence pouvant contraindre une marine qui ne dispose pas de moyens adaptés à rester clouée dans ses ports. Comme l'a souligné, lors de son audition devant le groupe de travail, l'Amiral Bernard Rogel : « *La*

guerre des Malouines s'est par exemple jouée en grande partie sur les SNA, la présence des HMS Spartan HMS Splendid HMS Conqueror sur zone avant même l'arrivée de la flotte britannique faisant déjà planer une menace permanente sur la Marine argentine.»

Le scénario s'est déroulé de façon identique lors de l'opération *Allied Force* de 1999 destinée à provoquer le retrait serbe du Kosovo. De même, lors du récent conflit libyen, la présence continue d'un SNA a permis de collecter du renseignement, d'effectuer des missions de ciblage au profit des hélicoptères tout en jouant un rôle dissuasif vis-à-vis des bâtiments de la Jamahiriya tentés de sortir de ses ports.

Bâtiments de la Marine nationale en juin 2012		
Bâtiments de combat et de soutien		
Sous-marins Nucléaires Lanceurs d'Engins - SNLE		4
Sous-marins d'Attaque à propulsion Nucléaire - SNA		6
Porte-avions		1
Bâtiments amphibies – BPC et TCD		4
Frégates de défense Aériennes – FAA et FDA		4
Frégates Anti-sous-marine – F70 et F67		8
Frégates La Fayette - FLF		5
Bâtiments de souveraineté		
Frégates de surveillance – FS		6
Patrouilleurs de haute-mer (ex-Avisos)		9
Patrouilleurs	- 4 P 400 - 3 PSP – 2 PAT - 1 PATAUS	10
Bâtiments de Transport Léger - BATRAL		3
Bâtiments de guerre des mines		
Chasseurs de mines		11
Bâtiments remorqueurs de sonar		3
Bâtiments base de plongeurs démineurs et bâtiment d'expérimentation de guerre des mines		5
Bâtiments de soutien logistiques		
Pétroliers ravitailleurs – Bâtiment de commandement et de ravitaillement		4
Batellerie amphibie		
EDA-R		4
CTM (5 cédés par l'armée de Terre en 2010)		16
Formation et entraînement		
Bâtiments écoles (8 BE – 2 BIN)		10
Voiliers		4
Bâtiment auxiliaires		
Remorqueurs d'intervention pour l'assistance et le sauvetage (RIAS) affrétés		4
Remorqueurs de Haute-Mer – (RHM)		2
Bâtiment de Soutien de Région – (BSR)		3
Bâtiments de Soutien d'Assistance et Dépollution (BSAD) affrétés		4
Bâtiments de service public et de la gendarmerie maritime		
Patrouilleurs		6
Vedettes côtières (gendarmerie maritime)		24
Bâtiments hydrographiques et océanographiques		
Bâtiments océanographiques		2
Bâtiments hydrographiques		3
Bâtiments scientifiques		
Bâtiments d'essais		2

La dissémination des sous-marins rend, de ce fait, la lutte anti-sous-marine particulièrement importante dans la protection des convois, les grandes unités du type porte-avions, les opérations amphibies, ainsi que le départ et le retour de mission des SNLE, comme en témoigne la nécessité de prévoir un SNA à l'entrée et la sortie de l'île Longue.

Quant aux porte-avions, leurs capacités à effectuer des missions de lutte antinavires et à établir une supériorité aérienne pour acquérir une maîtrise de la mer ou des détroits, sont des atouts majeurs pour le déroulement d'opérations complexes de la mer vers la terre qui semblent être aujourd'hui plus que jamais au cœur des stratégies navales.

- **Le groupe amphibie**

La Marine française dispose également de forces amphibies. Acteur essentiel des opérations de projection de forces, le groupe amphibie est centré sur deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) le Mistral et le Tonnerre et les deux transports de chalands de débarquement (TCD) Foudre ou Sirocco. Ces navires disposent, en outre, d'installations médicales lourdes pour conduire des missions sanitaires de grande envergure (blocs opératoires, salle de traitement des grands brûlés...). Ils ont également la capacité d'embarquer et de mettre en œuvre un poste de commandement de forces interarmées pour la conduite d'une opération nationale ou multinationale et de mettre en œuvre une flottille amphibie.

- **Les frégates.**

La Marine française dispose de frégates de types et de capacités variés. Des frégates de surveillance sont des moyens de souveraineté et permettent de répondre à des menaces faiblement armées. D'autres sont conçues pour faire face aux menaces importantes ou sont spécialisées dans des domaines de lutte.

Les frégates sont des bâtiments polyvalents qui doivent répondre aux missions suivantes :

- **être capable d'assurer la sécurité de la force stratégique océanique ;**

- **accompagner, escorter, protéger et les unités précieuses comme le porte-avions ou les BPC ;**

- **répondre positivement aux engagements liés aux accords de défense comme par exemple ceux que nous avons avec les pays du golfe.**

- **à cela il faut ajouter le temps nécessaire à l'entretien de la qualification (20 à 25 % de l'activité selon les bâtiments) et le temps de l'entretien.**

Elles ont toutes pour vocation la protection de forces (groupe aéronaval, groupe amphibie et, le cas échéant, navires de commerce) et la participation au dispositif permanent de prévention grâce à leur

prépositionnement dans la durée sur les théâtres de crise potentiels. Elles sont des outils essentiels de l'acquisition des connaissances nécessaires à l'anticipation des crises.

Alors que les interventions d'aujourd'hui sont contraintes par une compression du temps de la réponse politique, elles offrent aux autorités, dans des délais limités, un outil polyvalent et adaptable, capable d'agir en plusieurs lieux avec force et précision au large des côtes métropolitaines, en haute mer, outre-mer et partout où l'action de la France est requise.

Frégates chevalier Paul et Forbin



Les frégates, de par leur taille, peuvent être déployées pour des durées de plusieurs mois et sans contrainte particulière près des zones de crises potentielles. Elles participent ainsi à l'autonomie stratégique d'appréciation de situation car elles disposent en commun des capacités essentielles dans le domaine de la surveillance des espaces maritimes, de l'intervention lors de missions générales de sauvegarde maritime et de l'acquisition des connaissances et des renseignements nécessaires à l'anticipation. Elles ont donc un socle commun de capacités qui leur confère une très grande polyvalence. Elles ont également des capacités spécifiques en fonction de leur domaine de lutte privilégié.

Les frégates antiaériennes (FAA Cassard et Jean Bart) et les frégates de défense aérienne (FDA Forbin et Chevalier Paul) permettent des opérations de lutte antiaérienne. Généralement, elles escortent des forces aéronavales et amphibies nationales et interalliées. Elles mettent en œuvre un système d'armes anti-aérien bâti autour de la famille des missiles ASTER. Ils sont les premiers bâtiments à pouvoir tirer les missiles anti-navires EXOCET Mer/Mer 40 Block III. Agissant au profit des opérations interarmées, elles peuvent aussi

assurer la coordination des actions de défense aérienne au-dessus de territoires en crise à partir de la mer.

Les frégates de lutte sous la mer (FASM Georges Leygues) permettent quant à elles de faire face aux menaces constituées par les sous-marins. Elles agissent pour la protection des forces aéronavales ou de tous bâtiments dont l'importance justifie une telle protection. Elles sont une pièce essentielle de la sûreté de la FOST.

Avec les frégates de type LA FAYETTE (La Fayette, Surcouf, Aconit, Courbet, Guépratte), la France s'est également dotée de moyens de préserver et faire respecter les intérêts nationaux sur les espaces maritimes outre-mer et de participer au règlement des crises hors d'Europe. Dotées d'hélicoptères de lutte anti-navire, PANTHER, elles peuvent être amenées à assurer le soutien d'une force d'intervention, la protection du trafic commercial, des opérations spéciales ou des missions humanitaires.

Ces forces de frégates sont complétées par des forces de guerre des mines comprenant onze chasseurs de mines équipés du matériel nécessaire à l'identification d'engins posés sur le fond et à leur destruction. Trois groupes de plongeurs-démineurs (GPD) intervenant jusqu'à 80 mètres de profondeur et pouvant embarquer à bord de bâtiments des bases de plongeurs-démineurs (Méditerranée, Atlantique, Manche-mer du Nord), et de trois bâtiments remorqueurs de sonars, pour la surveillance des abords de Brest.

- **Les bâtiments de souveraineté**

Les missions de sauvegarde maritime sont assurées par une vingtaine de bâtiments de souveraineté dédiés aux missions de surveillance des espaces océaniques, de contrôle des ZEE, de police de la navigation et de surveillance des pêches. Ils sont destinés à opérer outre-mer et dans les zones à risques limités.

Les frégates de surveillance sont des bâtiments de souveraineté. Elles sont adaptées aux missions hauturières de basses intensités. Elles conduisent des opérations de police des pêches, sauvetage en mer, immigration clandestine, contrôle maritime, leur armement étant suffisant pour dissuader un adversaire modeste. Leur taille permet néanmoins l'embarquement d'un hélicoptère qui leur donne une allonge et une rapidité d'intervention sur des zones étendues.

Six frégates de surveillance sont actuellement basées outre-mer : Antilles (Ventôse, Germinal), Réunion (Floréal, Nivôse), Nouvelle-Calédonie (Vendémiaire) et Polynésie Française (Prairial). Elles peuvent embarquer un hélicoptère PANTHER ou ALOUETTE III.

Bâtiments de souveraineté également prépositionnés outre-mer, les patrouilleurs P400 y assurent, dans le cadre de l'action de l'État en mer, des missions de surveillance et de protection des ZEE (la Capricieuse, la Glorieuse, la Moqueuse, la Gracieuse).

Ces forces sont naturellement complétées par des bâtiments de soutien et de ravitaillement (le pétrolier-ravitailleur Meuse et les bâtiments de commandement et de ravitaillement Var, Marne et Somme). Ils sont intégrés aux forces avec pour fonction de ravitailler les bâtiments en combustibles, munitions, vivres et rechanges tout au long de la mission. Trois d'entre eux ont une capacité de commandement et peuvent accueillir un état-major embarqué.

- **Les forces aéronautiques**

La Marine française s'appuie enfin sur des forces aéronautiques complètes composées d'avions de chasse, de guet aérien, de patrouille maritime et d'hélicoptères. L'aviation de patrouille maritime est basée à terre. Les avions de chasse et de guet aérien sont les composantes essentielles du groupe aérien embarqué (GAé). Les hélicoptères sont dans le GAé mais aussi sur les frégates. Ils offrent une capacité d'action rapide à partir des navires.

Ces trois composantes donnent à cette force moderne une très grande polyvalence et une précieuse cohérence avec le groupe aérien embarqué qui rassemble le RAFALE M standard F3, le SUPER ÉTENDARD, l'e-2c HAWKEYE¹; le DAUPHIN Pedro², la composante hélicoptère qui aligne quatre types d'appareils : les CAÏMAN (NH90 marine), les PANTHERS, les LYNX, les DAUPHINS et les ec225 et l'aviation de patrouille, de surveillance et d'intervention maritime avec les Atlantique 2 et le Falcon 50

AERONEFS	
Groupe aérien embarqué	
Super-Etendard Modernisé - SEM	27
Rafale (dont 10 F1)	32
Hawkeye – E2C	3
Patrouille maritime et surveillance maritime	
Atlantique 2 – ATL2	22
Falcon 50 M	4
Falcon 200 Guardian	5
Hélicoptères de combat et de service public	
Lynx	22
Panther	16
Dauphin Pedro	3
NH 90 Caïman	7
EC225	2
Dauphin SP (dont Polynésie)	8
Aviation de soutien maritime	
Alouette III	25
Falcon 10	6
Xingu	11
Cap 10	7
Rallye	7

¹ Avion de guet aérien qui assure la sûreté de la force navale, le contrôle aérien, la coordination et le guidage d'assaut contre les objectifs navals et terrestres. Il joue à partir du porte-avions le rôle que l'AWACS joue à partir de la terre.

² Hélicoptère de sauvetage et de liaison, embarqué sur les frégates de type LA FAYETTE.

Enfin **la force maritime des fusiliers marins et commandos**, qui comprend environ 2 500 marins, répartis en neufs unités de protection défense, et six commandos de marine stationnés sur le territoire national, en métropole et outre-mer, a pour missions : la protection-défense des sites stratégiques et sensibles de la Marine et le renforcement de la protection des navires de la marine et des navires de commerce contre la menace que constituent la piraterie, les opérations spéciales, les missions générales aéromaritimes et l'action de l'État en mer.

L'ensemble de ces moyens permet à la Marine nationale d'intervenir sur un spectre d'activités extrêmement large et sur une aire géographique très étendue.

Cette diversité, la complexité naturelle des missions dans l'environnement aéromaritime et les contraintes financières ont imposé le développement de la polyvalence.

Cette polyvalence s'applique d'abord aux équipements : les frégates ou les avions de la Marine doivent être capables de conduire des missions dans plusieurs registres.

Pour remplir des missions qui vont de la dissuasion nucléaire à l'assistance aux naufragés, la Marine nationale doit disposer de bâtiments de guerre pour mener des actions militaires du "haut de spectre" partout où cela est nécessaire, mais elle doit aussi pouvoir utiliser des navires moins armés et moins chers pour le "bas de spectre" et les missions de sauvegarde maritime.

De ce point de vue, les espaces maritimes sont un lieu tout à fait propice à l'expression du continuum sécurité-défense, axe important du Livre blanc de 2008, et qu'il n'y a aucune raison de remettre en cause. Sur mer, les protagonistes, qu'il s'agisse d'acteurs privés ou étatiques s'observent, se jaugent, s'intimident.

Comme il s'agit d'espaces géographiques où ces protagonistes ont la possibilité de se trouver au contact les uns des autres, il existe une possibilité d'escalade souvent plus importante que dans d'autres milieux. Ce sont donc des espaces au sein desquels la détermination et la crédibilité des acteurs sont des facteurs clés.

OPÉRATIONS MAJEURES DE LA MARINE NATIONALE

- HARMATTAN : 2011 - mise en œuvre de la résolution 1973 en Libye - mandat ONU
- ATALANTA : 2008 à nos jours - lutte contre la piraterie au large de la Somalie - protection des navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) - groupe d'action maritime - mandats UE & ONU.
- FINUL NAVALE : 2006 à nos jours - surveillance de zone maritime le long des côtes libanaises - groupe d'action maritime - mandat ONU
- ENDURING FREEDOM : 2001 à nos jours - lutte contre le terrorisme en océan Indien - groupe d'action maritime ou groupe aéronaval - mandat ONU
- PAMIR : 2001/2002/2004/2006/2007/2010 - soutien des forces alliées en Afghanistan (ISAF) à partir de l'océan Indien • groupe aéronaval • mandat ONU
- TRIDENT : 1998/1999 - campagne aérienne contre la Serbie et positionnement d'un SNA devant Kotor pour contenir la flotte yougoslave - groupe aéronaval & SNA - mandat OTAN
- SHARP VIGILANCE/SHARP FENCE/SHARP GUARD : 1992/1996 • embargo maritime de la Yougoslavie • groupe d'action maritime & ATL - mandats ONU, OTAN & UEO
- ORYX : 1993 - participation au débarquement d'une force internationale en Somalie - groupe amphibie - mandat ONU
- SOUTHERN BREEZE : 1991 • participation aux opérations de déminage devant Koweït - groupe de guerre des mines - mandat UEO
- ARTIMON : 1991 - contrôle de l'embargo contre l'Irak puis DAGUET - groupe d'action maritime - mandat ONU
- SALAMANDRE : 1990 - patrouille au large de Djibouti puis l'Arabie Saoudite pour restaurer un climat de confiance dans la région après l'annexion du Koweït par l'Irak - groupe aéronaval • mandat ONU

Cette polyvalence s'applique également aux hommes. Sur un bâtiment de la Marine nationale, les marins ont plusieurs métiers, qu'ils doivent pratiquer avec le plus haut degré de professionnalisme.

b) Parmi les cinq plus grandes marines du monde ?

Il est complexe de définir des critères de comparaison permettant de donner un rang mondial aux marines.

En effet, l'obsolescence des matériels, les savoir-faire spécifiques, l'entraînement et la qualification des équipages sont quelques-uns des éléments majeurs qualifiant les grandes marines mondiales.

Mais au-delà du tonnage, une marine se juge sur trois critères : **son aptitude à durer en mer, qui renvoie au rayon d'action marine côtière ou hauturière, son panel d'action (protection de ses côtes, projection de puissance, projection de forces, missions de sécurité comme la lutte contre les trafics illicites ou la police des pêches) ; enfin, son niveau opérationnel**

incluant sa maîtrise des savoir-faire : posséder des sous-marins qui ne naviguent pas ou des équipages qui ne participent pas à des opérations diminue considérablement la crédibilité de l'outil.

En se référant au tableau ci-dessous, la Marine française se plaçait, en 2011, parmi les cinq plus grandes marines du monde.

Aussi bien par la variété des moyens navals mis en œuvre (porte-avions, SNLE, SNA, frégates) que par le taux important d'activité, elle démontre en permanence une grande maîtrise de ses outils et un niveau opérationnel très élevé.

PAYS (chiffres 2010)	CHINE	ÉTATS-UNIS	FRANCE	GRANDE-BRETAGNE	INDE	JAPON	RUSSIE
Tonnage (t)*	919 950	3 148 000	300 635	338 550	243 915	385 310	1 106 770
Age moyen des bâtiments (années)	13,4	20,67	19,8	23,17	26,8	11,8	23,5
Nombre d'hommes	200 000	331 000	42 300	35 000	53 500	45 000	120 000
Porte-avions (¹) dont porte-avions	0	11 ⁽¹⁾	1 ⁽¹⁾	2	2	1	1
Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins	1	14	4	4	0	0	14
Sous-marins nucléaires d'attaque	4	52	6	7	1	0	19
Sous-marins classiques	46	0	0	0	14	22	22
Grands bâtiments de combat	69	112	16	25	21	41	33
Grands bâtiments amphibies	2	32	4	7	1	1	0
Grands bâtiments de soutien	8	115	4	12	3	5	6

* Chiffres Flottes de combat.

c) Qui s'efforce de couvrir des besoins stratégiques

Grâce à ces moyens, la Marine française prend une place essentielle dans chacune des cinq fonctions stratégiques définies par le Livre Blanc :

- **la fonction connaissance anticipation** : Le renseignement d'intérêt maritime ou portant sur les activités dans les pays et en particulier sur le littoral où se concentre 80 % de l'activité humaine. Les déploiements des bâtiments de la Marine, et en particulier ceux des frégates et des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), s'inscrivent dans la fonction connaissance-anticipation car ils sont autant d'occasions de contribuer au recueil du

renseignement lors des opérations, des exercices ou des escales. Les savoir-faire maritimes techniques et opérationnels évalués à ces occasions révèlent souvent plus largement les capacités de défense du pays visité.

Grâce au système de surveillance maritime baptisé SPATIONAV2, la France échange des informations avec ses partenaires, et en particulier avec l'Union européenne et l'OTAN. Au final, ce travail de renseignement permet une connaissance précise de l'activité maritime et, par conséquent, une intervention plus efficace ;

- **la fonction dissuasion** : la dissuasion grâce aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), missiles air/sol moyenne portée améliorés emportés par les avions du Charles de Gaulle : la marine embarque plus de 90 % des têtes nucléaires françaises ;

- **la fonction prévention** : la prévention et la lutte contre les activités dangereuses ou illicites avant qu'elles n'atteignent les intérêts stratégiques de la France et de l'Union européenne, notamment le long de l'axe de crise, lutte contre la piraterie, mesures de confiance auprès de toutes les marines. Il faut également agir pour éviter l'apparition ou l'aggravation de menaces contre nos intérêts. Dans ce domaine, les délais de réaction tolérés par l'opinion publique et le politique sont de plus en plus courts en raison de la compression des temps politique, médiatique et militaire. Ils nécessitent un prépositionnement et une permanence des moyens navals au plus près des zones à risques pour garantir une action rapide ;

- **la fonction protection** : les menaces contre la population et les ressortissants français peuvent prendre des formes diverses allant de l'attaque terroriste contre un navire de commerce à la prise d'otages à terre ou sur des navires. L'augmentation du nombre de Français à l'étranger accroît pour l'État le besoin en moyens de protection et d'évacuation. La fonction protection concerne également la protection de nos infrastructures d'intérêt national (ports, installations off-shore, champs d'éoliennes etc.) ;

- **la fonction intervention** : la projection de puissance à partir du porte-avions, des sous-marins d'attaque ou des frégates, ou mise à terre de commandos ou de troupes. Si leur déplacement n'est pas aussi rapide que celui des forces aériennes, les forces navales peuvent parcourir sans contrainte diplomatique jusqu'à 1 000 km par jour : ceci place le détroit d'Ormuz à douze jours et celui de Malacca à vingt-cinq jours de mer du port de Toulon. Les capacités qui lui sont dédiées reflètent l'ambition politique de la France et permettent de remplir la quasi-totalité des autres fonctions stratégiques.

2. Une organisation de l'action de l'Etat en mer qui a fait ses preuves

La France est dotée depuis 1978 d'une organisation originale pour son action en mer reposant sur la coordination des administrations agissant en mer (marine nationale, douanes, affaires maritimes, police nationale, gendarmerie nationale, sécurité civile) sous l'autorité unique d'un délégué du Gouvernement, par bassin maritime : les préfets maritimes en métropole et les préfets de zone de défense outre-mer.

La gendarmerie maritime



Source : SG mer

a) Une coordination des administrations agissant en mer sous l'autorité unique d'un délégué du Gouvernement

Cette organisation simple et économe a montré son efficacité, qui a été renforcée par la création de la fonction garde-côtes en 2009. La fonction garde-côtes a pour but d'améliorer la cohérence de l'action des administrations maritimes et d'offrir une meilleure visibilité à l'international dans un domaine, la mer, où l'on ne peut agir en se cantonnant aux limites de nos zones.

Elle est placée sous l'autorité du Premier ministre et mise en œuvre par le Secrétaire général de la mer. La fonction garde-côtes est dotée d'un comité directeur et d'un centre de tenue de situation maritime. Un comité directeur, constitué des directeurs des administrations agissant en mer et présidé par le Secrétariat général à la mer, prépare et met en œuvre les

décisions du Gouvernement concernant la fonction garde-côtes : priorités d'action, schéma directeur des moyens, mutualisation des moyens, coopération internationale, formation.

En quelques mois, il a déjà retenu la création d'un centre unique de l'action de l'Etat en mer en Polynésie française, l'organisation de la mutualisation des moyens maritimes à La Réunion, la mise en place de formations communes aux agents publics intervenant en mer et réunit les moyens pour constituer le centre opérationnel de la fonction garde-côtes.

Le Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (CoFGC) est un centre interministériel placé sous l'autorité du Premier ministre et dirigé par le Secrétaire général de la mer. Chargé de la tenue de la situation maritime de référence, il a pour missions l'information permanente du gouvernement, l'observation et l'analyse des flux maritimes pour permettre aux autorités nationales l'adaptation des priorités d'action (analyse d'autant plus pertinente qu'elle est conduite par des agents provenant d'administrations différentes) tout en étant le point d'entrée des coopérations internationales en matière de situation maritime (NCC).

Comme l'a souligné l'Amiral Bernard Rogel, chef d'État-major de la Marine : *« A elle seule, la Marine nationale apporte sa contribution, à titre principal ou accessoire, à 44 des 45 missions de l'action de l'Etat en mer. L'organisation française a largement fait ses preuves et repose sur une autorité nationale, le SG/mer qui agit au nom du Premier ministre, et sur une autorité régionale, le Préfet maritime, qui a le pouvoir de coordonner les moyens des autres administrations pour faire respecter les droits de l'Etat en mer ».*

b) Un dispositif qui fait ses preuves

La raison d'être de la fonction garde-côtes est bien de parvenir au développement de synergies entre les administrations concourant à l'action de l'Etat en mer dans un contexte de contraintes budgétaires croissantes et au moment où nombre de moyens ont besoin d'être renouvelés, notamment outre-mer.

Car l'efficacité d'un dispositif, en vue d'un effet à obtenir, s'obtient aussi au travers de synergies dans la formation du personnel, les doctrines, les organisations des administrations respectives, les infrastructures et l'interopérabilité des matériels, par exemple. Une démarche capacitaire n'est pertinente que si elle est globale. C'est d'autant plus vrai en période de difficultés financières.

Cet objectif de synergie s'est notamment concrétisé par l'instauration récente pour les différentes administrations qui interviennent en mer et que sont la Marine nationale, les douanes, la sécurité civile, les affaires maritimes... de sessions de formation supérieures communes sur l'action de l'Etat en mer.

Dans le domaine de la surveillance maritime, qui inclut de plus en plus une dimension satellitaire, des efforts ont été déployés avec la Commission européenne, dans le cadre de la Politique Maritime Intégrée de l'Union Européenne, pour favoriser le partage de l'information entre des secteurs de compétences très différents, qui traitent soit de contrôle des pêches, soit d'immigration illégale, de lutte contre les narcotrafics ou encore d'assistance et de sauvetage en mer.

Il demeure néanmoins que, parmi les administrations qui concourent à la fonction gardes-côtes, la Marine nationale apporte environ 80% des moyens (essentiellement du fait de sa compétence d'administration hauturière). Pour les missions de sûreté en haute mer, notamment, nos actions requièrent des moyens aéromaritimes adaptés et performants tout en restant dans une zone de coûts acceptable.

B. LA FRANCE SOUHAITE MAINTENIR SON RANG ET UNE PRÉSENCE MARITIME SUR TOUS LES OCÉANS

L'engagement de l'État français à construire et à entretenir une Marine de haute mer est le produit d'un consensus politique qui s'est maintenu par-delà les alternances et renforcé ces dernières années.

Comme l'a souligné le Contre-amiral Patrick Chevallereau, : *« Il y a chez nous l'existence d'une ambition maritime affichée par les autorités gouvernementales et le monde politique en général. »*

Chacun des responsables politiques se retrouverait en effet dans ces mots du **Général de Gaulle**, devant les élèves de l'Ecole Navale, en 1965 : *« [...] le destin de cette France pour laquelle la mer est à la fois un obstacle, c'est-à-dire une défense, et aussi un chemin, c'est-à-dire un moyen de se répandre, de la France qui est le cap d'un continent avec ses trois façades sur la mer, de la France qui est par conséquent marquée pour être une grande puissance maritime ».*

Les récentes élections présidentielles l'ont confirmé : il y a consensus autour de l'idée que posséder une vraie marine est un moyen bon marché, en termes de rapport coût/efficacité, de compter dans l'avenir de la planète.

Ainsi que le considérait le **Président Sarkozy**, au Havre en 2008 : **« Notre avenir dépend de la mer [...] je veux donc que notre Nation soit désormais à la hauteur de ses responsabilités et de ses opportunités de très grande puissance maritime, pour les Français d'aujourd'hui, mais aussi pour les hommes et les femmes de demain. ».**

De même, alors qu'il était candidat, le Président de la République François Hollande a-t-il souligné, dans un entretien à la revue Marine & océans : *« la mer est depuis trop longtemps la grande oubliée du débat public et des stratégies nationales définies.....Si la France détient ici un potentiel*

majeur pour son avenir, encore doit-elle se donner les moyens politiques et administratifs de concrétiser cette ambition maritime. ».

Cette ambition politique commune, quelle est-elle ? A quel niveau se situe-t-elle ? Sur quelle géographie ? Avec quel degré d'ambition et d'autonomie ?

Si on s'en tient au Livre Blanc de 2008, la Marine française doit être en mesure :

- d'assurer la mise en œuvre de la dissuasion et en garantir la sûreté ;

- de faire face, avec les autres armées et les alliés, aux menaces et aux risques pesant sur nos sociétés.

- d'assurer la sauvegarde maritime de nos approches maritimes et de nos intérêts.

- d'exploiter la dimension stratégique des mers pour prévenir les situations de crises ;

- de maîtriser les espaces océaniques d'intérêts pour garantir aux opérations interarmées un accès privilégié aux théâtres et, si nécessaire, pour projeter de la puissance ou des forces.

Si l'on s'en tient à l'ambition, décrite ici de façon très générale, la question porte sur les moyens : le format actuel de la marine permet-il d'atteindre tous ces objectifs et dans quelles conditions ?

Ces objectifs n'ont-ils pas, au regard du processus de maritimisation décrit dans la première partie, changé d'échelle ?

Voilà les questions qui ont occupé le groupe de travail. Il nous est apparu particulièrement important de bien évaluer les rapports entre les ambitions maritimes et les moyens des forces navales, entre les objectifs et les forces nécessaires pour les atteindre.

Car dans le contexte actuel de rigueur budgétaire, les enjeux se situent dans cette corrélation entre les ambitions politiques et leurs traductions matérielles. Deux écueils sont, en effet, à éviter : se fixer des ambitions sans rapport avec nos moyens ou faire des choix budgétaires sans mesurer la révision des ambitions qu'ils impliquent.

Comme le souligne le Président de la République dans sa lettre de mission au président de la commission du Livre Blanc, il convient d'accorder une importance particulière à la « *cohérence à rétablir entre les missions, le format et les équipements des armées* »

Ce n'est pas le lieu ici de décrire par le menu l'ensemble des moyens militaires exigés pour atteindre les contrats opérationnels de la Marine.

Cette opération de mise en cohérence entre les objectifs et leur traduction en nombre de jours de mer selon les types de bâtiments sera faite en

son temps pour préparer la loi de programmation. On connaît la rigueur de l'exercice, mais aussi son caractère formel qui contribue aussi bien à la préparation de la décision qu'à sa justification à posteriori.

Si l'on s'en tient aux principales attentes des pouvoirs publics à l'égard de la Marine, à savoir le maintien des composantes de la force de dissuasion nucléaire, une capacité d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations et d'assurer des missions de souveraineté et d'assistance dans l'ensemble de l'espace maritime français, quels sont les moyens nécessaires ?

1. La volonté de maintenir toutes les composantes de la force de dissuasion nucléaire et une capacité d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations constitue une exigence forte en termes de moyens militaires.

La France, membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies, maintient, malgré les difficultés liées à la situation de ses finances publiques, une ambition inchangée de rester maîtresse de son destin et de peser sur les affaires de la planète.

La conséquence de cette ambition est la volonté de disposer des moyens de commandement, en personnel et en matériel, pour mener une opération autonome, être un partenaire majeur et assurer une entrée en premier dans le cadre d'une opération de haute intensité.

En raison de sa présence sur toutes les mers du globe, de l'existence d'une zone d'instabilité qui longe les côtes de l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient et de la montée en puissance de nouveaux acteurs stratégiques, la France a maintenu une marine de combat de haute mer conçue pour faire respecter ses intérêts partout où ils sont susceptibles d'être menacés.

Elle a conservé, malgré la diminution du format de sa marine, la capacité de projeter, si nécessaire, les moyens permettant d'emporter la décision et de permettre à la France de participer, au meilleur niveau, aux coalitions internationales.

Si la France ne court plus le risque d'une invasion, le Livre blanc de 2008 a constaté que d'autres menaces pesaient sur ses intérêts vitaux, c'est-à-dire sur les éléments constitutifs de son identité et de son existence en tant qu'Etat-Nation, tels que la prolifération nucléaire, biologique et chimique ainsi que les menaces liés aux missiles balistiques et de croisière.

Dans la doctrine stratégique française, la nation protège ses intérêts vitaux grâce à la dissuasion nucléaire.

L'importance de cette dissuasion vient d'être confirmée par le nouveau Président de la République, le 4 juillet, à l'île Longue où il a confirmé : *« l'engagement qui est le nôtre pour préserver ce qui est un élément essentiel de notre sécurité, c'est à dire la dissuasion (...) Malgré les difficultés financières, malgré les contraintes de toutes sortes, malgré les*

efforts qu'il nous faut engager dans beaucoup de domaines, pour lesquels nous sommes mobilisés, l'éducation nationale, la santé, la solidarité, l'attachement aux plus jeunes, aux plus anciens, nous devons continuer à faire un effort pour permettre que notre dissuasion nucléaire soit toujours respectée ».

La composante navale de la dissuasion représente un quart du budget de la marine. **Il s'agit donc d'un engagement fort aux conséquences budgétaires importantes.**

Jusqu'ici les différents gouvernements ont également souhaité disposer d'une véritable **capacité d'intervention pour faire respecter nos intérêts et projeter les moyens permettant d'emporter la décision tout en participant, au meilleur niveau, aux coalitions internationales.**

Cette capacité suppose d'avoir à disposition le porte-avions et son groupe aérien, un BPC muni d'hélicoptères d'assaut, un SNA et des frégates afin de faire face à des forces adverses en imposant une supériorité aéromaritime sur mer, au-dessus et en dessous, projeter de la puissance ou des forces de la mer vers la terre et, éventuellement, évacuer des ressortissants avec des BPC.

Aujourd'hui, la Marine française reste la seule marine européenne capable d'agir sur tout le spectre de ces activités. Alors que la planète s'arme dans le domaine naval, les pays membres de l'UE ne semblent pas vouloir, à court terme, de se doter des outils politiques et matériels permettant de disposer d'une capacité d'action collective.

Face aux enjeux de ce monde incertain, l'Europe est donc condamnée durablement à s'appuyer sur la France qui a su conserver des moyens d'intervention rares et précieux. Par exemple, en République de Côte d'Ivoire, 50% des personnes évacuées par la marine française étaient ressortissants d'autres pays membres de l'Union Européenne.

Ces moyens forment un tout cohérent qui a été fortement sollicité pendant l'année 2011 illustrant l'éventail des missions susceptibles d'être menées avec le format actuel.

Sur les douze derniers mois, le niveau d'activité de la marine a, en effet, très fortement augmenté en raison de sa participation, aux côtés d'autres armées, à de nombreuses opérations combinées.

Cette intense activité s'est caractérisée par un engagement sur de nombreux théâtres.

Dans l'Océan Indien tout d'abord, où le groupe aéronaval a été déployé pour apporter son soutien aux opérations en Afghanistan, dans le cadre de la mission AGAPANTHE.

Toujours dans l'Océan Indien, la participation de la marine à l'opération ATALANTA de lutte contre la piraterie s'est aussi traduite par la présence permanente d'une frégate.

En Afrique, les moyens de la marine ont été utilisés lors des opérations anti-terroristes au Sahel avec un dispositif qui a compté jusqu'à 3 Atlantique 2, un FALCON 50M et 8 équipages. En Côte d'Ivoire, le BPC a joué un rôle déterminant au cours de l'opération Licorne, restant 63 jours à la mer sans toucher terre.

En Méditerranée enfin, l'opération HARMATTAN a nécessité un niveau d'engagement exceptionnel de l'ensemble des composantes de la marine.

Cet exercice de vérité a permis de mesurer la réactivité de la marine française, mais aussi la capacité à mener des opérations de haute intensité, exigeant un haut niveau de coopération interarmées, inter-composantes et interalliée.

Ainsi, 29 bâtiments se sont succédé au large de la Libye pour assurer la permanence du volet naval de l'engagement militaire, contrôler l'espace aéromaritime, opérer des missions de renseignement et conduire des frappes coordonnées impliquant des avions de chasse, des hélicoptères, des avions de patrouille maritime et des bâtiments de surface en appui-feu naval.

2. La volonté d'assurer des missions de souveraineté et d'assistance dans l'ensemble de l'espace maritime français

Ces missions de combat ont été menées de manière concomitante aux missions permanentes de la Marine.

Des patrouilleurs aux chasseurs de mines en passant par les avions de patrouille maritime, les moyens de la Marine assurent la protection de notre souveraineté dans les approches maritimes, les eaux territoriales, la ZEE, et les abords des grands ports, et les zones maritimes d'intérêts.

Ces missions, on l'aura compris, ne font que croître au fur à mesure que le nombre des acteurs en mer augmente. Car plus leur nombre progresse, plus l'activité de sauvegarde maritime pour surveiller, prévenir, secourir, interdire ou intercepter augmente.

A titre d'exemple, on peut citer pour 2011 :

- la lutte contre le narcotrafic dans l'arc antillais : 5 navires ont été déroutés et près de 9 tonnes de cocaïne saisies ;
- l'immigration clandestine à Mayotte en provenance des Comores : 2 236 migrants et 132 passeurs ont été interceptés ;
- la police des pêches a représenté plus de 1 000 jours de mer et 200 heures de vol. Les unités de la marine ont contrôlé plus de 3 000 navires et en ont dérouté près de 50 ;
- la recherche et le sauvetage en mer a permis cette année de sauver 400 vies ;

- la prévention des pollutions maritimes qui a permis d'intercepter et de dérouter plusieurs navires ;
- le remorquage d'urgence de 9 navires en difficulté et une vingtaine d'escortes réalisées par les navires affrétés par la marine.

Les forces navales qui assurent ces missions de sauvegarde doivent par ailleurs se tenir prêtes et être en nombre suffisant pour faire face aux catastrophes naturelles et industrielles, notamment dans les DOM-COM qui sont particulièrement exposés aux séismes et aux cyclones.

Rappelons que, lors du séisme et du tsunami qui ont touché Fukushima, les forces navales japonaises ont mobilisé jusqu'à 47 bâtiments auxquels il faut ajouter 16 bâtiments de l'US Navy, dont le porte-avions Ronald Reagan.

Ces missions de sauvegarde maritime viennent s'ajouter à une présence permanente des forces navales françaises sur l'ensemble des océans afin de dissuader, contenir et/ou anticiper des crises potentielles.

Dans un contexte marqué par l'augmentation de la piraterie et les risques du terrorisme maritime, les bâtiments de la Marine nationale doivent aujourd'hui être également capables de durer à la mer et d'être suffisamment armés pour faire face à une piraterie plus violente.

La marine nationale, par sa présence continue sur tous les océans, est également un acteur majeur de la protection des Français dans le monde.

Les capacités de la Marine nationale et notamment les bâtiments de projection et de commandement (BPC) permettent de protéger rapidement les ressortissants français à l'étranger (République de Côte d'Ivoire, Liban) ou les personnes menacées (Libye) ou en difficulté (tremblement de terre à Haïti, Tsunami en Indonésie).

Le prépositionnement des BPC à proximité des zones de crises potentielles (golfe de Guinée, océan Indien) permet une rapidité d'intervention souvent décisive.

Les bâtiments de la Marine présents dans le golfe de Guinée, en mer Méditerranée, en océan Indien, en Atlantique ou autour de nos DOM/COM répondent à cet impératif de prévention.

Il s'agit aussi de prévenir les prétentions de certains Etats sur les espaces maritimes français en y faisant croiser des bâtiments et patrouiller des aéronefs militaires.

Par une présence ostensible (frégates/avions de patrouille maritime) ou discrète (SNA), la Marine nationale conduit des opérations de nature à dissuader les agressions et les crises potentielles.

3. Une ambition aujourd'hui confrontée à un format étriqué.

Lors de ses auditions par la commission ou par le groupe de travail, l'Amiral Bernard Rogel a l'habitude de dire que « *Le format de notre Marine nationale est « juste suffisant » pour remplir toutes les missions qui lui sont dévolues, le cas échéant au prix de certains arbitrages* »

Force est de constater que l'ensemble des opérations menées en 2011 ont confirmé la valeur du modèle de préparation opérationnelle, et notamment la polyvalence des bâtiments et des équipages qui peuvent changer de missions sans difficulté.

Ainsi, ce sont bien les mêmes marins qui neutralisent les engins explosifs en Baie de Somme et qui, quelques semaines plus tard, interviennent au large de Misratah.

L'année 2011 a apporté la preuve que la Marine était bien équipée et bien entraînée, mais cela n'a cependant pas été sans arbitrages. En effet, plusieurs missions de présence ou d'entraînement ont dû être annulées ou interrompues.

Alors que la coalition avait à affronter, en Libye, un ennemi dont la capacité de nuisance était somme toute limitée, du moins très différente de celle que nous aurions à affronter si, par malheur, il nous fallait intervenir en Syrie ou en Iran, la marine n'a pu mener ses missions au sein de la coalition qu'en supprimant certaines missions permanentes, en détournant un SNA de sa mission de soutien des SNLE, ou en annulant des opérations contre les narcotrafiquants.

Comme l'a souligné le Vice-amiral d'escadre Xavier Magne, commandant de la Force d'Action Navale : « *la Marine ne peut plus répondre à toutes les sollicitations opérationnelles. Nous n'avons plus le nombre de jours en mer suffisant* ».

L'écrasement du temps médiatique, politique et militaire est tel que, dès qu'une crise surgit, il faut instantanément jeter un dispositif à la mer. La présence de forces prépositionnées à la mer à proximité des zones de crise garantit cette rapidité d'action. La polyvalence des moyens y contribue puisqu'il faut pouvoir remplir tout à la fois des missions très diverses, comme la surveillance de la pêche au thon rouge, la gestion d'une crise internationale au large de la Libye ou du Liban, la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien ou encore la garantie de la liberté de circulation dans le Golfe arabo-persique.

Cependant, la multiplication des missions liée à l'augmentation des acteurs en mer et du niveau des menaces met sous tension les forces navales.

Ainsi la disponibilité des forces n'a pu être maintenue qu'au prix d'une tension extrême sur les moyens de soutien. La contrainte financière conduit à faire des impasses sur les rechanges, en armes et en équipements.

Pour arriver à produire de la disponibilité, **la marine a dû renoncer à disposer de moyens redondants permettant d'assurer une disponibilité permanente**. De ce fait, selon le Vice-amiral d'escadre Xavier Magne : « *La résistance en mer est aujourd'hui moins élevée que par le passé car si un équipement normal tombe en panne, la pièce de rechange est souvent inexistante* ». **Le taux de disponibilité de certains bâtiments s'en ressent.**

La Marine a été sollicitée de manière exceptionnelle. L'outil naval requiert aujourd'hui une grande énergie pour le maintien et la régénération du potentiel tout en maîtrisant les coûts du maintien en condition opérationnelle. Cet effort de maîtrise des coûts doit être mené dans un contexte de réformes qui est aussi l'un des grands défis à relever par la Marine à l'instar des autres armées.

Alors que les missions augmentent du fait de la maritimisation du monde, les moyens de la Marine semblent désormais sous le seuil de suffisance.

Cette situation s'explique par l'évolution du format de sa flotte et les retards dans le renouvellement de ses bâtiments.

C. LES CONTRAINTES BUDGÉTAIRES ONT CONDUIT À LIMITER SON FORMAT ET A RETARDER SON RENOUVELLEMENT.

Pour faire face à la contrainte géographique d'un territoire maritime aussi vaste ainsi qu'à l'augmentation des risques et des menaces en mer, force est de constater, au vu des chiffres, que la Marine a vu son format considérablement réduit ces dernières années

1. Un format sensiblement réduit qui entraîne déjà des ruptures de capacité

La réduction du format de la Marine française peut se constater aussi bien au niveau des cibles définies par les lois de programmation qu'à travers le décompte des moyens opérationnels en cette année 2012.

Au niveau des cibles, on observe de la cible dite « Marine 2015 », prévue par la loi de programmation 2003-2008, à la cible du Livre Blanc de 2008, une réduction de 20 % du nombre des bâtiments qui passe de 101 à 81 (SNLE compris) et une réduction de 3 % des aéronefs. La réduction est sensible pour la flotte de surface : suppression d'un porte-avions, diminution de 31 % des frégates, de 33 % des bâtiments logistiques et des bâtiments d'interventions et de souveraineté.

Cette réduction faisait suite à celle engagée par le Livre Blanc de 1994 qui avaient prévu une diminution de 33 % des moyens de la FOST, de 25 % des SNA.

De surcroît, la LPM 2008 avait consacré un retard moyen de 4 ans des commandes et livraisons de la moitié environ des programmes de la Marine, repoussés durant la période 2015-2020. Ainsi nombre de commandes de programmes majeurs tels que les FREMM ou les BATISMAR pour les bâtiments ou les RAFALES et les AVISMAR pour l'aéronavals ont été repoussées aux années postérieures à 2020. Ce décalage dans le temps des commandes à la loi de programme 2020-2025 concernent 22 bâtiments sur 51 et 31 aéronefs sur 91.

La réduction sensible des formats cible a évidemment déjà entraîné une réduction du format réalisé de la Marine entre 2000 et 2012 comme l'illustre le tableau suivant :

<i>Réduction globale</i>	FORMAT 2000	FORMAT 2004	FORMAT 2012	Réduction 2000- 2012
BATIMENTS dont SNLE	107	102	86	20%
AERONEFS	209	199	170	19%

Selon l'expression de l'amiral Guillaud : « *La Marine s'est rationalisée.* » 19 bâtiments ont été retirés du service actif entre 2009 et 2012 dont 15 n'ont pas été remplacés.

Le format du Livre blanc de 2008 de disposer de 18 FREMM a été réduit à 11 ans en loi de programmation militaire. Enfin le projet du deuxième porte-avions a été abandonné.

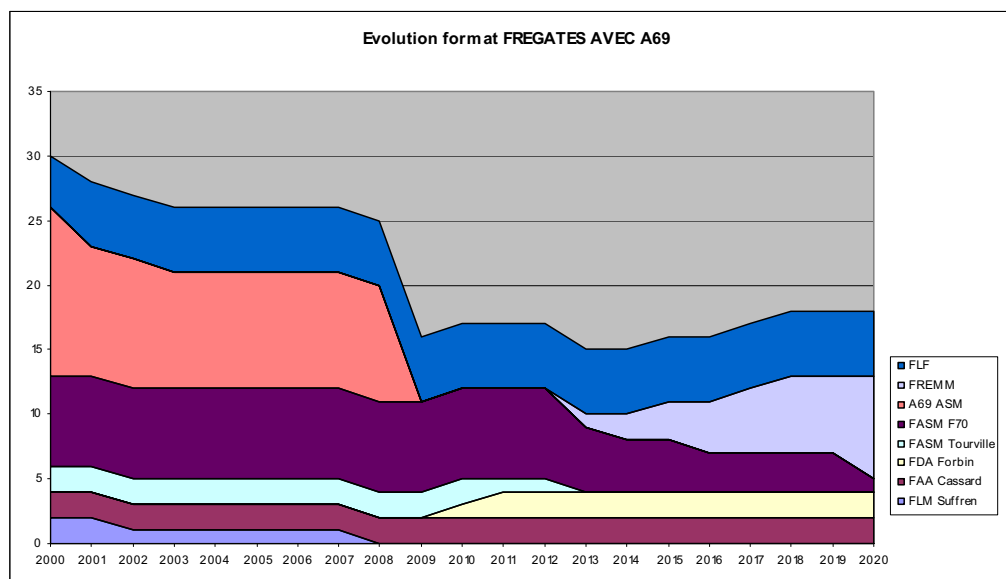
La réduction des moyens est d'autant plus sensible qu'elle a été aggravée par des retraits temporaires de capacités de certaines flottes qui ont été maintenues à quai, faute de moyens pour leur assurer des conditions opérationnelles.

Ainsi, sur cette période 2000-2012, le nombre de frégates a été diminué de 43 % si l'on considère les retraits temporaires de capacités.

La réduction est plus faible pour l'aéronavale avec une diminution de 21 % des Atlantique, de 30 % des hélicoptères de combat et de 55 % des avions de surveillance et d'intervention maritime. En revanche les moyens de la flotte sous-marine ont été maintenus.

En haut du spectre, la France a perdu la permanence en mer du groupement aéroporté en renonçant à un deuxième porte-avions.

Au niveau des frégates, même en prenant en compte la programmation des renouvellements prévus par la précédente loi de programmation, le format pour les années 2020 est en net recul par rapport aux années 2000, comme l'illustre le schéma suivant.



Ainsi, faute de moyens financiers, la modernisation et le renouvellement des équipements ont été étalés dans le temps et leur format réduit.

En bas du spectre, le bilan annuel des missions de souveraineté et d'assistance dans les espaces maritimes de l'outre-mer, établi par le Secrétariat général à la mer en Septembre 2010, montre que, dans certains domaines, les moyens actuels de la Marine ne permettent plus de remplir les missions traditionnelles de l'Etat en mer. Le bilan constate ainsi :

« - une incapacité à intervenir en haute mer et à y employer la force en zone maritime en Guyane de 2016 à 2018 (voire davantage), incapacité gravement préjudiciable à la préservation de la souveraineté et de la ressource halieutique et à la lutte contre les trafics illégaux dans une zone économique soumise à la pression des pillards étrangers ;

- une forte dégradation des capacités de surveillance et d'intervention en haute mer en zone maritime sud de l'Océan Indien à l'horizon 2015, alors que les besoins croissent pour répondre à des enjeux significatifs (souveraineté, sûreté, protection de l'environnement marin et des ressources halieutiques) ;

- dans le Pacifique sud, outre les difficultés en termes de moyens nautiques hauturiers en zone maritime Polynésie française, une rupture capacitaire majeure, avec un impact fort sur la conduite des missions de souveraineté et d'assistance dans les espaces maritimes nationaux et au profit des Etats de la région, rupture engendrée par le non-remplacement, de 2015 à 2018, voire 2020, des avions de surveillance maritime Guardian basés à Papeete et Nouméa, que semble envisager le ministère de la défense. »

Alors que les conséquences des principales ruptures capacitaires semblent lourdes, au regard des enjeux, en Guyane, dans la zone maritime sud

de l'Océan Indien et, dans une moindre mesure, en Polynésie française, elles paraissent plus soutenables en Nouvelle-Calédonie et aux Antilles (où les moyens de lutte contre le narcotrafic, la mission principale, devraient même être renforcés).

L'impact des « ruptures temporaires de capacités » devrait se faire sentir progressivement, relativement soutenable jusqu'à l'été 2015, où la capacité en patrouilleurs hauturiers baissera de moins d'un tiers par rapport à 2010, il pèsera ensuite de plus en plus fortement, cette réduction devant dépasser les 40 % à l'issue de l'été 2015 et les 70 % à l'été 2016.

Il existe même un risque de rupture totale de cette capacité essentielle en cas de retard de livraison du premier BATSIMAR, aujourd'hui envisagée en 2018, avec ensuite un rythme d'arrivée de deux par an (de l'été 2017 à l'été 2018, un seul patrouilleur hauturier devrait être basé outre-mer, le PSP Malin à La Réunion).

La même difficulté se retrouve pour les capacités de surveillance aérienne « hauturière », avec le retrait du service actif des Gardian du Pacifique en 2015. **Les années 2015 à 2019 apparaissent donc particulièrement critiques.**

La diminution du format de la Marine concerne également le personnel.

La Marine conduit une déflation de ses effectifs de 6 000 personnes, militaires et civils, entre 2008 et 2015. En l'espace de 18 ans, les effectifs seront passés de 64 500 (dont 18 000 appelés) à 35 000 marins. Effectuée en application du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale (LBDSN) et de la Révision générale des politiques publiques (RGPP), cette déflation est menée grâce à une diminution de la taille des équipages des bâtiments, à une réduction du nombre de bâtiments et à un effort sur les soutiens.

La Marine s'organise ainsi pour adapter les ressources disponibles afin d'armer les noyaux des futurs équipages des FREMM, du BPC Dixmude et du premier SNA du type BARRACUDA, alors qu'au même moment s'opère le désarmement des unités anciennes (FASM Tourville).

Or comme l'a fait observer le Vice-amiral d'escadre Xavier Magne : *« une frégate comme l'Aquitaine a un équipage de 94 personnes auquel il faut ajouter 14 personnes pour le détachement aérien, alors que Tourville disposait de 330 marins. Cette division par trois des équipages est un défi considérable, une révolution copernicienne. La conséquence est que nous devons disposer d'un personnel qualifié, polyvalent et très entraîné, ce qui pose à l'usage une question pour la résilience à la mer de ces bâtiments. Sera-t-on toujours capable de basculer d'une mission à l'autre pour les frégates avec des équipages aussi restreints ? »*

2. Une flotte qui vieillit

Les décalages décidés lors des deux dernières lois de programmation, de quatre ans en moyenne, reportent sur la prochaine loi de programmation la charge du financement de ses commandes dont l'horizon se situe désormais entre les années 2020 et 2025.

- 85 % du parc de frégates de premier rang est à remplacer ou moderniser dans les 10 prochaines années ;

- 100 % de la composante guerre des mines d'ici 12 ans ;

- 100 % de la composante SNA sont à remplacer d'ici 16 ans.

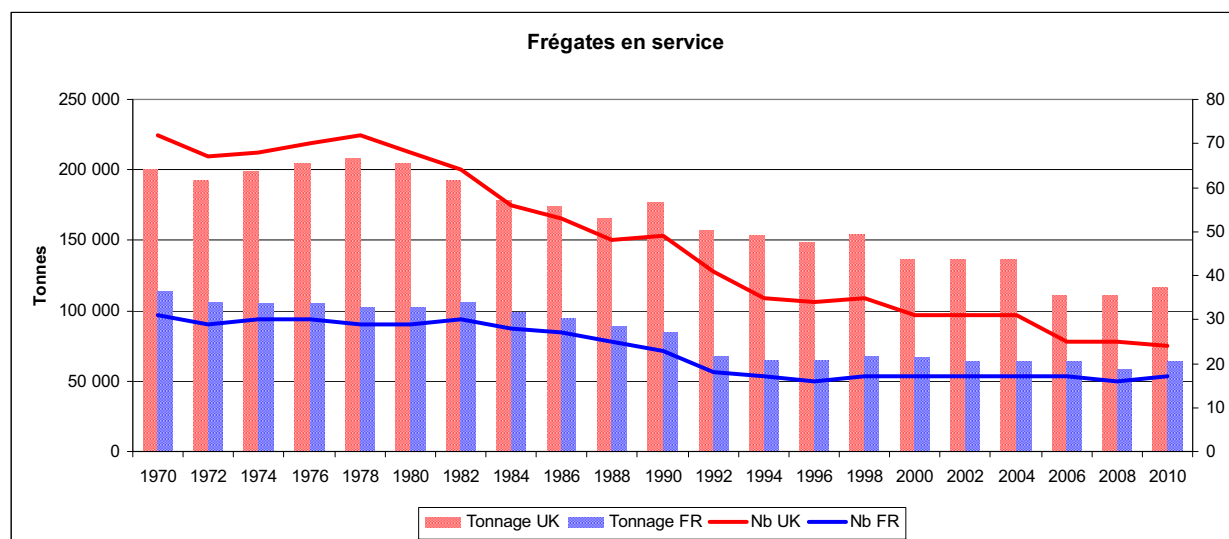
Comme l'a souligné l'Amiral Bernard Rogel : « La durée de vie moyenne d'un bâtiment est de 30 ans. Aujourd'hui beaucoup ont plus de 25 ans (frégates, SNA, patrouilleurs). »

Autrement dit, un effort important d'investissements sera nécessaire, ne serait-ce que pour maintenir le format actuel de la Marine.

La majeure partie des programmes de modernisation ou de renouvellement des équipements à effet majeur reste à être payée à partir de 2012.

Ainsi, 84 % du programme BARRACUDA, qui doit remplacer les SNA actuels reste à financer, tout comme 67 % du programme FREMM qui doit assurer le renouvellement des frégates de premier rang et 45 % du programme RAFALE.

Si on prend l'exemple des frégates qui agissent sur tout le spectre d'interventions de la basse à la haute intensité, par tous les temps et pour tout type de durée, **leur nombre est passé, en France, de 30 dans les années 70 à un peu plus de 20 dans les 2010, une diminution plus significative qu'au Royaume-Uni où leur nombre se situe autour de 25 pour un tonnage cumulé presque deux fois supérieur au tonnage français.**



3. Les programmes de modernisation devront trouver un financement dans un contexte budgétaire contraint

Age moyen des bâtiments et programmes de renouvellement correspondants.

FAMILLE	TYPE	Nbre d'unités	Âge moyen	Renouvellements programmés	Programme
PA	Porte-avions	1	11	/	
Bâtiments amphibies	BPC, TCD	4	6	25% Post 2020	BPC NG
SNA	Sous-marin nucléaire d'attaque type Rubis	6	24	100% 2017-2028	SNA type BARRACUDA
FDA	Frégate de défense aérienne	4	12	50% 2022	FREDA
FASM	Frégate anti-sous-marine F67 et F70	9(*)	28	100% 2013-2021	FREMM
FLF	Frégate type « La Fayette »	5	15	/	Remise à niveau programmée
Guerre des mines	CMT (Chasseurs de mines tripartites)	11	25	100% Horizon 2020	SLAMF (système de bâtiments et de drones)
Pétroliers/Ravitailleurs	PR, BCR	4	27	100% 2018 - 2021	FLOTLOG
Bâtiment de souveraineté	P400, PHM ex-avisos, PSP et patrouilleurs, BATRAL	22	25	100% a/c de 2014	B2M, BATSIMAR puis BIS

Pour faire face au vieillissement de la flotte, la Marine a entrepris avec la DGA et les industries navales des programmes de modernisation

engagés depuis plusieurs années et parfois repoussés dans le temps faute de financement.

Dans le contexte financier actuel, la prochaine loi de finances triennale et la loi de programmation militaire qui en découlera en grande partie risquent d'être un exercice délicat de redéfinition des priorités et des échéances des programmes d'équipement.

Il convient donc de préparer les pouvoirs publics à faire les bons choix. Pour cela il faut bien mesurer les enjeux stratégiques, économiques et industriels se cachant derrière des choix qui ne se résument pas à leurs dimensions budgétaires.

- **La remise à niveau de la composante océanique**

La composante océanique de la dissuasion devrait subir successivement des travaux de remise à niveau et d'adaptation à la menace. Cette modernisation a commencé avec l'embarquement des missiles balistiques M51 et se poursuit afin de doter les SNLE d'un système de combat tactique plus performant, dont le cœur sera commun avec celui des futurs sous-marins nucléaires d'attaque BARRACUDA.

- **Le renouvellement des SNA Rubis par les BARRACUDA**

Le renouvellement des SNA devrait permettre deux avancées majeures du programme concernant la frappe dans la profondeur contre des objectifs terrestres grâce à l'intégration du missile de croisière naval (MdCN) et les opérations spéciales depuis une plate-forme sous-marine. Ils sont destinés à remplacer les six SNA de classe rubis actuellement en service, conçus dans les années 70 et fabriqués à partir de 1980 pour une durée de vie maximale de 35 ans.

En outre, la discrétion, les capacités de détection, l'aptitude aux déploiements de longue durée, la puissance de feu et l'évolutivité des systèmes d'information et de commandement devraient être améliorées.

Le programme BARRACUDA, représente un coût de l'ordre de 8 milliards d'euros, les contrats devraient être passés selon des tranches conditionnelles de 2017 à 2027. Les trois premières tranches ont été commandées, la quatrième tranche porte sur le Maintien en conditions opérationnels (MCO), la cinquième tranche sur le SNA numéro quatre commandé en 2012, la sixième et la septième tranche pour le cinquième et le sixième BARRACUDA.

Le chiffre de six SNA est calculé en fonction du potentiel de jours de mer, du besoin de la force océanique stratégique en matière de sécurité, des besoins d'accompagnement du porte-avions et des missions de type Libye.

Les BARRACUDA sont deux fois plus gros que les Rubis, en raison de la suspension des équipements qui les rendent beaucoup plus silencieux. Leur coût global d'entretien est à la baisse.

- **La mise en service des frégates européennes multi-missions (FREMM)**

Au niveau des frégates, le renouvellement des bâtiments actuels sera l'occasion de l'arrivée de bâtiments à équipage réduit, notamment avec la frégate multi-missions (FREMM) pour un coût de l'ordre de 8 milliards d'euros également. Ce programme a deux particularités : une baisse du coût global de possession et une baisse du nombre des équipages.

Les frégates multi-missions (FREMM) remplaceront les frégates de premier rang actuellement en service. Les deux premiers exemplaires devraient être livrés en 2012 et 2014. L'effet d'échelle et l'équipage réduit devraient en faire un bâtiment moins coûteux en termes d'exploitation. Mené en coopération avec l'Italie, le programme prévoit la réalisation d'une série de bâtiments destinés à remplacer l'ensemble des frégates de lutte anti-sous-marine entre 2012 et 2020, puis les frégates antiaériennes type CASSARD à partir de 2021.

Le contrat porte désormais sur l'acquisition de neuf frégates anti-sous-marines (FREMM ASM) et de deux frégates de défense aérienne (FREDA).

Toutes les FREMM devraient disposer d'un système de combat polyvalent, qui permettra de les employer dans tous les domaines de lutte, y compris asymétrique ; elles devraient mettre en œuvre deux embarcations de projection de commandos ECUME.

La mise en service des FREMM devrait marquer un renouveau considérable pour la France et sa marine.

Les premières FREMM seront en version anti-sous-marine. Elles sont dotées d'un système complet de lutte sous la mer. La version anti-aérienne FREDA, devrait disposer en plus de missiles ASTER 15 et 30. Ces frégates pourront emporter 16 missiles de croisière navals (MdcN).

Pour s'affranchir de la durée des transits, des FREMM pourront être prépositionnées dans différentes zones de crises potentielles.

- **Le remplacement des patrouilleurs**

Le remplacement des patrouilleurs actuels, qui ne devait être entrepris qu'à partir de 2017 à travers le programme BATSIMAR, devrait être entamé, en attendant, par l'arrivée d'un premier échelon de cinq unités de types différents livrées d'ici 2016 de façon à combler les zones les plus déficitaires outre-mer évoquées précédemment.

Pour faire face aux besoins de sécurisation des ZEE, l'Etat a décidé de remplacer trois bâtiments de transport légers (BATRAL), dans le cadre du programme BMM (ou B2M, pour bâtiment multi-missions), lequel a fait l'objet d'un appel à projets lancé par la Direction générale de l'armement (DGA) en juillet 2011. A terme, 4 exemplaires devraient être commandés.

Ainsi, selon les spécifications définies par la DGA, ces B2M auront une longueur comprise entre 60 et 80 mètres pour un déplacement supérieur à 1.000 tonnes, disposeront de « bonnes capacités de manœuvrabilité » et seront équipés d'une grue pour l'embarquement et le débarquement de conteneurs Equivalent Vingt Pieds (EVP). Ils devront également transporter des armes et des munitions et mettre en œuvre des embarcations légères ainsi que des plongeurs.

En revanche, et contrairement aux navires qu'ils remplaceront, ils ne pourront plus servir à des opérations de débarquement amphibie.

Le financement de l'achat de ces B2M sera inédit. Les ministères de l'Intérieur, des Finances (Douanes), de l'Agriculture (pêches) et des Transports (écologie) seront également sollicités dans la mesure où ces bâtiments n'assumeront pas exclusivement des missions militaires mais aussi des tâches faisant partie de la Fonction Garde Côtes (FGC), comme la lutte contre les trafics, la surveillance des pêches, la lutte anti-pollution, etc.

Après le désarmement anticipé en 2009 du bâtiment atelier polyvalent Jules Verne et du bâtiment de soutien de guerre des mines Loire, seuls subsistent les quatre actuels pétroliers ravitailleurs (PR) et bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR). Ils ne répondent plus totalement aux dispositions requises pour les navires transportant des hydrocarbures.

En 2018, ces bâtiments âgés devront être remplacés par quatre pétroliers (programme FLOTLOG) incluant une capacité réduite de maintenance. Par ailleurs, une solution palliative au désarmement du pétrolier La Loire reposant sur la conteneurisation des matériels spécifiques a été testée à bord d'un bâtiment d'accompagnement (BCR) pour pouvoir projeter un groupe de guerre des mines si nécessaire

S'agissant des BATRAL, il a été décidé de maintenir trois unités au moins jusqu'en 2013/2014, en cohérence avec le regroupement des forces de souveraineté outre-mer.

Ces moyens ne devraient être remplacés qu'après 2020 par le programme « Bâtiment d'Intervention et de souveraineté (BIS) », générant ainsi, à ce stade, une réduction temporaire de capacité de sept années.

En outre, la Marine s'est dotée de l'engin de débarquement amphibie rapide (EDA-R), embarcation à vitesse élevée de type CATAMARAN. Ce programme vise à renouveler et moderniser le parc amphibie de la Marine. Ces engins Ro-Ro (Roll-on/ Roll-off) offrent une capacité d'emport de 80 tonnes à une vitesse de 18 nœuds en charge et supérieure à 25 nœuds à vide.

- **Les avions de patrouille et de surveillance maritime**

Le format à vingt-deux ATL2 est en cours de révision par retrait du service des cinq avions excédentaires. Ce format, au regard de la disponibilité moyenne des avions et du quota d'heures de vol consenti, rend très difficile

l'exécution des missions ordonnées pour le soutien de la FOST et les déploiements en Afrique et en océan Indien, pour la lutte contre la piraterie.

Le retrait du service des NORD 262 a placé la composante de surveillance maritime en très fort déficit (quatre Falcon 50 métropolitains et cinq GARDIAN obsolètes dans le Pacifique, au lieu d'une vingtaine d'avions précédemment), les premières livraisons du programme de remplacement AVSIMAR ne devraient intervenir qu'en 2018.

En attendant, grâce au plan de relance, quatre F50, utilisés précédemment pour un usage gouvernemental, sont transformés en avion de SURMAR et devraient être livrés entre fin 2011 et 2015, ce qui limitera les ruptures temporaires de capacité jusqu'au retrait des GARDIAN en 2015. Enfin, une étude de financement innovant pour quatre AVSIMAR avancés de 2018/19 à 2015 est en cours afin de réduire le trou capacitaire après 2015.

Sur le plus long terme, au-delà du renouvellement de la flotte, la Marine se doit de réfléchir à l'évolution de l'art de la guerre navale afin d'anticiper les nouvelles menaces et les nouvelles opportunités offertes par les technologies.

De ce point de vue, **le développement des drones aériens** pourrait modifier la répartition des rôles au sein des forces aéroportées en remplissant des missions de renseignement mais aussi de défense anti-missiles. Il appartiendra également à la prochaine loi de programmation d'anticiper les évolutions à venir.

III. SI LA FRANCE A JETÉ LES BASES D'UNE STRATÉGIE MARITIME, LE LIVRE BLANC SUR LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ NATIONALE DE 2008 N'A PAS PRIS LA JUSTE MESURE DE CET IMPÉRATIF

Le niveau d'ambition de la France sur les océans se mesurera dans les prochains mois en partie aux choix qui seront faits pour maintenir ou non ces programmes d'équipement qui ont vocation à assurer le renouvellement de la flotte.

Le débat qui s'annonce ne se résume pas à un débat budgétaire, il faut au préalable définir à partir d'une analyse du contexte stratégique, les menaces et les enjeux auxquels la France sera confrontée dans les prochaines années.

C'est la vocation du prochain Livre blanc qui redéfinira les principaux enjeux de la sécurité et de la défense du pays au regard des évolutions observées depuis 2008.

A. LE LIVRE BLANC FRANÇAIS SUR LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ NATIONALE DE 2008 N'A PAS BIEN PRIS EN COMPTE L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DES OCÉANS

Le Livre blanc de 2008 a-t-il été une occasion perdue pour le fait maritime ? Beaucoup le pensent, certains l'ont dit lors des auditions en appelant de leurs vœux une stratégie maritime adaptée aux enjeux du XXI^e siècle, car c'est à partir de cette stratégie maritime que les choix capacitaires de demain devront être faits.

Or, dans le contexte institutionnel français, cette stratégie maritime doit s'intégrer dans la définition globale des ambitions nationales et des objectifs de sécurité de défense tels qu'ils sont définis à échéance régulière dans les livres blancs.

A la lecture du texte de 2008, force est de constater que la dimension stratégique des océans et leur importance pour la France ont été sous-estimés.

Dans son analyse stratégique, le Livre blanc souligne plusieurs enjeux d'importance pour la France mais omet souvent leurs perspectives maritime et navale.

L'arc de crise allant de l'Atlantique à l'océan Indien n'est ainsi appréhendé qu'au travers des pays riverains des océans. Pourtant, les océans constituent un trait d'union entre les pays mais aussi des zones potentielles de conflit : détroit d'Ormuz, golfe d'Aden, golfe de Guinée, océan Indien.

De même, l'importance stratégique de la liberté de circulation des biens et des personnes qu'offrent les océans est sous-estimée, alors qu'elle est capitale aussi bien pour nos économies qu'en matière militaire comme l'ont illustrée les récentes opérations (Libye, République de Côte d'Ivoire).

Notre dépendance à l'égard des matières premières, la compétition pour les ressources, les conséquences des progrès technologiques en matière d'extraction sous-marine et d'énergies marines et celles du réchauffement climatique ne sont pas traitées à leur juste mesure.

Même si le Livre blanc reconnaît la dimension stratégique des flux, il n'a pas perçu que la mondialisation se traduisait par une fluidification des échanges, synonyme, le plus souvent, d'une maritimisation.

La compétition pour l'accès aux ressources off-shore, la concentration des richesses sur les littoraux, notre dépendance à l'égard des flux ne sont pas perçues comme des éléments stratégiques structurants.

A l'heure où cette mondialisation nous rend davantage dépendants de ce qui se passe loin de la France, le Livre blanc s'est avant tout focalisé sur la métropole en omettant même une véritable réflexion stratégique sur la position de la France dans le monde et sur l'importance des DOM/COM.

De ce fait l'importance stratégique des espaces sous souveraineté française ou ceux sur lesquels la France a une autorisation exclusive d'exploitation n'est pas clairement désignée et défendue.

La sensibilité croissante des Etats en matière de souveraineté et les tensions liées à l'exploitation des ressources naturelles qui pourraient entraîner des revendications croissantes de territorialisation des espaces maritimes non déclarés ne sont pas perçues comme des évolutions majeures du contexte géostratégique.

Les DOM-COM ne sont dès lors pas perçus comme des atouts économiques, ni stratégiques. Le Livre blanc préconise de resserrer le dispositif en présence dans ces territoires autour des questions relatives à la sécurité civile et aux catastrophes naturelles.

Le Livre blanc souligne le rôle stratégique du prépositionnement des forces dans une vision avant tout terrestre. Cette vision a conduit au développement de bases militaires dans plusieurs pays étrangers. Le Livre blanc rationalise ce dispositif terrestre mais ne prend pas suffisamment en compte les possibilités offertes par les océans voire par la mise en place de forces terrestres sur des bâtiments prépositionnés pour intervenir sur toute une région plutôt que sur un pays.

Comme l'illustre la mission *Corymbe*, un bâtiment de la Marine dans le golfe de Guinée a une capacité d'action régionale et permet tout à la fois de transporter des forces, de les soutenir quand elles sont à terre, d'évacuer éventuellement des ressortissants, de lutter contre la piraterie ou contre le trafic de stupéfiants.

L'intervention récente de la frégate *La Motte-Piquet* au côté des Américains dans le Golfe arabo-persique est une autre illustration de la réactivité offerte par le prépositionnement dynamique. Une bonne prise en compte du fait maritime offre donc au politique une clé de compréhension géopolitique et une capacité d'action élargies à l'échelle de la région.

La sous-estimation des enjeux maritimes de long terme ne permet pas toujours d'anticiper correctement les besoins en équipements de la Marine.

B. LE LIVRE BLEU A EN PARTIE COMBLÉ CETTE LACUNE SANS COUVRIR LE DOMAINE MILITAIRE

Après le Grenelle de la mer, en 2009, le Gouvernement a doté la France d'une « stratégie nationale pour la mer et les océans » et les comités interministériels de la mer (CIMER) ont repris sous la présidence du Premier ministre.

Cette formalisation d'une stratégie maritime à l'échelle nationale a permis de mobiliser les acteurs publics et privés sur les enjeux liés à la mer et à la présence française sur les trois océans.

Des réformes d'ampleur ont également été réalisées dans le prolongement du Livre bleu : mise en place de la fonction garde-côte, réforme portuaire en métropole et Outre-mer, plan contre les submersions, soutien de la construction navale dans le cadre des investissements d'avenir, développement des énergies renouvelables, installation du conseil national pour la mer et le littoral, mise en place d'une stratégie nationale pour l'exploitation des ressources minérales profondes.

Dans un contexte économique difficile, la classe politique française comme l'opinion publique a de plus en plus clairement conscience que la mer offre des possibilités de croissance et d'emplois.

Sans aborder les questions de défense, pour la première fois, une stratégie nationale intègre les enjeux géopolitiques de la maritimisation et précise : *« La mer, plus que jamais enjeu et espace géopolitiques. Qu'il s'agisse de les occuper et de se les approprier ou, au contraire, d'en garantir l'accès libre à tous, la question de la maîtrise des espaces maritimes, source de tant d'affrontements passés, reste d'actualité. Les grandes lignes du « droit de la mer », fixées à Montego Bay sont garanties de fait par la puissance militaire des démocraties, dont la France. »*

Le Livre bleu souligne ainsi que la mer constitue un espace de manœuvre qui apporte la mobilité et une profondeur stratégiques qui n'existent pas sur les terres dont chaque centimètre carré relève d'une souveraineté nationale établie.

Il constate que la sûreté de la circulation sur les mers qui, depuis plus d'un siècle, paraissait un fait acquis hors périodes de conflits, est à nouveau remise en cause.

Il conclut notamment à l'impérieuse nécessité de protéger résolument l'environnement marin. Alors que les limites de la capacité des mers et océans à absorber et recycler les conséquences des activités humaines commencent à être atteintes, le Livre bleu estime que la préservation de l'écosystème maritime est vitale pour l'Humanité.

Le Livre bleu souligne enfin la nécessité de promouvoir une politique maritime intégrée au niveau européen estimant que *« L'Union européenne constitue le cadre naturel de développement d'une politique de sécurité maritime intégrée. L'entrée en vigueur du traité de Lisbonne pourra permettre un usage élargi de moyens militaires par l'UE sur son territoire ou au large de celui-ci. L'UE dispose d'un socle de compétences normatives dans de nombreux domaines civils et de capacités de coordination en matière judiciaire qui lui permettent de renforcer son implication directe dans la sécurité des approches maritimes de ses côtes. »*

Cette stratégie maritime a établi un diagnostic réaliste des enjeux maritimes français et tracé de nombreuses pistes.

Il serait souhaitable que le prochaine Livre Blanc intègre plus largement cette dimension et définisse les conséquences stratégiques et capacitaires qui en résultent.

C. DEPUIS, LES PAYS ÉMERGENTS ONT ÉLABORÉ DES STRATÉGIES NAVALES AMBITIEUSES

L'importance stratégique des océans et les nouvelles opportunités offertes par les mers n'ont d'ailleurs pas échappé aux puissances émergentes. Bien au contraire, nous assistons depuis 2008 à la publication de nombreux documents stratégiques qui mettent en avant le rôle croissant des enjeux maritimes.

L'élaboration des stratégies maritimes de puissances qui pourraient être demain des concurrents sérieux sur les océans illustre la nécessité de réviser le Livre blanc de 2008 sur les enjeux maritimes. Il est, en effet, frappant de voir combien les enjeux liés aux flux maritimes et aux ressources sous-marines sont devenus des éléments essentiels des doctrines stratégiques des pays émergents.

Comme l'a souligné le Contre-Amiral Patrick Chevallereau, secrétaire général adjoint au Secrétaire général de la mer : « *Un groupe de nations a aujourd'hui totalement intégré ce phénomène de maritimisation dans la planification de ses investissements pour les années qui viennent : c'est celui des puissances émergentes.* »

Les efforts chinois sont connus : une volonté de maîtrise des mers adjacentes dans un premier temps, puis, mécaniquement avec le développement de son économie, des ambitions maritimes plus larges avec la nécessité de disposer d'une capacité de contrôle de ses voies de communication maritimes et, donc, le développement de points d'appui pour ses forces navales (le « collier de perles » de l'Océan Indien).

Le « *Active Offshore Defence Strategy* » en 1987 puis le *China's National Defence* en 2010 prévoit un développement sans précédents des capacités navales.

Ce développement est programmé en trois phases, chacune correspondant à une extension géographique de la zone d'intervention afin de maîtriser progressivement des espaces maritimes de plus en plus éloignés :

La première zone est délimitées par la chaîne d'îles allant des Kouriles à Bornéo : il s'agit de maîtriser ce que les Chinois considèrent comme leurs approches maritimes ou leurs « eaux côtières » qui contiennent Taiwan et s'étendent bien au-delà des 12 miles nautiques conférés par le droit maritime international.

La seconde zone va des Kouriles à l'Indonésie en passant par les îles Marianne et Caroline : il s'agit pour les Chinois d'avoir un accès aux grandes

profondeurs océaniques qui seules permettent une mise en œuvre efficace de leur dissuasion, la mer de Chine étant peu profonde.



Figure 3. The First and Second Island Chains. PRC military theorists conceive of two island "chains" as forming a geographic basis for China's maritime defensive perimeter.

Une fois ces deux premiers objectifs atteints, la troisième phase consiste à pré-positionner la marine sur tous les océans du globe à horizon 2050.

Pour cela la marine chinoise doit pouvoir s'appuyer sur des ports : des bases navales ou militaires dans l'océan Indien tels que Marao aux Maldives, Coco Island en Birmanie, Chittagong au Bangladesh et Gwadar au Pakistan doivent permettre de soutenir des opérations navales en même temps que de sécuriser la route maritime qui relie la Chine aux ressources pétrolières du golfe persique.

De ce point de vue, la trajectoire de la Chine est très significative. Pays continental, **la Chine, restée longtemps en autarcie, a fait le choix de l'ouverture mais aussi d'une dépendance accrue à l'égard de ses approvisionnements énergétiques et alimentaires.**

Or comme l'a souligné Monsieur Andréas Loewenstein, directeur de la stratégie et du développement de DCNS : « *la contrepartie de cette ouverture est la définition d'une stratégie déterminée de sécurisation des voies d'approvisionnement et l'acquisition de bases navales tout au long de l'axe Chine-Moyen-orient.* »

La modernisation des concepts stratégiques s'est accompagnée d'un développement impressionnant de la flotte de guerre.

En 2010, la marine comptait 225 000 hommes, dont 40 000 sont des conscrits. Au niveau de l'équipement, le nombre de sous-marins était estimé à

au moins 58 dont six nucléaires, plus de 50 frégates et au moins 27 destroyers, plus de 180 navires amphibies ou encore 81 navires de guerre des mines.

C'est, devant le Japon, la première force en Asie, si l'on exclut la marine américaine. Et en tonnage, elle était la troisième du monde.

La modernisation de la marine signifie que Pékin pourrait appeler celle-ci à défendre ses intérêts maritimes régionaux, protéger ses voies de communication, évacuer des ressortissants chinois en cas de crise à l'étranger, participer à des opérations d'aide humanitaire ou encore de lutte contre la piraterie.

Selon le dernier Livre blanc sur la Défense chinoise publié le 31 mars dernier, la Marine chinoise a développé des capacités lui permettant de « *conduire des opérations dans des mers lointaines* » et a « *amélioré ses capacités de dissuasion stratégique et de contre-attaque* ».

De fait, la Chine est le pays qui réalise le bond quantitatif le plus impressionnant, avec 170 % d'augmentation du budget de l'armée sur la période 2002-2011. Et c'est également la Marine qui se taille la part la plus conséquente des investissements, avec mise en chantier de sous-marins, de porte-avions, de missiles balistiques anti-navires et de frégates ultramodernes.

La Chine n'est cependant pas le seul pays à définir une stratégie tournée vers la mer. **En 2009, l'*Indian Maritime Strategy* focalise son attention sur la région de l'océan Indien et ses sept détroits et identifie trois objectifs principaux : prévenir les attaques contre les voies maritimes, sécuriser les ressources énergétiques et contenir la montée en puissance de la Chine.**

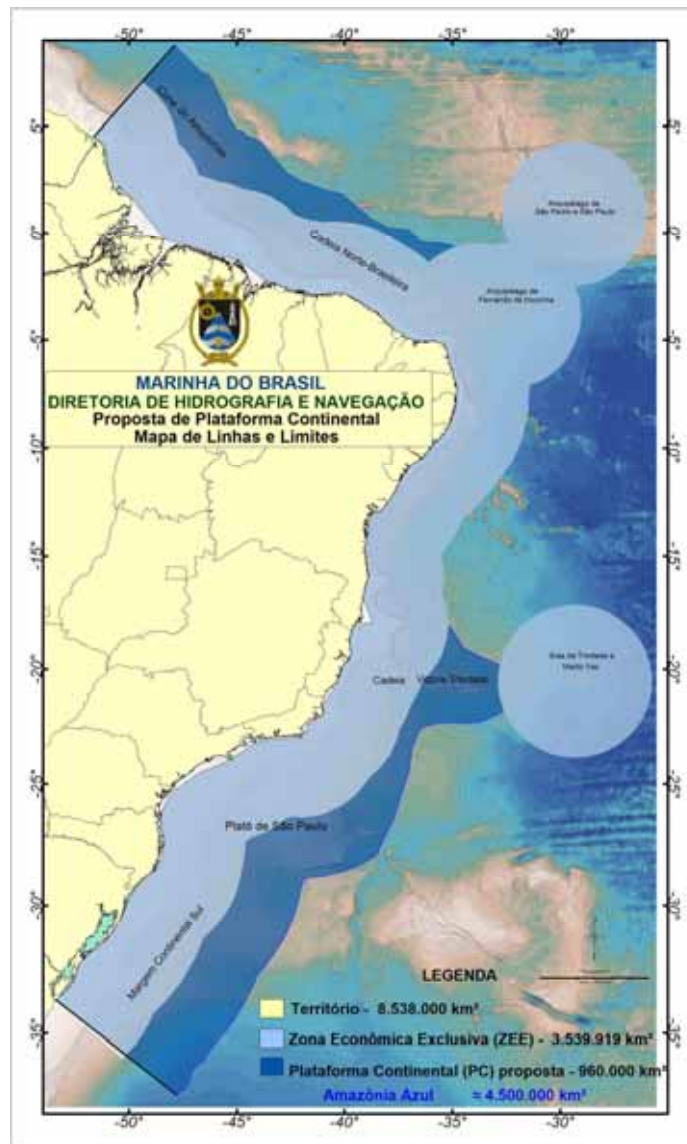
Coincée entre le Pakistan nucléaire et la Chine. L'Inde poursuit un programme de modernisation de ses moyens aéronavals, et envisage de se doter d'avions RAFALE. A l'inverse des autres BRICS, elle se trouve freinée par son déficit (5,5 % PIB) et une croissance plus faible que prévu, et son budget de défense baisse de 4% sur l'année écoulée, mais elle maintient son effort dans le domaine naval, aiguillonnée par son voisin chinois.

Plus proche de nous, **la Russie**, depuis le Russia's National Security Strategy to 2020 (2008) et le 2010 *Russian National Maritime Policy*, a défini une nouvelle stratégie maritime fondée sur **3 zones maritimes d'intérêts : le Pacifique avec une problématique liée à l'exploitation des ressources et problème de souveraineté avec le Japon, l'Arctique et les perspectives offertes par le passage du nord-est et les mers Caspienne et mer noire.**

Figure 3 Le passage du Nord-Est



En ce qui concerne le Brésil, c'est, comme l'a fait observer devant le groupe de travail le Contre-Amiral Patrick Chevillereau, secrétaire général adjoint au secrétaire général de la mer, « *une véritable stratégie maritime qui est mise en œuvre autour du concept « d'Amazonie Bleue »*. Ce concept vise notamment au développement d'une marine puissante destinée à protéger les grands flux maritimes qui sillonnent l'Atlantique et qui continuent de se développer avec les côtes africaines. « *L'Amazonie bleue* », c'est aussi un programme d'investissements économiques très importants en direction des grands fonds de l'Atlantique sud. ».



La Stratégie nationale de défense, paix et sécurité en 2008, qui a introduit le concept « Amazonie bleue » et « Amazonie verte » traduit une ambition claire de faire de son pays une puissance navale dotée de bâtiments modernes, y compris de sous-marins nucléaires, et ceci afin d'asseoir son ambition régionale sur l'Atlantique sud et la protection des navires d'intérêts brésiliens où qu'ils se trouvent afin de faire face aux menaces.

En établissant par décret ses droits sur sa plate-forme continentale, dans une zone riche en pétrole, au-delà des 200 milles marins, le Brésil a fixé sa frontière maritime sans attendre l'arbitrage de la Commission des limites de la plate-forme continentale des Nations unies. Cette extension de souveraineté ajoute 960 000 km² à la zone maritime, laquelle totalise 3,5 millions de km².

La Stratégie nationale de défense (2008) accorde à la mer et à la marine brésilienne une place centrale dans la politique de sécurité et de développement du pays. Comme le souligne l'Amiral Julio Soares de Moura

Neto, Commandant de la Marine du Brésil, dans une récente interview « 80 % de la population, 78 % des recettes du pays, 93 % de sa production industrielle, 85 % de sa consommation électrique sont concentrées sur une bande littorale longue de 8 500 Km et large de 100 km. Notre domaine maritime, que nous appelons communément l'Amazonie bleue, d'une superficie de près de 4 500 000 km², abrite 90 % de nos réserves de pétrole et 67 % de nos réserves de gaz naturel, sans compter les autres ressources potentielles que l'on pourra y trouver. Plus de 30 000 personnes vivent, par roulement, dans les bassins pétrolifères offshore sur des centaines de plates-formes posées à des distances allant de 80 à 270 km de la côte.... Le Brésil a clairement des intérêts politiques, économiques et militaires à préserver en mer. Il ne peut le faire qu'à partir d'une stratégie maritime qui prépare et dispose convenablement de ses forces. »

	Chine	Inde	Russie	Brésil
Taille totale de la zone maritime	887 000 km ² (3 000 000 km ² avec revendications)	2 300 000 km ²	7 600 000 km ²	3 660 000 km ² (+ un élargissement prévu de 1 000 000 km ²)
Politique Maritime	National Ocean Policy of China (1997)	Indian National Ocean Policy (1982)	Marine policy Document of the Russian Federation for a period up to 2020 (2001)	National Maritime Policy (1994) National Policy on maritime resources (2005)
Conflits transfrontaliers/ Revendications Maritimes	Iles Sprately (mer de chine méridionale), îles senkaku (avec le Japon), Taiwan	Cachemire	Norvège (archipel de Svalbard), remise en question par les USA de sa souveraineté dans le Passage du Nord-est	Amazonie, île Braziliera (entre le Brésil et le Paraguay)
Livre Blancs et autres documents stratégiques	China's National defence in 2010	Indian Maritime Strategy (2009)	National Security Concept of the Russian Federation (2010)	Stratégie Nationale de défense-Paix et sécurité au Brésil 2008

Moyens de projection de force/puissance	Rénovation du PA russe et construction et plans de construction d'un PA chinois	1 PA (1953) + mise en service de 3 PA d'ici 2018	1 PA, projets de construction d'autres PA, acquisition de 4 Mistral	1 PA, deuxième PA en débat, construction de 5 navires d'appui logistique d'ici 2028
Zones d'intérêts vitales	Voies maritimes (de l'océan Indien jusqu'à la Chine), région Asie Pacifique (notamment les mers de Chine orientales et méridionales)	Indian Ocean Region, les 7 détroits stratégiques	Pays membres du CIS, Arctique (Passage du Nord-est), Mer Caspienne, Mer Noire	Amazonie bleue et Amazonie verte, Atlantique Sud
Menaces principales	Attaques contre les voies maritimes, souveraineté, sécurisation des ressources énergétiques	Attaques contre les voies maritimes, situation démographique, sécurisation des ressources énergétiques, le collier de perle chinois, militarisation de l'IOR	Bouclier Antimissile américain, souveraineté, élargissement et mal-conduite de l'OTAN, situation démographique, terrorisme	Armes de destruction massives, terrorisme, souveraineté en Amazonie, attaques contre les voies maritimes, narcotrafiants
Doctrines/ Stratégies	NFU (No First Use policy), collier de perles, élargissement de sa zone d'influence en 3 étapes progressive jusqu'en 2040, modernisation de la flotte	NFU, Look East Policy, Cold Start Policy, modernisation de la flotte	NFU, stratégie de l'arctique, rétablir une présence navale russe dans les coins stratégiques du monde, importance d'une stratégie pour la gestion et la protection des ressources naturelles	Modernisation et militarisation de l'armée brésilienne, renforcement de la présence militaire dans l'Amazonie

La stratégie navale des Etats-Unis est quant à elle fondé sur un document de 2007 : « *A cooperative Strategy for the 21st Century Seapower* ».

Ce document, contenant les éléments traditionnels de la puissance maritime : dissuasion, contrôle des mers et océans, déploiements permanents, projection de force, flexibilité et endurance est dans la continuité des stratégies précédentes. Le combat en mer et contre la terre reste bien à la racine des capacités que doit détenir la Marine américaine.

Toutefois, ces capacités, dans le contexte géostratégique d'aujourd'hui, peuvent et doivent être utilisées à d'autres fins. La guerre au terrorisme, la défense du territoire contre des attaques asymétriques mais aussi la lutte contre la piraterie et les trafics de toutes natures – aux premiers rangs desquels, ceux de la drogue et des éléments d'armes de destruction massive – ne peuvent être assurées à l'échelle voulue si l'ensemble des « naval services » ne s'épaulent pas et, en particulier, si la Navy n'apporte pas aux services civils concernés le concours de ses moyens. Parmi les nouveaux concepts de la stratégie maritime, **c'est ainsi la sûreté maritime, définie par la « *National Strategy for Maritime Security* », qui devient un des piliers de la doctrine navale.**

Ce document a été complété depuis par une révision de la stratégie de défense américaine annoncée par le Président des Etats-Unis, notamment dans son discours sur l'état de l'Union, prononcé le 24 janvier 2012 devant les deux chambres du Congrès qui formule **une réorientation des Etats-Unis vers le Pacifique.**

L'Amérique, dont le commandement pacifique compte quelque 350.000 hommes, s'appuie pour l'heure essentiellement sur les bases de Guam et d'Okinawa (50.000 hommes). Quelque 30.000 soldats restent déployés sur la ligne de démarcation entre la Corée du Sud et la Corée du Nord. Par ailleurs, nombre de navires américains patrouillent en mer de Chine. Le 16 novembre 2011, les Etats-Unis ont annoncé le déploiement cette année de 250 « marines » à Darwin, dans le nord de l'Australie, le chiffre devant être progressivement porté à 2500.

Riveraine de l'océan Pacifique et de l'océan Indien, l'Australie est un précieux allié des Etats-Unis dans la région, en sus du Japon, de la Corée du Sud et d'autres pays de l'Asie maritime (Philippine, Singapour, etc.). Avec le Vietnam ou encore l'Indonésie, les Etats-Unis développent des partenariats sans aller jusqu'à une alliance instituée. Ces différents pays cherchent à contrebalancer la puissance de Pékin qui se fait pressant dans les mers de Chine méridionale et orientale, ces « méditerranées asiatiques » revendiquées en totalité par les dirigeants chinois.

En outre, le récent plan de construction de l'*US Navy* pour la période 2013-2042 prévoit un investissement annuel moyen de 16,8 milliards de dollars pour une moyenne historique annuelle à 15 milliards de \$. La période 2023-2032 monte même à 19 milliards de \$ en raison du remplacement des SNLE US. Alors que le budget de la Défense américain diminue, celui de la Marine se maintient, traduisant l'importance accordée aux enjeux maritimes.

*

Le renouveau des stratégies navales illustre sans conteste la montée en puissances des enjeux maritimes.

On ne peut être que frappé par la conjonction des ambitions maritimes affichées et formalisées par les pays émergents et des moyens

qu'ils se donnent pour les poursuivre avec des budgets « naval » qui devraient augmenter, entre 2011 et 2016, en Russie de 35 %, en Chine de 57 %, au Brésil de 65 % et en Inde de 69 %.

Les pays émergents se donnent les moyens de leurs ambitions et misent sur les océans pour asseoir leurs nouvelles puissances avec des motivations qui sont tout autant économiques que stratégiques.

En cela, ils suivent les exemples des puissances maritimes qui se sont succédé à travers les siècles.

Comme le souligne Emmanuel Desclèves dans « Le Peuple de l'Océan » en 2010 « *Plusieurs nations ont développé au cours de l'Histoire de véritables thalassocraties fondées sur leur puissance navale : Tyr, Carthage, Athènes, les royaumes extrême-orientaux de Linyi, des Song du Sud, de Borobudur, de Sri Vijaya, Venise, les Provinces-Unies et la Grande-Bretagne en sont probablement de bons exemples. Mais en réalité cette maîtrise de la mer reposait principalement sur une forte capacité navale militaire, en support d'une activité maritime commerciale dont dépendait la richesse du pays. Il était surtout question de flottes de guerre capables d'imposer leur volonté sur mer, ce qui supposait bien sûr la maîtrise de techniques de navigation, de construction navale, d'armes adaptées et de tactiques de combat, avec des équipages nombreux et bien entraînés. Détruire la flotte ennemie et imposer sa volonté à l'adversaire en laissant libre cours aux activités de sa propre flotte marchande, voilà à quoi aspirait une thalassocratie.* »

Les nations européennes de l'époque des Grandes Découvertes sont peu ou prou entrées dans cette logique de domination des mers - notamment sur la route orientale des Indes - sous le prétexte de garantir la liberté de navigation à leurs commerçants, y compris jusque dans les comptoirs et autres ports nécessaires à leurs activités de trafic de marchandises.

Cette époque est non seulement révolue, mais on constate un renversement des rôles, notamment avec la création de véritables comptoirs chinois, non seulement dans « le collier de perle », mais jusqu'en Europe, avec l'acquisition par la Chine de la concession pour 35 ans du centre de conteneurs du port du Pirée.

Selon l'expression d'Hubert Védrine, ancien ministre des affaires étrangères, « ***C'est la première fois, depuis que le monde a été unifié, qu'il n'est pas contrôlé exclusivement par les Occidentaux et leurs relais directs. Cela va avoir des conséquences gigantesques ! Nous ne sommes qu'au début du commencement des conséquences économiques, stratégiques, philosophiques, conceptuelles, des conséquences sur les normes, sur les priorités, sur les valeurs, sur la capacité à fixer l'agenda.*** »¹

Pour autant, face à cette montée en puissance des pays émergents, les nations « occidentales », dont la France, possèdent encore des capacités de

¹ *L'occident dans la compétition multipolaire, les cahiers du cercle des économistes – mars 2011*

premier plan, des industries maritimes compétitives, des marines modernes et polyvalentes, et un leadership politique en matière de création de normes maritimes.

Le maintien de ces capacités maritimes est cependant une des clefs pour maintenir notre liberté d'action, notre rang et notre influence dans un monde multipolaire et faire en sorte que ce rééquilibrage ne soit aussi le point de départ du déclin des nations « occidentales » et de leurs valeurs.

C'est pourquoi, il importe au groupe de travail que le futur Livre blanc prenne la juste mesure de ces enjeux maritime.

Devant la commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat, M. Hubert Védrine affirmait, le 26 octobre 2011 : « *Aujourd'hui, nous aurions donc besoin d'une stratégie globale des pays occidentaux face à la montée des émergents, qui soit une stratégie globale vis-à-vis des émergents, mais qui puisse aussi se décliner selon les pays, ne serait-ce que parce que leurs intérêts ne sont pas toujours identiques, et qui puisse surtout s'inscrire dans la durée. L'absence d'un tel concept stratégique constitue un véritable handicap* ».

Parce que les enjeux maritimes dépassent le cadre des frontières nationales, que nombre d'entre eux sont communs aux pays de l'Union, la stratégie maritime française devrait pouvoir s'inscrire dans une stratégie européenne.

D. L'EUROPE PEINE QUANT À ELLE À DÉFINIR UNE STRATÉGIE MARITIME FAUTE D'AVANCÉE DANS LE SENS D'UNE POLITIQUE DE DÉFENSE COMMUNE

Dans le domaine maritime, nombre de sujets ne peuvent se poser en effet qu'au niveau du continent, qu'il s'agisse de la pêche, de la pollution, de la sécurisation des voies maritimes ou même d'industries navales. Or tel n'est pas le cas.

1. Malgré des enjeux maritimes communs, l'espace maritime européen reste marqué par le fait national

Les pays européens ont des intérêts stratégiques communs sur les mers qu'ils partagent. Le plus évident d'entre eux est la préservation des voies maritimes d'approvisionnement.

Au nord du continent les menaces sont avant tout environnementales. Les détroits danois, la Manche, deuxième passage plus emprunté au monde après Malacca doit avant tout faire face aux risques de collisions, de naufrages et de marées noires.

Comme l'a souligné le Vice-amiral d'escadre Bruno Nielly, Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, Commandant de la zone maritime Manche et Mer du Nord et commandant l'arrondissement maritime de la Manche et de la Mer du Nord, « *avec 80 000 bâtiments qui traversent chaque jour les 16 miles nautiques qui séparent le cap Gris-Nez et Douvres, les risques d'incidents sont élevés et font peser sur l'ensemble de l'économie européenne un risque majeur compte tenu du poids des approvisionnements transitant par Calais, Anvers et Rotterdam* ». Au risque d'accident, s'ajoute le risque terroriste, le minage artisanal de ces ports étant facilement accessible pour des groupes terroristes organisés.

Au sud du continent, la Méditerranée a constitué depuis les débuts de navigation le théâtre de conflits majeurs. Le détroit de Gibraltar constitue encore un passage sensible mais étroitement surveillé où les pays européens ont un intérêt commun à lutter contre le risque terroriste et l'immigration illégale.

Au-delà des eaux territoriales des pays européens, si on laisse de côté le cas particulier des détroits turcs, le canal de Suez constitue sans aucun doute une artère vitale pour les approvisionnements du continent européen en pétrole et en produits manufacturés d'Asie.

Toute fermeture de ce canal, comme ce fut le cas de 1967 à 1975, impose aux tankers et aux porte-conteneurs le passage par la route du Cap de bonne espérance au sud de l'Afrique. De l'autre côté du canal, le détroit de Bâb el Mandeb en face des côtes somaliennes donnent accès à l'océan Indien.

L'importance de ce point de passage pour le commerce européen est telle que sa sécurisation face à l'augmentation des actes de piraterie a suscité la première opération maritime d'envergure de l'Union européenne avec l'opération Atalante.

Protection de la marine marchande et sécurisation d'une grande voie d'approvisionnement énergétique ont ainsi été les moteurs de la première coopération institutionnalisée dans le domaine maritime avec le déploiement de capacités militaires susceptibles d'intercepter les pirates grâce à des navires de guerre et des commandos marine, mais aussi de capacités civiles avec les escortes de la marine marchande et des convois humanitaires du programme alimentaire mondial avec les autorités somaliennes et les coopérations juridiques nécessaires à l'arrestation et au jugement des pirates.

Mises à part l'opération Atalante et, dans une moindre mesure, l'agence FRONTEX chargée de la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures, force est de constater que les pays européens n'ont pas encore dégagé une vision commune des enjeux maritimes du continent préalable à l'ébauche d'une politique maritime européenne intégrée.

Si les Etats membres de l'Union partagent l'océan Atlantique à l'Ouest et la Méditerranée au Sud, la gestion des questions maritimes, que cela

soit d'un point de vue juridique, administratif ou militaire, reste marquée par le fait national ou par des politiques sectorielles relativement étanches.

D'un point de vue juridique, le droit communautaire a une influence limitée sur une législation encore structurée par le droit international de la mer et les législations nationales.

Dans la majorité des cas, le droit français s'applique sur le territoire géographique français et il en est de même pour les autres droits nationaux. Dans les eaux internationales, en un point géographique donné, c'est le droit de l'Etat du navire qui s'y trouve qui s'applique. Autrement dit quand un pétrolier de nationalité turque commet une infraction dans le golfe de Gascogne à 50 kilomètres des côtes françaises, c'est le droit turc qui s'applique. D'où les difficultés et la longueur des procès quand il y a, par exemple, une pollution sur une plage française.

De plus, sur les mers, chaque « domaine » à sa réglementation propre : la pollution, la pêche, l'exploitation des fonds marins, les trafics de drogue, d'êtres humains dont certaines relèvent du domaine communautaire et d'autres des législations nationales.

D'un point de vue administratif, les 27 pays de l'UE, ont des organisations spécifiques, certains avec des garde-côtes, d'autres avec des organisations interministérielles, des territoires spécifiques comme la France qui est présente dans l'océan Indien et dans le pacifique ou l'Autriche qui n'a pas d'accès à la mer. Certains pays européens donnent aux commandants des navires militaires des attributions juridiques de police administrative que d'autres se refusent à donner.

Quant au domaine militaire, il est un des aspects les plus récents de la construction européenne marquée par l'échec de la Communauté Européenne de Défense. Longtemps exclusivement centrée sur les aspects économiques, l'Union européenne n'en est qu'aux prémices d'une politique de sécurité et de défense commune.

Dès lors, la perception européenne de la montée en puissance des enjeux maritimes ne peut être que déséquilibrée, avec, d'un côté, une politique maritime intégrée qui avance progressivement tandis que, de l'autre, le volet maritime de la Politique de sécurité et de défense commune reste embryonnaire

2. Une Politique Maritime Intégrée de l'Union européenne qui se met progressivement en place

S'agissant des enjeux économiques et environnementaux, la stratégie maritime nationale française s'intègre, en effet, dans une Politique Maritime Intégrée de l'Union européenne dont la stratégie a été définie par le Livre bleu européen et le Plan d'action pour une politique maritime intégrée de 2007.

L'objectif premier de cette politique communautaire est de traiter au niveau de l'Union des questions qui dépassent le cadre national afin de maximiser une exploitation durable des mers et des océans tout en permettant la croissance de l'économie maritime et des régions côtières de l'Europe.

Comme l'a souligné le Secrétaire général de la mer, Monsieur Michel Aymeric, devant la commission des affaires étrangères, de défense et des forces armées, le 22 février 2012, cette politique européenne montre que la mer doit s'envisager autrement que dans la copie de dispositions terrestres : *« elle est une entité homogène, qui relie des territoires entre eux sans pour autant être découpée comme sur un cadastre. La logique du « parc à huîtres » relève d'une utopie, et il convient de penser l'espace maritime dans son ensemble, où les usages se combinent, se complètent et s'affrontent. »*

L'Europe compte 70 000 kilomètres de côtes, elle est bordée de deux océans et de quatre mers : l'océan Atlantique et l'océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Noire. Les régions maritimes de l'Union européenne contribuent pour environ 40 % au PIB et représentent environ 40 % de sa population.

De ce fait, le bien-être de l'Europe, comme de la France, est donc inextricablement lié à la mer. Les ports maritimes et le secteur du transport maritime permettent à de nombreux pays européens de tirer parti de la croissance rapide du commerce international et de jouer un rôle dans l'économie mondiale, tandis que l'exploitation des ressources minérales, l'aquaculture, les biotechnologies marines et les nouvelles technologies sous-marines offrent également des possibilités commerciales de plus en plus importantes.

Pour que les entreprises européennes puissent être compétitives, il faut, au préalable, s'assurer que l'utilisation du milieu marin est véritablement durable. La vulnérabilité croissante des régions côtières, l'encombrement de plus en plus important des eaux côtières, le rôle clé des océans dans le système climatique et la dégradation constante du milieu marin sont autant d'éléments qui invitent l'Union européenne à s'intéresser davantage à la mer et aux océans dont les problématiques dépassent le cadre des frontières nationales.

Trop longtemps, les politiques communautaires, concernant notamment les transports maritimes, la pêche, l'énergie, la surveillance et le contrôle des mers, le tourisme, le milieu marin et la recherche marine, ont évolué séparément, engendrant parfois des défaillances, des incohérences et des conflits d'utilisation.

Fort de ce constat, la Commission puis le Conseil Européen ont adopté une politique maritime intégrée, englobant tous les aspects des relations avec les mers et les océans.

Cette approche devrait, à terme, fournir un cadre politique cohérent permettant un développement optimal et écologiquement viable de toutes les activités liées à la mer.

De nombreuses initiatives existent déjà en matière de coopération pour la sécurité maritime au sein de l'Union européenne :

- L'UE a créé l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) dès 2003, qui a mis en place un système de surveillance et d'information basé sur trois systèmes d'information.
- L'agence FRONTEX, installée fin 2005, consacre également la majeure part de son activité et de son budget à la surveillance maritime des frontières de l'UE.
- L'agence européenne de défense (AED) a mené l'initiative MARSUR de connexion de réseaux de surveillance maritime en 2009-2010, afin de constituer de futures capacités en Europe, en intégrant les systèmes existants au sein des Etats membres.

L'opération ATALANTA, précédemment citée, constitue bien sûr une initiative emblématique de l'Union européenne permettant de lutter contre la piraterie en Somalie.

La Commission européenne, avec l'approbation du Conseil européen, a également diffusé deux communications (Commission Européenne (2009, 538) et Commission Européenne (2010, 584) appelant une surveillance maritime intégrée au sein de l'UE.

La première a énoncé des principes directeurs, la seconde a défini une feuille de route en 6 étapes sur 2010-2012 pour « la voie de l'intégration de la surveillance maritime : un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE » (CISE).

Le CISE recouvre 6 fonctions (sécurité maritime, contrôle des pêches, préparation et réaction en matière de pollution marine, douanes, contrôle aux frontières, application de la législation et défense).

Les étapes sont l'identification des communautés d'utilisateurs, la cartographie des échanges de données et l'identification des carences en la matière, la définition de niveaux communs de classification de données, la construction du cadre de soutien nécessaire au CISE.

Des initiatives existent également au-delà des frontières de l'UE via des initiatives régionales impliquant des pays de l'UE et leur voisinage (Mer Baltique, ou en Méditerranée avec les pays d'Afrique du Nord).

La coopération avec les puissances mondiales (Etats-Unis, Inde, Chine) s'effectue également par le truchement de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), qui dès 2005 avait attiré l'attention de l'ONU sur la recrudescence de la piraterie et, également, de l'OTAN qui contribue à la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden via ses groupes maritimes permanents.

Afin d'assurer la compétitivité, la sûreté et la sécurité du secteur, la Commission européenne s'est engagée à créer une stratégie pour atténuer les conséquences du changement climatique dans les régions côtières, à

revaloriser les qualifications professionnelles et les études dans le domaine maritime pour offrir de meilleures perspectives de carrière dans le secteur et à réaliser un espace maritime européen sans barrières administratives ni douanières ainsi qu'une stratégie globale des transports maritimes pour la période 2008-2018 afin d'améliorer l'efficacité et la compétitivité des transports maritimes en Europe.

La Politique Maritime Intégrée a ainsi vocation à inscrire les politiques sectorielles (transport maritime, concurrence des entreprises maritimes, emploi, recherche scientifique, pêcheries, politique portuaire, protection de l'environnement marin...) dans un cadre politique cohérent.

Elle couvre donc un spectre large : questions économiques, écologiques et sécuritaires, logiques d'aménagement du territoire.

Depuis 2010, l'accent est mis sur la planification de l'espace maritime, la surveillance maritime intégrée et la recherche marine, avec pour objectif la protection et la gestion durable de l'environnement marin.

Si cet aspect des enjeux maritimes communs progresse et constitue sans doute la bonne échelle pour une politique publique marine d'envergure, il n'en va pas de même du volet maritime de la Politique de sécurité et de défense commune.

3. Un volet maritime de la Politique de sécurité et de défense commune embryonnaire

La vision française des enjeux de défense liés à la maritimisation ne peut pas encore s'appuyer sur la définition d'une stratégie navale européenne faute d'avancées concrètes dans la structuration d'une politique de sécurité et de défense commune.

Des progrès significatifs ont cependant été réalisés depuis le traité d'Amsterdam. L'Union Européenne a, en effet, le droit, sur la base d'une décision unanime, de mener des opérations militaires de répression et de maintien, d'imposition ou de rétablissement de la paix.

La « Politique de sécurité et de défense commune » est désormais inscrite au titre V section 2 du Traité de l'Union Européenne entré en vigueur en décembre 2009.

L'Union européenne s'est dotée d'institutions chargées de mettre en œuvre cette politique de sécurité et de défense commune, tel le comité politique et de sécurité. Le traité de Lisbonne a institutionnalisé l'Agence européenne de défense (AED), de même que la coopération renforcée permet de contourner l'obligation d'unanimité et de constituer des groupes restreints dans le domaine de la défense.

L'union européenne s'est ainsi dotée, en théorie, des moyens d'agir sans dépendre de l'Alliance atlantique. Sans être une défense commune, la politique de sécurité de défense commune confère à l'Union la capacité à manier en commun une diplomatie et des moyens militaires au service de la gestion de crise.

Les résultats de cette politique ne sont d'ailleurs pas entièrement négligeables, puisque, depuis 2003, 22 opérations ont été menées telles que l'opération Artémis en République démocratique du Congo ou la mission Atalante s'attaquant à la piraterie au large de la Somalie.

Il reste que ces progrès, au demeurant modestes, ne sont pas encore le produit d'une vision partagée d'enjeux stratégiques communs.

Non seulement des divergences majeures ont empêché l'Union de jouer un rôle en tant que tel aussi bien lors de la guerre en Irak que de l'intervention en Libye, mais les Européens se sont révélés incapables de produire une vision commune à travers un Livre blanc de la sécurité et la défense européenne.

Ainsi, malgré les progrès de la construction européenne, la mise en place des institutions prévues par le traité de Lisbonne, malgré les évolutions du contexte international et la montée en puissance des pays émergents, malgré la détérioration des finances publiques de l'ensemble des pays européens mettant à mal la capacité des Etats à financer individuellement leur effort de défense, les pays européens ne se sont pas mis d'accord pour actualiser la Stratégie de Sécurité Européenne (ESS European Strategy Security) approuvée en décembre 2003.

Toutes les personnes auditionnées par le groupe de travail ont ainsi insisté sur le fait que les difficultés en matière de mutualisation venaient avant tout de l'absence d'une définition partagée d'intérêts communs.

Cette situation n'a pas empêché certains progrès. Ainsi l'état-major militaire de l'UE a-t-il produit un concept des opérations de sécurité maritime (MSO) qui pose les fondements d'une doctrine d'emploi de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC) dans le domaine maritime.

Cette rédaction laborieuse a posé le problème du champ des missions éligibles à la PSDC. Certaines nations souhaitaient restreindre le concept aux strictes missions de lutte contre les activités illégales en mer, en ne faisant que capitaliser le retour d'expérience d'Atalante.

La Commission souhaitait, pour sa part, un concept qui englobe l'ensemble beaucoup plus large des missions pouvant être conduites sous l'égide de la PSDC. Au final, un compromis a été trouvé. Par rapport à l'OTAN, la spécificité et la plus-value de l'UE résident dans la capacité de mettre en œuvre une réelle approche globale.

Le concept de MSO était la deuxième expérience d'approche globale après la surveillance maritime qui avait fait quant à elle l'objet d'un meilleur consensus.

En parallèle à ces travaux, devait être discutée la déclinaison maritime de la stratégie de sécurité européenne.

Le Conseil des affaires étrangères du 23 mars 2012 a décidé l'activation du Centre d'opérations de l'UE (OPCEN).

Cette activation revêt une importance particulière par son caractère permanent.

Elle s'inscrit dans le cadre spécifique de la stratégie pour la Corne de l'Afrique. Son armement en personnel est modeste (moins de 20 personnes), mais il correspond aux besoins de sa mission. Son mandat est initialement prévu pour 2 ans avec une première revue sous 6 mois.

Hébergé par l'état-major de l'Union européenne (EMUE) qui en assurera le soutien, l'OPCEN est placé sous la direction politique et stratégique du Comité politique sécurité (CoPS) et sous le contrôle militaire du Comité militaire.

Il s'agit d'une étape supplémentaire dans le développement d'une capacité permanente de planification et de conduite des opérations et missions de la PSDC.

L'opération Atalante, qui a déjà provoqué une baisse importante des actes de piraterie en 2011, va maintenant pouvoir mener des actions à terre avec le tout nouveau commandant de la force, le Contre-Amiral français, Jean-Baptiste Dupuis, qui a pris ses fonctions début avril.

Une prochaine mission de renforcement des capacités régionales des garde-côtes devrait être lancée d'ici la fin 2012

De même, les ministres de la défense ont entériné, à l'occasion du comité directeur de l'AED du 22 mars, un paquet de projets capacitaires dans le cadre de l'initiative *Pooling and sharing*. Le milieu maritime est notamment représenté à travers le projet de surveillance maritime CISE.

Le bilan de la politique de sécurité de défense commune dans le domaine maritime comme dans les autres domaines est cependant limité. Comme l'a souligné un des interlocuteurs du groupe de travail, « avec l'Europe, on mutualise l'accessoire. »

Faute d'une vision commune des grands enjeux géostratégiques, les Européens peinent à définir les contours d'une défense commune. Cette situation est d'autant plus inquiétante que, dans un contexte d'atonie économique et d'austérité budgétaire, les forces navales de l'Union européenne semblent condamnées à un déclin progressif.

La diminution, constatée dans les précédents chapitres, des budgets de défense des principaux pays européens empêcheront, en effet, ces derniers de maintenir le format de leur marine et de renouveler leur flotte.

Avec un PIB comparable aux Etats-Unis, l'Europe aligne un porte-avions quand les Américains en possèdent onze. Compte tenu des restrictions budgétaires, la situation ne pourra que s'aggraver.

Une européanisation de la Défense semble-t-elle de ce point de vue ? constituer une nécessité, même si les ébauches esquissées jusqu'à présent ne sont guère concluantes, malgré le succès des opérations telles qu'Atalante ou Frontex.

La crise financière que traverse l'Europe peut être une opportunité pour avancer vers une mutualisation partielle des dépenses navales, une rationalisation des forces, voire une utilisation commune des bâtiments.

Une planification des moyens, en amont, permettrait, dans un premier temps, d'éviter les redondances et de disposer de toute la gamme opérationnelle sans dépendre des Etats-Unis. Les modalités possibles de mutualisation sont nombreuses et peuvent être adaptées aux besoins, qu'il s'agisse de l'utilisation en temps partagé d'un même moyen, de l'utilisation d'un même moyen par un équipage mixte, de la mise à disposition d'une capacité d'une nation à une autre nation, de la conception et réalisation d'une série de moyens identiques au profit de plusieurs nations, etc.

La clef du succès reste cependant le partage des visions stratégiques et une définition commune des intérêts vitaux. Or, faute d'une vision commune des intérêts européens, la défense européenne a du mal à progresser.

Au-delà d'accords politiques de façade, les Européens n'ont pas les mêmes visions, notamment, de la dissuasion, des relations transatlantiques, de la Russie ou de l'Afrique. Sur tous ces sujets, la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne, pour ne prendre que l'exemple de ces trois pays, n'ont pas les mêmes intérêts et pas les mêmes visions stratégiques. Ces différences sont des obstacles concrets quand il s'agit de financer un effort de défense commun ou de mener des opérations militaires communes.

Le traité franco-britannique de Londres pourrait constituer un nouveau départ vers un ensemble plus vaste, britannique et français possédant 60 % des navires de haute mer européens.

L'accord signé à l'issue du sommet du 2 novembre 2010, repose en effet sur l'acceptation mutuelle d'une souveraineté partagée. Désormais, les deux plus grandes puissances militaires européennes reconnaissent officiellement qu'elles n'ont plus les moyens budgétaires suffisants pour disposer d'une capacité militaire globale et pour soutenir une industrie nationale de défense assurant une pleine souveraineté.

De cet aveu, non de faiblesse mais de réalisme, découle l'acceptation d'une mutuelle dépendance militaire et industrielle. Comme l'a souligné Antoine Bouvier, P-DG de MBDA devant la commission de la défense de l'Assemblée nationale : *« l'accord franco-britannique n'a pas créé cette situation de dépendance mutuelle, mais seulement constaté qu'elle existait, qu'elle était la conséquence naturelle des réductions de budget. Plutôt que de se cacher cette situation et de laisser perdre, par absence de décision, des pans entiers industriels et technologiques, nos pays ont eu le courage politique de faire face et d'organiser leur interdépendance »*.

Pour le groupe aéronaval, l'accord prévoyait que le « Royaume-Uni installe des catapultes et des dispositifs d'arrêt sur son futur porte-avions opérationnel. Le texte stipulait que *« Ceci permettra aux avions britanniques et français d'opérer à partir des porte-avions des deux pays. À partir d'abord d'une coopération sur un groupe maritime autour du porte-avions Charles de Gaulle, le Royaume-Uni et la France se doteront, d'ici le début des années 2020, de la capacité à déployer une force aéronavale d'attaque intégrée franco-britannique composée d'éléments des deux pays. Ceci permettra à la Royal Navy et à la Marine française de travailler dans la plus étroite coordination pendant les 30 prochaines années »*.

Pour les sous-marins nucléaires, il est prévu de développer *« ensemble des équipements et technologies pour la prochaine génération de sous-marins nucléaires. À cette fin, [ils lanceront] une étude commune et conclurons[t] des accords en 2011. Cette coopération [leur] permettra de soutenir et de rationaliser [leur] base industrielle commune et de réaliser des économies en partageant les activités de développement, les méthodes de passation des marchés et l'expertise technique »*.

Pour la guerre contre les mines maritimes, il est prévu que les deux pays harmoniseront leurs *« plans concernant les équipements et systèmes anti-mines. Ceci pourrait renforcer l'efficacité, assurer l'interopérabilité et contribuer à soutenir la base industrielle franco-britannique dans le secteur sous-marin. À cette fin, [ils mettront] en place en 2011 une équipe de projet commun pour définir les spécifications d'un prototype de système antimines »*.

La réalité de la mise en œuvre du traité de Lancaster illustre les difficultés de l'exercice.

En effet, les mutualisations du type de celles qui sont prévues par le traité de Lancaster nécessitent l'acceptation d'une dépendance opérationnelle concertée, sous-tendue par une volonté politique forte et partagée dans la durée.

Le dossier des porte-avions a, d'ailleurs, à nouveau, mis en évidence le problème des incompatibilités capacitaires entre les deux partenaires. Alors que le Royaume-Uni avait fait le choix d'acquérir plusieurs modèles de l'avion « F-35 », de fabrication américaine, à décollage conventionnel et nécessitant un système de catapultage, les Britanniques ont décidé de faire un volte-face unilatéral et de privilégier la version « STOVL » (short take-off vertical

landing) du F-35 et vraisemblablement de mettre un coup d'arrêt au programme d'adaptation du porte-avions britannique, l'usage de cette version du F-35 ne nécessitant pas l'installation de catapultes. De même, la coopération opérationnelle en matière de forces sous-marines rend difficiles les perspectives d'une mutualisation dans ce domaine sans l'adoption d'une stratégie commune, la définition d'intérêts communs et un accord sur les relations avec les tiers et notamment les Etats-Unis.

En résumé, **une stratégie navale française doit donc pouvoir s'inscrire dans la perspective d'une défense de l'Europe et d'un rapprochement franco-britannique, mais elle ne peut pas aujourd'hui s'appuyer dessus, tant il reste un travail de rapprochement et de dialogue à effectuer.**

LE PROCHAIN LIVRE BLANC SUR LA DÉFENSE ET LA SÉCURITÉ NATIONALE DOIT ÊTRE L'OCCASION DE DÉFINIR LES AMBITIONS ET LES MOYENS NÉCESSAIRES POUR TIRER BÉNÉFICE DE LA PRÉSENCE FRANÇAISE SUR L'ENSEMBLE DES OCÉANS

I. LE LIVRE BLANC DOIT DÉFINIR LES MOYENS PERMETTANT À LA FRANCE DE PRÉSERVER LA CAPACITÉ D'INTERVENTION ET DE SÉCURISATION DE SES INTÉRÊTS SUR L'ENSEMBLE DES MERS DU GLOBE.

Conformément aux engagements pris par le Président de la République de réduire le déficit public d'ici 2015 à 3% du PIB et par le Premier ministre de stabiliser en valeur les dépenses publiques, le budget de la défense devra adapter sa programmation à la diminution de ses ressources.

Cet exercice de reprogrammation devra, en outre, intégrer **le décalage croissant entre la trajectoire tracée par la précédente loi de programmation et l'évolution du budget de la défense ces trois dernières années**. Le récent audit de la Cour des comptes estime cet écart, selon l'hypothèse la plus probable, à **une dizaine de milliards d'euros**.

C'est donc dans un contexte particulièrement contraint que la prochaine loi de programmation militaire devra déterminer les priorités de notre politique de défense.

Ces priorités devront découler du constat et de l'analyse élaborés par le prochain livre blanc.

On ne peut, en effet, réduire le prochain débat sur la loi de programmation militaire à un simple débat comptable. La rareté des financements publics doit conduire plus que jamais à cerner au plus près les priorités qu'imposent les évolutions structurelles du contexte international, car les choix qui seront faits engagent le pays sur le long terme et seront, pour certains, difficilement réversibles.

Les considérations qui précèdent conduisent à préconiser une pleine intégration des enjeux maritimes dans cette analyse tant du point de vue économique que stratégique.

A. DONNER LEUR JUSTE PLACE AUX ENJEUX MARITIMES

1. Faire de la stratégie maritime un des piliers de la stratégie de défense et de sécurité

Alors que les pays émergents déploient des stratégies maritimes ambitieuses et des moyens militaires navals de plus en plus conséquents, la France a une carte à jouer dans ce déplacement des enjeux stratégiques et économiques de la terre vers la mer.

Elle dispose d'une réelle identité maritime acquise au cours des siècles. Elle possède des capacités importantes, une flotte commerciale, une flotte de pêche, une flotte de guerre, un savoir-faire et une maîtrise technologique en matière de construction, d'exploration et d'exploitation de premier plan, dans un contexte mondial marqué par la maritimisation des économies et les revendications qui en découlent.

La France est plus que jamais dépendante de la mer pour ses approvisionnements quotidiens dont la régularité est une condition du fonctionnement normal du pays et de sa prospérité.

La fluidité des échanges maritimes internationaux et, par conséquent, le respect de la liberté de circulation en mer est devenu un élément essentiel de notre sécurité.

L'épuisement des ressources terrestres la rendra plus dépendante des ressources des sous-sols marins de son domaine maritime. La mer contient, en effet, les réserves d'hydrocarbures, de ressources minérales et d'énergie renouvelables vitales à l'économie de demain.

Ce basculement de la terre vers la mer entraîne des conséquences stratégiques majeures.

La tension sur les ressources fossiles essentielles, comme le pétrole ou les métaux précieux, s'est déplacée de la terre vers la mer, faisant plus que jamais de la maîtrise des mers un élément essentiel du contexte stratégique

Une grande partie des richesses nationales et des biens nécessaires au fonctionnement normal du pays se trouve en mer. Cette richesse attise les convoitises et doit donc pouvoir être protégée quand les circonstances l'exigent.

Comme le disait, avec quelques décennies d'anticipation, le général de Gaulle en 1969 à Brest : « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des Etats chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources... ». Nous y sommes.

Cette nouvelle géopolitique des océans présente des opportunités, mais également des menaces avec le développement de la criminalité en mer et des trafics illicites, l'augmentation des acteurs en mer et du niveau de

violence, mais surtout avec les risques de conflits liés à la volonté croissante des Etats de s'approprier des zones maritimes convoitées et de maîtriser les routes d'approvisionnement stratégiques.

Alors que les pays émergents sont en train de constituer des marines puissantes, les enjeux maritimes doivent donc être au centre des réflexions stratégiques du Livre blanc.

2. Valoriser les opportunités que représente la maritimisation des enjeux économiques et stratégiques pour la France

Avec 10,2 millions de km² bordant toutes les grandes puissances du monde, la France est riche du deuxième territoire maritime mondial, soit quatre fois plus grand que la mer Méditerranée, et vingt fois plus que le territoire hexagonal.

Elle devrait, en outre, pouvoir bénéficier d'une extension importante de son domaine maritime dans le cadre du processus d'extension des plateaux continentaux prévu par la convention de Montego Bay.

Si toutes les zones d'extension sollicitées lui étaient accordées par la Commission des limites du plateau continental (CLPC), il en résulterait un accroissement de plus de 1 million de km², portant la superficie de ces zones à près de 13 millions de km², ce qui en ferait le premier domaine sous-marin du monde.

D'un point de vue stratégique, ces territoires constituent des points d'appui opérationnels sur les trois océans de la planète, dans les deux hémisphères et jusqu'au pôle sud, sur le continent Antarctique.

La situation géographique de ces territoires permet à la France de disposer de bases de soutien logistique pour ses forces armées et de pouvoir rayonner, à partir de là, sur l'ensemble des océans, à des milliers de kilomètres de la métropole.

Avec un porte-avions et son groupe aérien embarqué, quatre bâtiments amphibies dont trois BPC, 18 frégates dont six de surveillance, 18 patrouilleurs, une force de guerre des mines, des sous-marins nucléaires d'attaque ou lanceur d'engins et une aéronautique navale complète, la Marine française porte haut la voix de la France, défend ses intérêts et son influence grâce à une grande maîtrise de ses outils et un niveau opérationnel très élevé.

Cette capacité militaire navale est une des clefs de la puissance et de l'influence de la France sur la scène internationale, comme l'a montré son rôle dans l'opération Harmattan en Libye en 2011.

Les moyens navals que possède la France sont également des instruments irremplaçables dans le domaine de la connaissance et de l'anticipation dans un monde qui se caractérise par l'incertitude et la surprise.

Leur aptitude à être déployés pendant de longs mois dans les zones d'intérêt et leurs capacités intrinsèques de recueil, de traitement des informations et de leur transmission vers la terre sont déterminantes pour l'acquisition de renseignements stratégiques ou tactiques selon le niveau de la crise.

D'un point de vue économique, alors que les ressources de l'hexagone en hydrocarbures et en minéraux sont très limitées, cet immense domaine maritime contient dans les sous-sols des ressources fossiles importantes, à l'image des hydrocarbures en Guyane dont la production est attendue en 2019 ou des terres rares en cours d'exploration à Wallis-et-Futuna

La France doit, dans la compétition internationale, valoriser ce potentiel en ressources naturelles et prendre sa place dans la course actuelle pour repérer et **sécuriser des gisements potentiels de minéraux qui peuvent, compte tenu de la pénurie annoncée, s'avérer stratégiques dans quelques décennies.**

La concurrence internationale et la convoitise croissante que suscitent de telles ressources nous imposent donc une présence accrue dans ces territoires.

En dehors des ressources naturelles, le vaste domaine maritime français permet de valoriser l'énergie directe de la mer avec des hydroliennes ou de l'énergie thermique des mers ou encore de produire de l'électricité utilisant la mer comme support avec les éoliennes offshore posées ou flottantes.

Ces énergies marines renouvelables constituent des marchés d'avenir dans lesquels la France dispose non seulement d'acteurs industriels majeurs, mais d'un territoire maritime propice à l'expérimentation et à l'utilisation de ces nouvelles technologies.

La maritimisation des économies est enfin une chance pour la France parce que son secteur économique maritime compte 11 fleurons et leaders maritimes mondiaux. Ce secteur représente en France autant que l'automobile et deux fois le secteur aéronautique.

Aussi les entreprises françaises figurent-elles parmi les premières entreprises mondiales dans le secteur maritime de la construction navale, mais aussi dans l'industrie off-shore, la recherche scientifique, l'armement et l'assurance ou encore la plaisance.

La France a, enfin, conservé une maîtrise nationale des technologies et des capacités de concevoir, fabriquer et soutenir les équipements nécessaires aux marines de guerre.

Soutenue par les programmes d'armement de la Marine, l'industrie navale française connaît d'importants succès à l'exportation et profite de la montée en puissance des marines des Etats émergents, même si la position

majoritaire de ces industries sur les marchés exports est aujourd'hui fortement concurrencée par les entreprises asiatiques et russes.

3. Réévaluer la place des territoires ultramarins dans la définition de nos intérêts nationaux.

Les départements et territoires d'outre-mer confèrent à la France un positionnement stratégique singulier. Sa présence sur les océans d'importance majeure pour le plus grand nombre de pays la place au cœur d'organisations régionales influentes qui la confortent dans son ambition de puissance mondiale.

Les territoires d'outre-mer la rapprochent d'un arc des crises qui s'étend désormais de l'océan Atlantique à la Péninsule coréenne.

De plus, ces DOM/COM dotent notre pays des richesses minérales et halieutiques dont il aura besoin pour survivre durablement à la compétition internationale.

Il convient donc de réévaluer l'importance de ces territoires pour la communauté nationale et d'y consacrer les moyens nécessaires pour une maîtrise permanente des approches maritimes, matérialiser la souveraineté française, participer à la protection et à la sauvegarde des personnes et des biens, à la sécurité et à la sûreté maritimes, à la protection de l'environnement marin et des ressources maritimes.

Ces missions ressortissent à l'action de l'État en mer (AEM) et nécessitent le déploiement des moyens de présence en haute mer adaptés à de telles tâches.

La France n'a consacré, pour l'instant, que des moyens limités pour assurer la permanence de moyens dissuasifs dans ses territoires d'outre-mer. Les retards pris dans le renouvellement de la flotte et notamment des patrouilleurs sont en partie imputables à la sous-estimation des enjeux liés aux territoires d'outre-mer dans le précédent livre blanc. Il convient aujourd'hui d'en prendre la juste mesure.

Ces moyens et notamment les patrouilleurs ont un coût limité à la portée du budget de la Défense. Il paraît de ce point de vue nécessaire de réévaluer l'urgence des programmes d'équipement destinés à ces territoires et de cesser de repousser des investissements nécessaires.

Pour prévenir les prétentions de certains Etats sur les espaces maritimes français, il faut également y déployer à intervalle régulier des bâtiments de guerre et faire patrouiller des aéronefs militaires. Car seule une présence ostensible avec des frégates ou des avions de patrouille maritime est de nature à dissuader, contenir et anticiper des crises potentielles.

En effet, l'éloignement des territoires d'outre-mer de la métropole peut rendre plus difficile une projection rapide de renforts, tant humains que matériels, et accroître les difficultés de gestion de la crise.

Protéger les approches maritimes des territoires d'outre-mer et acquérir une connaissance exhaustive d'un si grand espace représentent une contrainte forte en raison de l'étendue des aires considérées, de leurs dispersions et de la diversité des besoins, mais un coût limité par rapport aux gains dont la communauté nationale pourrait à l'avenir bénéficier grâce à la présence de ces territoires ultra-marins.

Au-delà de la problématique stratégique et économique de ces espaces maritimes, **l'avenir dépendra de la capacité à rééquilibrer les relations entre l'outre-mer et la métropole et à créer une communauté d'intérêt.**

B. PRENDRE LA MESURE DE L'AUGMENTATION DES MENACES ET DES RISQUES

1. Mieux prendre en compte l'augmentation du nombre des acteurs en mer, le développement des menaces, des risques et du niveau de violence

Cette nouvelle géopolitique des océans présente des opportunités, mais également des menaces telles que le développement de la criminalité en mer et des trafics illicites, l'augmentation des acteurs en mer et du niveau de violence.

Ces menaces sont de nature variée : des risques écologiques, des trafics illicites, le développement d'une criminalité maritime favorisée par des zones de non droit qui bordent certains océans et dont une des conséquences est l'émergence d'une véritable « industrie » de la piraterie maritime, le pillage des ressources halieutiques, des différends territoriaux et, enfin, un risque terroriste qui fait peser une menace forte sur les voies maritimes et les ports.

Cette situation doit nous inciter à maintenir la surveillance et le contrôle des infrastructures des opérateurs d'importance vitale pour le pays, comme les ports ou les terminaux pétroliers. Les forces navales doivent conserver une maîtrise permanente des approches maritimes françaises et, en particulier, des ports d'importance nationale dont, en premier lieu, celles des ports militaires à partir desquels sont mis en œuvre les moyens de la dissuasion.

Le développement des infrastructures offshore pétrolières, minières, gazières, des champs d'éoliennes ou autres risque, en outre, de placer une de nos principales sources d'approvisionnement en énergie à la merci d'attaques terroristes.

Les besoins de sécurisation en mer se développeront donc de manière importante. **La multiplication des risques exige une implication croissante des Etats pour surveiller, contrôler et appréhender avec un niveau de violence sans cesse croissant.**

Le groupe de travail estime à cet égard utile de réfléchir à des modalités de financement innovantes de contribution des activités pétrolières, minières, et énergétiques en mer au budget d'équipement de la Marine. Sans revenir sur le principe général de l'universalité de l'impôt qui finance l'effort de défense, il ne semblerait pas anormal que le revenu de ces activités qui bénéficient de façon privilégiée de la protection de la Marine contribuent directement ou indirectement à l'équipement et à l'entretien de cette dernière.

A ces menaces s'ajoutent les risques croissants d'atteinte à l'environnement liés au développement des activités économiques en mer. La préservation de la biodiversité et des équilibres naturels est devenue une préoccupation politique majeure car elle est une condition du développement des activités en mer comme l'illustre l'évolution des ressources halieutiques nécessaires aux activités de pêche.

A la frontière des questions de sécurité intérieure et extérieure, d'opérations militaires et d'interventions civiles, les nouvelles menaces, comme les nouvelles missions liées à la présence permanente d'activité économique en mer exigent des moyens de police des mers et de sauvegarde maritime, mais seules les marines militaires sont en capacité d'agir en haute mer, par tous les temps, tout en bénéficiant de la liberté de circulation, atout fondamental qui leur permet de se déplacer sans contrainte.

De ce fait, les marines nationales se trouvent au coeur de la défense des intérêts des pays et prennent donc une part importante des stratégies nationales de défense et de sécurité.

Cette diversité et la complexité des missions conduites dans l'environnement exigeant et imprévisible qu'est la mer imposent une polyvalence et un juste équilibre entre une armée de mer et une marine d'État.

2. Prendre la mesure des risques de conflits engendrés par la volonté d'appropriation des espaces et des routes maritimes

L'augmentation des activités humaines maritimes ou côtières, la raréfaction des ressources à terre et l'émergence de nouveaux pôles de développement reliés par l'espace maritime en renforcent l'importance et plaident pour le développement d'ambitieuses stratégies de défense dans les espaces maritimes. A ce titre, la plupart des pays émergents ont revu leur « livre blanc » lors des dernières années et y ont souvent développé un volet naval important, inexistant auparavant.

Il s'agit, pour les pays ayant les moyens d'une marine de haute mer, de s'assurer de leur liberté d'action et un accès à l'ensemble des océans et, partant, au reste de la planète. Pour des nations n'ayant pas les moyens de mettre en place une marine océanique, la stratégie consiste, à l'inverse, à protéger leur accès grâce à des sous-marins, des missiles, des mines afin de limiter les intrusions des premiers. Le développement des activités économiques et l'accès aux ressources en mer ont créé en outre de nouveaux champs de confrontations.

La situation dans l'océan Indien et la mer de Chine est, à cet égard révélatrice. Les revendications nationales de la Chine sur la mer du même nom, ou de l'Inde sur un pan entier de l'océan Indien, provoquent un début d'effet domino, notamment au Pakistan et en Asie du Sud-est où l'ensemble des pays concernés se sont lancés dans une véritable course à l'armement.

Dès aujourd'hui, les marines asiatiques sont plus présentes en océan Indien que leurs homologues européennes. Et **ce qui se passe en mer de Chine pourrait très bien arriver dans quelques années jusqu'en Méditerranée où la découverte de nouveaux gisements d'hydrocarbure peut attiser les convoitises comme on le voit au large du Liban.**

Avec la suprématie maritime des Occidentaux consécutive à la fin de l'Empire soviétique, une opposition de forces navales en haute mer ne devrait pas se voir avant une ou deux décennies.

Le conflit en haute mer a, en revanche, laissé place à une menace asymétrique concentrée sur la zone littorale et a conduit au développement de stratégies de déni d'accès dans certaines zones : ces stratégies mettent en œuvre toute une série de moyens : sous-marins classiques voire de poche, attaques venues de la terre grâce à des missiles de croisière ou balistiques antinavires, attaques grâce à des moyens aériens qui se sont largement disséminés lors des dernières années.

Parallèlement, la mobilité des bâtiments, la portée des missiles et la concentration de l'activité humaine dans les zones côtières mettent désormais à portée 80 % des objectifs stratégiques sur l'ensemble des continents.

Ce basculement lent mais continu de la géographie humaine vers le littoral est une donnée fondamentale de notre nouveau cadre stratégique : 70 % de la population mondiale vit à moins de 500 kilomètres des côtes, attirés par les grands centres économiques autour d'installations portuaires de dimension mondiale.

Aujourd'hui comme hier, face aux risques d'escalade, l'avantage va aux marines qui disposent d'une véritable capacité océanique.

Car, si les missions de police des mers et de sauvegarde maritime sont à la portée de nombreux Etats, la mise en œuvre d'une marine océanique capable d'agir loin et longtemps dans une relative autonomie suppose des moyens financiers considérables, mais surtout des savoir-faire spécifiques en matières industrielles et technologiques, un entraînement et une qualification

des équipages que les grandes nations maritimes ont mis des décennies à acquérir.

Si la France veut conserver son influence dans le monde, elle doit conserver sa maîtrise des technologies de la mer et sa présence sur toutes les mers du globe.

Ces données fondamentales lui permettront de préserver sa liberté d'action et, par conséquent, son influence de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies.

3. Prendre au sérieux le risque de voir la suprématie occidentale contestée dans le domaine maritime

Le centre de gravité géopolitique se déplace vers l'Est, mettant en valeur les nations riveraines de l'océan Indien et du Pacifique. Parmi celles-ci figurent des nations « occidentales » : les Etats-Unis, le Canada, la France, l'Australie et le Japon. Ces nations « occidentales » ont une réelle identité maritime acquise au cours des décennies.

Elles possèdent des capacités maritimes de premier plan dans un contexte mondial marqué par la maritimisation des économies et les revendications qui en découlent. Les pays occidentaux sont, par ailleurs, leaders en matière de création de normes maritimes, comme en témoigne leur rôle dans l'élaboration de la convention de Montego Bay.

Cette suprématie est en passe d'être contestée. Plus que dans d'autres domaines, le rattrapage des pays émergents les conduiront à supplanter les pays occidentaux à moyen terme aussi bien dans le domaine de l'industrie navale civile que dans le domaine purement militaire.

Si, de façon générale, l'évolution des budgets de la défense montre que « les émergents réarment, quand l'Europe désarme », cette tendance est particulièrement accrue dans le domaine naval, où la prise de conscience des enjeux et des risques de conflits a conduit les pays émergents, forts d'une croissance soutenue, à financer la montée en puissance de leur marine.

Pour les seuls BRIC, les budgets navals d'équipements et de recherche et développement augmenteraient sur la période de 2009 à 2016 de + 9,3 %, tandis qu'en France et dans le Royaume-uni ce budget diminuerait de 1,2 %. Entre 2011 et 2016, le budget « naval » de la Russie augmentera de 35 %, celui de la Chine de 57 %, du Brésil de 65 % et de l'Inde de 69 %.

La plupart des marines des BRIC se sont lancées dans des programmes d'expansion et de modernisation de leur flotte. Ils conduisent aujourd'hui une mise en adéquation du format de leurs forces armées avec leur nouveau statut de puissance économique. D'ores et déjà, les tonnages des marines des BRIC dépassent ceux de l'Europe.

Certes, le tonnage ne fait pas tout, il y a le savoir faire, la capacité à manier des systèmes d'armes complexes, polyvalents et interopérables. Le niveau de complexité des systèmes d'armes modernes et l'augmentation des capacités industrielles des pays émergents font que l'avantage compétitif sur les champs de bataille de demain sera moins technologique qu'humain : c'est l'aptitude individuelle et collective à faire le meilleur usage des « systèmes de systèmes » qui fera la différence. Cette aptitude s'acquiert dans le temps long.

Mais l'histoire économique récente nous montre que les pays émergents apprennent vite. Or pendant ce temps-là, les marines européennes vieillissent à force de repousser dans le temps le renouvellement des bâtiments.

Ce qui est en jeu, ce sont nos intérêts dans l'ensemble de l'océan Indien et du Pacifique, c'est aussi plus largement la préservation du cadre juridique de la convention de Montego Bay et de la liberté des mers.

Comme l'ensemble des ouvrages de droit, le droit maritime international est la résultante d'un compromis entre tradition juridique et rapports de force. Or l'évolution du rapport de force sur les mers est en passe d'être modifiée.

Au-delà des normes, c'est aussi la préservation de nos intérêts industriels et technologiques, c'est-à-dire de nos emplois, qui est en cause. Les politiques de désendettement et de réduction des déficits publics en Europe ont déjà exercé une forte pression sur les budgets de défense dont la baisse cumulée atteint 33 milliards d'euros entre 2009 et 2010, soit une diminution de 12,5%.

Ces politiques seront poursuivies dans les prochaines années, car elles sont nécessaires pour restaurer l'indépendance nationale face aux marchés financiers.

Mais l'Europe prend le risque d'affaiblir la base industrielle et technologique de la défense européenne au moment où les industries des pays émergents comme la Corée montent en puissance dans des secteurs de plus en plus innovants.

Le secteur maritime est un secteur où existe une forte imbrication des acteurs civils et militaires. Les choix capacitaires de demain devront prendre en compte cette dimension afin de favoriser la croissance de l'économie maritime.

Il y a là de nouvelles filières industrielles qui peuvent être les emplois de demain.

L'État devra trouver les voies pour accompagner ces filières d'avenir et assurer la sûreté et la sécurité des activités maritimes de demain dans la compétition internationale.

4. Axer notre stratégie navale sur les manoeuvres de la mer vers la terre

Les opérations de la mer vers la terre qui consistent à utiliser la profondeur stratégique offerte par les océans, pour projeter la puissance et les forces à terre sont devenues centrales dans les stratégies navales déployées depuis le début du XXI^e siècle.

La mobilité des bâtiments, la portée des missiles et la concentration de l'activité humaine dans les zones côtières mettent désormais à portée 80 % des objectifs stratégiques sur l'ensemble des continents. La dislocation de l'empire soviétique a donné aux marines occidentales une suprématie inégalée en mer qui leur permet de se déployer sur presque tous les théâtres d'opérations. Cette réalité temporaire peut cependant changer dans les décennies à venir.

Grâce à cette liberté de navigation et de manœuvre en mer, les marines occidentales s'offrent ainsi la possibilité de développer pleinement l'action à terre à partir de la mer, c'est-à-dire de la projection de puissance ou de forces, modulables, de la simple présence –à des fins de recueil de renseignement ou d'intimidation stratégique– à des opérations de vive force dans des cadres interarmées ou interalliés.

La montée des stratégies de déni d'accès et les modes d'action asymétrique caractérisent la menace la plus probable sur nos forces navales dans la décennie à venir. L'action de la mer vers la terre restera très pertinente face à ces menaces.

La prudence accrue de la France à engager un volume significatif de forces terrestres dans des opérations extérieures crée les conditions favorables à l'émergence d'une rupture stratégique historique qui conduirait notre pays à quitter sa vision traditionnelle continentale et à donner une priorité nouvelle à une stratégie maritime et navale, en phase avec les enjeux de la mondialisation et pour que sa voix continue à porter dans le monde.

Dans cette perspective, les sous-marins et les frégates sont des outils essentiels de maîtrise des espaces maritimes. Grâce au missile de croisière naval, ils vont devenir des instruments stratégiques par la capacité qu'ils vont apporter à la France de frapper sans délai un objectif terrestre situé jusqu'à 1000 km des côtes.

Si cette approche de la mer vers la terre relègue au second rang l'action en mer, c'est-à-dire la « bataille au large », qui a été l'option privilégiée par les puissances maritimes occidentales depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'émergence d'outils navals puissants en Asie pourrait néanmoins contrecarrer cette évolution et refaire des océans un champ de manœuvre stratégique.

C. MAINTENIR NOS CAPACITÉS NAVALES À LA HAUTEUR DE CES ENJEUX

1. Inscrire les choix capacitaires dans le temps long

Le monde maritime et naval est celui des temps longs.

L'acquisition des savoir-faire professionnels et opérationnels nécessite du temps. Avoir une Marine hauturière suppose donc une vision et un plan à long terme. Baisser la garde peut être très rapide après la prise de décision politique, mais il faudra compter l'éventuelle remontée en puissance en années et non en mois. A titre d'exemple, les Britanniques, pourtant aidés par les Américains et les Français, n'envisagent pas de disposer des savoir-faire nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle de leur porte-aéronefs avant 2025 au mieux.

Les choix budgétaires qui devront être opérés dans l'année qui vient devront prendre en compte que la maîtrise de certaines techniques acquises pendant des décennies peut être perdue en peu de temps et ne peut se reconstituer de nouveau que sur le long terme, en particulier, à la formation d'un personnel compétent et polyvalent.

2. Enrayer la diminution du format de la Marine et le vieillissement de sa flotte

La Marine française bénéficie aujourd'hui d'un savoir-faire reconnu dans tous les domaines de la guerre navale moderne : sous-marins, frégates, guerre des mines, moyens amphibies, porte-avions. Elle est présente sur tous les océans du monde, à tout moment, avec 31 bâtiments et 5 aéronefs déployés en permanence.

Le format de la Marine prévu par le Livre Blanc de 2008 devait permettre aux forces navales de recueillir le renseignement tant dans les espaces océaniques d'intérêt qu'au sein même de n'importe quel pays riverain, de participer à la maîtrise des approches maritimes françaises et au contrôle de certains espaces aéromaritimes dans nos zones d'intérêt, à la sécurisation de certaines voies de communication, au contrôle de la navigation dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, contre les trafics illicites et contre l'immigration clandestine.

Les difficultés financières ont conduit progressivement à rogner sur ce format dans une période marquée par un développement sans précédent des acteurs, des risques et menaces en mer.

Depuis les années 2000, le format de la Marine a globalement diminué de 30 %.

Pendant la même période, le trafic maritime a été multiplié par 3 ou 4 selon les critères, la criminalité en mer et les trafics illicites se sont

développés, la vulnérabilité des voies maritimes d'approvisionnement de la France se sont accrus avec les incertitudes liées aux bouleversements du monde arabe, à la persistance de l'arc de crise au Moyen-Orient dans l'océan Indien et la montée des risques en mer de Chine.

Parallèlement, les perspectives de pénuries des matières premières stratégiques ont accru les convoitises et renforcé les besoins de sécurisation de notre vaste domaine maritime.

En d'autres termes, **nous avons diminué le format alors que les menaces augmentaient.**

Le renoncement à un deuxième porte-avions conduit à ce que les nécessaires périodes d'entretien du porte-avions Charles de Gaulle limitent la disponibilité du groupe aéronaval à 65% du temps.

Sur la période 2000-2012, le nombre de frégates a été diminué de 43 % si l'on considère les retraits temporaires de capacités.

Sans renouvellement, le vieillissement de la flotte conduira dans les prochaines années à des impasses capacitaires majeures.

En effet, entre 75 et 100 % des équipements dans les 10 prochaines années doivent être modernisés ou remplacés. Il s'agit de 85 % du parc de frégates de premier rang et de 100 % de la composante guerre des mines.

Alors que les missions augmentent du fait de la maritimisation du monde, les moyens de la Marine sont non seulement sous le seuil de suffisance, mais risquent de diminuer encore.

Si le budget de la défense doit contribuer à la réduction du déficit des comptes publics, une contribution homothétique de la Marine conduirait à rétrécir encore un format qui est déjà en décalage avec la croissance des enjeux.

3. Adapter les caractéristiques la Marine à ces enjeux en assurant la permanence, la polyvalence, la précision et la complémentarité des moyens

Il n'appartient pas au groupe de travail de déterminer parmi les programmes de modernisation prévus ceux que devraient être les programmes prioritaires et le nombre de bâtiments souhaitable.

Au regard des besoins exprimés tout au long de ce rapport, le format défini en 2008, lui, semble avoir été défini sans prendre la pleine mesure des enjeux maritimes et du niveau croissant des menaces et des besoins de sécurisation des activités économiques en mer.

Rappelons que le format de 2008 prévu par le Livre blanc prévoyait que pour assurer ses missions :

« la Marine, avec un effectif de 44 000 personnes, sera dotée notamment :

- de 4 sous-marins nucléaires lanceurs d’engins ;*
- de 6 sous-marins nucléaires d’attaque ;*
- d’un porte-avions avec son groupe aérien embarqué ;*
- de 18 frégates de premier rang ;*
- de 4 bâtiments de projection et de commandement. »*

La situation des finances publiques a conduit à réduire ce format. Les économies à venir pèseront derechef sur les choix capacitaires.

Plutôt que dresser une liste des équipements à renouveler par ordre de préférence, le groupe de travail, ne souhaitant pas préempter le travail de synthèse du Livre blanc et les travaux préparatoires de la loi de programmation militaire qui s’ensuivront et permettront d’avoir une vue d’ensemble, a souhaité dégager les principes directeurs qui devraient caractériser la Marine de demain au regard des évolutions que nous venons de décrire : permanence, polyvalence, précision et complémentarité des moyens

- **Permanence**

L’augmentation des activités humaines, civiles ou militaires, légales ou délictueuses qui se développent en mer entraîne aujourd’hui l’accroissement des trafics et des menaces de toutes natures. Ces menaces sont multiples : bouleversements géostratégiques, prise d’otages en mer, attaque de navires, évacuation de ressortissants, mouillage de mines, trafics de stupéfiants, d’armes ou d’êtres humains, réseaux d’immigration clandestine, pillage des ressources. Elles se caractérisent également par une profonde irrégularité, ce qui les rend difficiles à prévoir, donc à contrer.

Cela impose une permanence des dispositifs de protection (les ports, les infrastructures d’intérêt national comme les champs d’éoliennes off shore), de déploiement, mais aussi de positionnement.

Cette permanence est essentielle. Des forces navales suffisamment dissuasives doivent être aptes à intervenir vite, sur la mer, mais aussi à partir de la mer, et à demeurer pré-positionnées sur de longues périodes, dans toutes les zones d’intérêts françaises y compris dans nos territoires d’outre mer afin de manifester notre volonté de faire respecter notre souveraineté.

La permanence de bâtiments dans le golfe de Guinée, en Méditerranée, en océan Indien, dans l’océan Pacifique, ou en Atlantique répond à ce besoin. L’engagement en Libye a illustré l’aptitude de la Marine française à durer avec le groupe aéronaval et les bâtiments ravitailleurs, mais aussi les frégates dont le rôle est loin de se limiter à la seule escorte du porte-avions.

- **Polyvalence**

Un conflit ou une crise peuvent se déclencher en quelques jours et évoluer rapidement dans leur nature. Dès lors, **la polyvalence des moyens revêt une importance capitale et permet aussi de diminuer les coûts d'acquisition.** Dans la plupart des cas, mieux vaut, en effet, un moyen polyvalent à deux ou trois moyens spécialisés.

Les exemples sont multiples de frégates ou de BPC, ayant appareillé pour une mission donnée, et qui ont été déroutés pour rallier inopinément un autre théâtre d'opérations ou bien procéder à une évacuation de ressortissants. D'autre part, les trafiquants d'aujourd'hui n'hésitent pas à renforcer leurs actions et durcir leurs engagements en mer.

Il faut donc pouvoir s'adapter rapidement, intervenir en premier échelon avant de pouvoir projeter des bâtiments éventuellement plus puissants. Agir vite, à bas niveau, permet de contenir le développement d'une crise. Les choix capacitaires faits ont permis de répondre présent très rapidement, en Côte d'Ivoire, comme au large de la Libye et de la Somalie.

Il est clair que, **plus les frégates sont polyvalentes, plus elles sont capables d'emporter des types d'équipement et d'armement différents, plus l'adaptabilité est forte.** C'est cette nécessaire polyvalence qui donne du poids au concept des FREMM qui vont être capables, tout à la fois, de faire face à des menaces classiques, mais aussi asymétriques. Avec le MDCN, elles constitueront un excellent exemple de bâtiment apte à répondre aux besoins tactiques et stratégiques.

- **Précision**

C'est aujourd'hui une condition essentielle à la conduite des opérations. **Le souci indispensable de maîtrise des dommages collatéraux impose des désignateurs d'objectifs de qualité et des armements permettant d'engager des objectifs le plus précisément possible.**

Dans cet esprit, l'aviation de patrouille maritime apporte une valeur ajoutée majeure dans le guidage des strikes et l'avenir nécessitera l'usage de drones mis en œuvre à partir de la mer.

- **Complémentarité**

Aujourd'hui, les opérations ont évolué. Elles sont interarmées, interministérielles et, le plus souvent, multinationales. Elles redeviennent coordonnées, comme l'ont montré les opérations en Libye.

Il s'agit donc, pour le Chef d'état-major des armées de combiner tous les moyens dont il dispose dans sa boîte à outils pour déterminer, au plus vite et de la manière la plus efficace, les effets qui permettront d'atteindre le but escompté. Pour cela tous les moyens doivent être complémentaires et interopérables afin d'élargir le champ des possibles.

Et si cette interopérabilité est nécessaire entre alliés, elle l'est aussi entre armées. Elle doit être recherchée systématiquement dès le stade des planifications des opérations et être appliquée en temps de paix, dans l'entraînement combiné des forces.

Dans la mesure où l'action de l'Etat en mer ne relève pas uniquement de l'utilisation des moyens de la Marine nationale, mais également des autres administrations telles la Douane, les Affaires maritimes, la Police aux frontières, la Sécurité civile, la Gendarmerie nationale au sein de la Fonction Garde-côtes, la complémentarité et les mutualisations doivent être également recherchées au sein des administrations.

La récente adoption du format global de la fonction Garde-côte montre la volonté partagée d'harmonisation des moyens dans un but commun d'efficacité. Cette harmonisation doit être poursuivie et amplifiée.

4. Accélérer la construction d'une Défense de l'Europe.

L'Union européenne constitue le cadre naturel de développement d'une politique de sécurité maritime intégrée.

L'entrée en vigueur du traité de Lisbonne devait permettre un usage élargi de moyens militaires par l'UE sur son territoire ou au large de celui-ci. L'Union européenne dispose d'un socle de compétences normatives dans de nombreux domaines civils et de capacités de coordination en matière judiciaire qui lui permettent de renforcer son implication directe dans la sécurité des approches maritimes de ses côtes.

Malgré cela, l'on observe que, d'un côté, la politique maritime intégrée dans ces aspects civils avance tandis que, de l'autre, le volet maritime de la Politique de sécurité et de défense commune reste embryonnaire

De ce fait, la vision française des enjeux de défense liés à la maritimisation ne peut pas encore s'appuyer sur la définition d'une stratégie navale européenne faute de progrès significatifs dans la définition d'une politique de sécurité et de défense commune.

Mises à part l'opération Atalante, le bilan de la politique de sécurité de défense commune dans le domaine maritime comme dans les autres domaines est limité et se limite souvent à mutualiser l'accessoire. La stratégie des petits pas à travers des mutualisations ponctuelles se heurte à la définition des intérêts nationaux.

Cette situation est d'autant plus inquiétante que, dans un contexte d'atonie économique et d'austérité budgétaire, les forces navales de l'Union européenne semblent condamnées à un déclin progressif.

Ne nous voilons pas la face, nous sentons poindre un risque de déclassement de la France et de l'Europe et à un moment, faute de moyens, il faudra réviser nos ambitions.

Avec un PIB comparable aux Etats-Unis, l'Europe aligne un porte-avions quand les Américains en possèdent onze.

Les restrictions budgétaires, aggraveront la situation. Plus largement, plusieurs des capacités navales discriminantes, celles qui donnent l'avantage en cas de confrontation, sont, en Europe, détenues par la France et par elle seule : projection d'une aviation de chasse puissante à partir de la mer, grands bâtiments amphibie capables de mettre en œuvre des groupes aéromobiles significatifs. D'autres ne sont partagées qu'avec un ou deux autres pays européens : sous-marins nucléaires, aviation de patrouille maritime, capacité de projection à longue distance d'une force de guerre des mines. Les réduire ou les faire disparaître reviendra à priver l'Europe de ses capacités.

La crise financière que traverse l'Europe peut être alors une opportunité pour avancer vers une mutualisation partielle des dépenses navales, une rationalisation des forces, voire une utilisation commune des bâtiments.

Le traité franco-britannique de Londres pourrait constituer un nouveau départ vers un ensemble plus vaste, britannique et française possédante 60 % des navires de haute mer européens. La réalité de la mise en œuvre du traité de Lancaster illustre les difficultés de l'exercice.

La clef du succès reste le partage des visions stratégiques et une définition commune des intérêts vitaux. C'est pourquoi, il faut se hâter de poursuivre la construction politique de l'Europe. En attendant, il serait souhaitable de remettre sur le chantier la révision d'un livre blanc sur la défense et la sécurité européenne dans lequel les enjeux de la maritimisation auraient une place de choix tant ils sont communs aux pays de l'Union.

*

Si le budget de la défense doit naturellement apporter sa contribution à la réduction du déficit des comptes publics, une contribution homothétique de la marine conduirait à accroître encore le décalage entre les enjeux et les moyens.

La conviction du groupe de travail est que la Marine ne doit pas être la variable d'ajustement du ministère de la Défense parce le contexte stratégique naval a changé.

Il faut préserver la cohérence de notre outil, cohérence par rapport aux principes que nous avons développés de permanence, de polyvalence, de précision et d'interopérabilité, cohérence par rapport aux menaces, cohérences avec nos zones d'intérêt et nos approches maritimes.

Certains estiment qu'il faut réviser nos ambitions pour les ajuster à nos moyens. La difficulté est que nous ne choisissons pas le niveau de risque et de menace auquel nous sommes confrontés.

Si, à la fin de la Guerre froide, chacun évoquait ,les dividendes de la paix, le monde multipolaire se révèle beaucoup plus instable que celui de la Guerre froide. C'est pourquoi, la communauté nationale doit prendre pleinement la mesure du coût de sa sécurité et de sa défense.

Pour conjurer le risque d'un déclin de la France et de l'Europe, il nous faut créer de la richesse et retrouver de la croissance. L'économie maritime peut y contribuer. Il y a là de nouvelles filières industrielles qui peuvent être les emplois de demain.

II. CETTE STRATÉGIE MILITAIRE DOIT ÊTRE ACCOMPAGNÉE D'UNE STRATÉGIE INDUSTRIELLE DE VALORISATION DU SECTEUR MARITIME ET D'UNE STRATÉGIE DIPLOMATIQUE EUROPÉENNE EN FAVEUR D'UN MODÈLE MARITIME INTERNATIONAL RESPONSABLE

A. SOUTENIR L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE

Même si plusieurs secteurs rencontrent des difficultés importantes, l'économie maritime française peut s'appuyer sur une industrie, des services et un savoir-faire reconnu.

La France dispose d'acteurs mondiaux dans les domaines maritimes à plus forte croissance : hydrocarbures offshore profonds (Technip, CGG Veritas, Total), minerais et dessalement de l'eau de mer (Eramet, Veolia), aquaculture industrielle et algues (l'Oréal, Yves Rocher, etc) et énergies marines (DCNS) ou encore la plaisance, où le groupe Beneteau occupe la première place mondiale.

Ces industries sont essentielles à la croissance de demain.

1. Soutenir la filière industrielle des chantiers navals dans la compétition internationale.

Au sein d'une production européenne très rudement concurrencée par la construction navale en série en Corée du sud et en Chine, le savoir-faire français se concentre sur des segments à très forte valeur ajoutée autour notamment de 3 produits : **les grands navires à passagers et les navires militaires et les énergies marines renouvelables.** Les efforts devront être poursuivis pour conforter la cohésion du Groupement des Industries de la Construction et des Armements Navals qui fédère l'ensemble de l'industrie navale.

Le secteur des énergies renouvelables est encore en phase de démarrage. Mais il présente des potentialités de développement où l'industrie navale française entend se positionner de manière claire et rattraper un retard encore absorbable. Les EMR, toutes technologies confondues génèrent 3 emplois par mégawatt installé (source pôle de compétitivité mer Bretagne). Cela signifie que les prévisions à 2020 devraient créer 18 000 emplois dans ce secteur.

La démarche relative au « navire du futur » peut également donner à notre industrie navale une aptitude à se renouveler, à retrouver une compétitivité émoussée face aux grands chantiers asiatiques, et à faire de ce secteur économique, qui fut un pilier économique, un nouveau pôle de compétence.

Le GICAN devra être soutenu dans ses programmes de recherche et de développement ainsi que dans ses missions de promotion du "made in France" en matière navale, gage de qualité, de performance et de sécurité. Pour ce qui concerne la construction et la réparation des navires de pêche, il conviendra d'envisager l'impact de **l'interdiction** préconisée dans un délai très court par la Commission européenne **des rejets à bord des bateaux**.

Cette réforme radicale et contestée au sein de la filière halieutique représente néanmoins une opportunité pour réfléchir sur les problématiques liées à l'organisation du travail des équipages et à la sécurité à bord avec des espaces plus grands qu'entraînera la libération de la jauge supplémentaire.

De même, la réduction de l'effort de pêche qu'initie **la réforme de la PCP** devra logiquement privilégier les unités les plus vétustes et les plus dangereuses pour la vie des marins. Elle devra être accompagnée par un plan européen destiné au recyclage durable des navires en fin de vie.

Il semble prioritaire de **conforter la synergie créée autour de la conception d'un bateau propre et sobre dans le cadre d'un port plus économe en foncier, moins pénalisant pour l'environnement et mieux intégré à la ville.**

La filière française de construction navale de navires à propulsion à gaz peut être à l'avant-garde sur ce secteur d'autant plus important que les flottilles européennes de pêche sont toutes à renouveler.

Les réflexions sur le navire du futur doit intégrer les évolutions nécessaires à la pérennité filière halieutique. Il est fondamental de travailler sur de nouveaux modes de production d'énergie alternatifs au gasoil mais aussi au gaz dont le prix est indexé sur le pétrole.

Les recherches sur la filière Hydrogène ou les moteurs supra-conducteurs devront être soutenues. Nos capacités de recherche et de production sont en mesure de placer la France dans la compétition des prochaines décennies en la matière.

De même dans le domaine de l'autoprotection non létale des navires, la filière française a des opportunités de gagner de nouveaux marchés en offrant des systèmes nouveaux permettant de disposer de différents niveaux de protection permettant de régler la plupart des questions de responsabilité que soulèvent les équipes armées embarquées.

2. Développer les ressources énergétiques et minérales marines.

Disposant d'un exceptionnel potentiel pour son exposition aux vents et marées, **la France pourrait devenir demain un centre de gravité des technologies d'énergies marines renouvelables (EMR).**

La France doit aller vite, notamment pour les territoires insulaires de l'outre-mer, afin de favoriser leur autonomie en énergie. Ils ne peuvent se permettre d'attendre l'organisation d'une filière industrielle stable et rentable. Les investisseurs étrangers, qui sont prêts technologiquement pourraient utiliser cette brèche pour prendre place et investir massivement afin de couvrir les besoins ignorés trop longtemps.

Parmi ces énergies renouvelables, l'énergie thermique des mers possède un potentiel de développement remarquable. Compte tenu de l'avance des industries françaises dans ce secteur d'avenir et de ses possessions maritimes dans les eaux chaudes, la France devrait être en mesure d'être un leader dans ce domaine. Son développement permettrait aux outre-mer d'acquérir une indépendance énergétique rapidement dans une logique durable. L'ETM permettrait à la France de devenir exportateur d'énergie plutôt qu'exportateur de technologie productrice d'énergie.

Les affirmations du Grenelle de l'environnement, ses affichages et autres effets d'annonce dont l'objectif de parvenir à 23% d'énergies renouvelables d'ici 2020 devraient emporter l'adhésion si cela se traduisait par une véritable stratégie écologique et industrielle mobilisant les moyens et soutenant la recherche.

Les acteurs français du secteur sont appuyés par des compétences académiques de premier plan (Ifremer, Centrale Nantes, etc.) et les pôles de compétitivité Mer Bretagne et Mer PACA (90% du potentiel de R&D maritime française, près de 400 projets financés pour 700 M€).

Pour permettre à ces acteurs de se développer il convient :

1 - d'élaborer une feuille de route stratégique du développement industriel dans les domaines précités. Elle inclura notamment la poursuite des développements technologiques initiés par les acteurs, en particulier ceux des pôles Mer.

Ces développements pourront bénéficier de l'appui du Programme-Cadre pour la Recherche et le Développement de l'Union européenne, auquel la France doit proposer urgemment d'inclure les océans parmi ses priorités de recherche. Il est, de ce point de vue,

regrettable que, dans l'élaboration du 8^e PCRD, les EMR aient été « oubliées » à l'instar de toute considération sur le maritime.

2 - d'engager un programme de géologie sismique sous-marine des eaux sous souveraineté française afin de cartographier nos ressources minérales et d'hydrocarbures.

Dans le secteur minier, **la France gagnerait à fédérer les acteurs susceptibles de s'engager dans la prospection et l'exploitation sous-marine.** Il s'agit, en effet, d'un secteur qui exige des investissements lourds et des compétences spécialisés. Fédérer les compétences et les financements publics et privés permettraient sans doute de créer les synergies nécessaires pour amorcer le développement de cette filière. En parallèle, la France devrait proposer à ses partenaires internationaux de réaliser pour leur compte l'identification géologique de leurs ressources sous-marines ;

3 - de s'assurer de l'implantation en France des centres industriels liés au développement des énergies marines, des bioalgues ou de la valorisation des minerais sous-marins. Pour cela il convient de lancer des plans d'accompagnements de ces industries sous la forme de vagues successives d'appels d'offres (2013 pour les hydroliennes, 2014 pour l'éolien flottant, 2015 pour les minerais sous-marins et les bioalgues).

Il est fondamental qu'une orientation politique forte et claire soit prise pour indiquer le poids stratégique des EMR dans le développement de notre économie.

Comme la direction du nucléaire fut indiquée sans hésitation il y a 50 ans, il faut prendre aujourd'hui des décisions structurantes de notre société pour les 30 années à venir, car la France a la possibilité dans ce secteur de devenir un leader de l'énergie à l'échelle mondiale.

Dans le cadre d'une nouvelle politique industrielle de redressement productif, les énergies marines renouvelables ont donc toute leur place.

Le groupe de travail propose de créer un commissariat aux énergies marines renouvelables qui puissent fédérer les acteurs publics et privés de ce secteur afin d'accélérer ma mise en place de ces nouvelles technologies.

3. Définir une véritable stratégie portuaire pour favoriser l'intermodalité et la compétitivité

Les ports français sont aujourd'hui confrontés à la concurrence, dans un contexte d'économie mondialisée, et au développement de grandes plateformes logistiques dans les ports européens tels que Rotterdam, Amsterdam ou Anvers.

Premièrement, la politique d'aménagement doit assurer une desserte efficiente de ces ports afin de permettre le développement de transports intermodaux. Cette dimension est à prendre en compte au niveau de

la stratégie portuaire mise en oeuvre par l'Etat pour les grands ports maritimes nationaux.

De même, l'Etat aura la responsabilité de soutenir les collectivités territoriales ayant en charge la gestion des ports décentralisés dans le développement des dessertes multimodales de ceux-ci.

La logistique apparaît comme un élément majeur dans la mise en oeuvre de la stratégie globale de compétitivité portuaire et les plus grands ports mondiaux sont ceux qui ont réussi à favoriser l'intermodalité multidimensionnelle : maritime, voie fluviale, fer, route et air.

Le défi se révèle plus grand encore devant la nécessité de maîtriser les espaces et les capacités d'accueil d'une activité logistique en pleine croissance et multimodale.

Des perspectives sont certes tracées avec la création d'un conseil de coordination pour les ports de la façade Atlantique, avec le grand projet Port 2000 au Havre et son corollaire marseillais Fos XXL, avec surtout la mise en service à l'horizon 2018 du canal Seine Nord (106 kms de long, 4,2 milliards d'euros) qui reliera les ports du Havre et de Rouen à Dunkerque et au complexe portuaire nord européen.

Le relatif désenclavement des ports français sur les 3 façades maritimes ne sera pérennisé qu'avec une amélioration structurelle de leur desserte ferroviaire : contournement de Melun à l'est de Paris, contournement de Lyon pour le trafic originaire ou à destination de Marseille et restructuration ferroviaire autour du hub logistique Boulogne-Calais-Dunkerque, plateforme logistique de première importance pour le Royaume-Uni.

Deuxièmement : des solutions doivent être trouvées pour accueillir les immenses navires de grande longueur et à tirant d'eau supérieur à 20 mètres, car la taille des ports sera déterminante, ainsi que sa capacité à absorber le trafic de marchandises.

Une solution pourrait être d'implanter dans nos eaux un hub maritime à partir duquel des navires de tonnage raisonnable irrigueraient le marché, favorisant ainsi l'intermodalité par des volumes à traiter restant dans des limites cohérentes.

Troisièmement, la qualité de service et la fiabilité des équipements portuaires doivent être renforcées. Dans un contexte global d'augmentation des trafics et des échanges internationaux par voie maritime, la recherche de nouvelles performances du service portuaire reste une ardente obligation mais aussi un défi.

Quatrièmement, un assouplissement du calendrier de mise en oeuvre des zones SECA (sulfure emission controlled area) où les rejets des gaz d'échappement sont strictement contrôlés doit être envisagé.

Aujourd'hui limitées à la Manche et une partie de la mer du Nord, ces zones pourraient être étendues et provoquer des situations de gestion des émissions incompatibles avec les carburants maritimes disponibles sur le marché. Et donc avoir un impact négatif sur les ports européens. Lorsque l'Organisation Maritime Internationale a adopté en 2008 l'obligation pour les armateurs d'utiliser un carburant à faible teneur en soufre, les Etats ont fait le pari que le délai fixe à 2015 pour les zones dites SECA serait suffisant pour permettre aux acteurs du secteur énergétique et aux motoristes de s'adapter.

Force est de constater que cela n'a pas été le cas. Dans le contexte tendu actuel, le risque aujourd'hui est de provoquer un report modal de la mer vers la terre, c'est-à-dire un retour vers la route ou d'autres moyens de transport plus contraignants.

Si les armateurs européens ont déjà réduit leurs émissions de soufre de 80% depuis 2006, un délai supplémentaire semble néanmoins nécessaire pour la mise au point de solutions nouvelles telles que le gaz naturel liquéfié (GNL) ou les scrubbers (dispositif d'épuration des gaz d'échappement), qui ne sont, à ce jour, ni techniquement disponibles ni économiquement viables.

Ces efforts devront être accompagnés d'un développement des autoroutes de la mer. Une longue période de fort soutien public sera probablement nécessaire avant l'émergence de projets privés matures avec un financement partagé entre la prise en charge par la sphère publique du coût des infrastructures et le financement du mode de transport maritime par les armateurs. Ce soutien public devra en revanche être acté par un engagement sur la durée des armements qui bénéficient des subventions publiques.

4. Développer une pêche et une aquaculture durables

La pêche maritime française emploie directement 24 000 marins embarqués, sans compter la transformation des produits de la mer et les cultures marines.

Elle constitue, par ailleurs, un rouage de notre indépendance alimentaire qu'il faut sauvegarder, même si, déjà, elle ne peut plus couvrir que 80 % de nos besoins, ce qui pénalise notre balance des paiements : le déficit global de la France au regard de sa consommation de poissons, est passé en dix ans de 500 000 à 1 million de tonnes.

Or, la flotte de pêche française est extrêmement fragilisée. De 1990 à 2008, le nombre de navires a diminué de 43 % afin de préserver les ressources.

Si l'Europe Bleue a permis à nos pêcheurs l'accès aux eaux communautaires non françaises, la France doit peser de tout son poids dans l'élaboration de la Politique Commune des Pêches (PCP) qui puisse leur redonner espoir.

La France doit aussi dessiner un plan, lisible et responsable, de renouvellement et de modernisation de sa flotte. En tenant compte des

contraintes nouvelles de la pêche et, notamment, en prônant des outils et des pratiques plus économes en carburant.

A la veille de la redéfinition des grandes lignes de la Politique commune de la pêche (PCP) qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2013, la France doit militer pour le développement durable et raisonné de ce secteur économique traditionnel qui fait vivre une importante population sur nos littoraux.

Face à la raréfaction des ressources halieutiques et à la crise alimentaire qui menace notre planète, l'aquaculture constitue un secteur porteur qui ne cesse de croître.

50% des produits aquatiques consommés dans le monde proviennent aujourd'hui de l'aquaculture. L'aquaculture française constituée de la conchyliculture, de la pisciculture marine et de la pisciculture continentale dispose d'un savoir-faire reconnu au niveau international depuis près de 30 ans. Mais bien que pionnière dans le développement de l'industrie aquacole en Europe, la France accuse aujourd'hui un certain retard par rapport à certains de ses voisins du continent et les niveaux de production restent marginaux par rapport à la demande.

Pour favoriser le développement de cette filière, il est nécessaire de conforter sur la durée les indispensables passerelles entre la recherche fondamentale et appliquée, la puissance publique et les pêcheurs/éleveurs.

La France doit par ailleurs s'appuyer sur ses territoires d'Outre-mer, qui bénéficient d'un savoir-faire dans la production aquacole, et renforcer son investissement dans le développement et la modernisation de cette filière. Essentielle pour le développement économique et social de ces collectivités et pour l'aménagement de leur territoire, cette activité constitue un enjeu afin de répondre à la demande du marché local mais aussi au niveau de la métropole. De véritables pôles d'excellence aquacole régionaux doivent être créés sur les territoires ultra-marins que sont Saint-Pierre-et-Miquelon, Antilles/Guyane, Mayotte/Réunion et Nouvelle-Calédonie.

5. Suivre et évaluer notre politique maritime

L'ensemble de ces actions pourra utilement être regroupé au sein **d'une loi de programmation maritime quinquennale**. Il importe que le Parlement puisse débattre annuellement de la Politique maritime de la France.

Ce débat parlementaire permettra en effet de faire un point chaque année, de confirmer ou infirmer les enjeux stratégiques en cours et les adapter en y incluant au premier chef la stratégie maritime industrielle et tout particulièrement l'évolution et l'évaluation des actions concernant les « nouvelles industries de la mer ».

La tenue du Conseil Interministériel de la Mer (CIMER) tous les 18 mois devrait permettre en outre un meilleur pilotage de cette politique.

Il convient enfin de renforcer les moyens et le rôle du Secrétariat général à la Mer dans la mise en œuvre du Format de la fonction Garde-côtes.

En effet, le Secrétariat général à la mer a aujourd'hui la compétence pour définir ce format en coordination avec les ministères concernés. Un renforcement de ses moyens d'expertise et de son rôle dans la déclinaison concrète de ce format au niveau de chaque administration lui permettrait de jouer un rôle accru dans la recherche des moyens les plus adaptés et les moins coûteux pour remplir les missions de la fonction Garde-côtes.

B. DÉVELOPPER DES COOPÉRATIONS INTERNATIONALES EN FAVEUR D'UN MODÈLE MARITIME INTERNATIONAL RESPONSABLE

Avec son domaine ultra marin, la France est présente sur presque tous les continents et trois océans, elle occupe une place unique au monde en matière de richesse et de densité de sa biodiversité car elle est concernée par la plupart des grands ensembles géographiques que compte la planète.

Sa responsabilité est immense, tant sur ses propres espaces maritimes que dans le cadre de son action européenne et internationale. Elle doit non seulement mener une politique volontariste dans le cadre de la politique communautaire maritime, mais également respecter ses engagements pour apparaître crédible sur la scène internationale.

1. Approfondir la construction d'une Europe de la mer

L'Union européenne jouera à l'avenir un rôle croissant au sein des enceintes internationales du domaine maritime (OMI, OMC, ONU) dans le cadre d'une véritable politique maritime guidée par le traité de Lisbonne.

La France doit avoir une démarche active dans la définition de la politique maritime européenne, notamment dans le cadre du prolongement du Livre vert de 2006 et de la réforme à l'étude de la Politique commune des pêches.

Elle doit être une force de proposition et veiller à rassembler autour d'elle selon des axes de progrès durable, de justice sociale et de respect de l'environnement halieutique.

Par ailleurs, la France, de par sa présence sur tous les océans du monde, doit mondialiser la politique maritime européenne en la dotant d'une sensibilité ultra-marine qu'elle est la seule à pouvoir lui proposer au sein du concert des nations européennes.

2. Favoriser des coopérations internationales en faveur d'un modèle maritime international responsable

L'histoire et la géographie ont doté la France d'un potentiel immense et de responsabilités tout aussi importantes qui se traduisent par des droits et des obligations qu'elle entend assumer pleinement dans le contexte international.

Pour cela, la France doit **accentuer sa contribution à l'efficacité des instances internationales chargées d'organiser et de réguler les activités humaines liées de près ou de loin à la mer.**

Au niveau international, un grand nombre d'instances traitent des questions maritimes ; système des Nations unies (FAO, OMI, ...), Alliance atlantique, conventions thématiques (biodiversité, climat...) ou géographiques (conventions de mers régionales, organisations régionales de pêche...), autres forums internationaux.

L'efficacité de l'action de la France, seule ou dans le cadre communautaire, à travers ces instances, repose notamment sur sa capacité à être exemplaire dans l'exercice de ses droits et de ses responsabilités dans les zones placées sous sa juridiction et par son implication, hors de ces zones, pour y faire respecter les traités, conventions et décisions internationaux.

Or, malgré notre exceptionnel patrimoine écologique, économique et social, nous sommes un des pays les plus en retard dans la concrétisation de certaines obligations, en contradiction avec les engagements pris depuis la Conférence des Nations unies de 1992 sur l'environnement et le développement. Au rythme actuel, il faudra, en effet, attendre la fin du XXI^e siècle pour atteindre seulement 30% des objectifs internationaux fixés pour instaurer la protection d'aires marines.

La France doit utiliser la synergie et la complémentarité que lui confèrent sa présence Outre-mer et son appartenance à l'Union européenne et au pourtour méditerranéen.

La France doit œuvrer, dans les instances internationales pertinentes, au développement de la place de l'Union européenne et à l'extension de son influence.

Une attention particulière doit être accordée à la Méditerranée qui se caractérise par une forte dépendance écologique réciproque entre les pays riverains. Cette dépendance écologique peut être un élément majeur de l'avenir des coopérations du bassin, tant elle pourrait affecter la paix et la prospérité de cette région.

Dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée ou dans celui des coopérations « à géométrie variable » du Partenariat de Deauville, du processus de Barcelone ou du dialogue 5+5, la France doit encourager les pays riverains à développer une stratégie marine intégrée méditerranéenne afin de faire de la Méditerranée une mer plus propre et plus sûre.

Dans cet esprit, il faut poursuivre et amplifier la démarche en cours pour réunir les garde-côtes de la Méditerranée et aller vers une harmonisation des pratiques opérationnelles et des relations « maritimes ».

La France doit parallèlement accentuer son action dans les travaux des instances internationales ou régionales dont elle est membre au titre d'Etat riverain ou associé en tant qu'observateur et entretenir sa présence navale sur tous les océans, en appui direct de sa diplomatie. L'action de la diplomatie française doit s'attacher à promouvoir la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) auprès des États qui ne sont pas encore signataires tout en la complétant de dispositions juridiques qui permettent de prendre en compte les enjeux, menaces et risques.

Il faut éviter que la haute mer, espace de liberté, ne se transforme progressivement en un espace de "non-droit" ; le cadre juridique doit être complété en conséquence pour permettre d'y interdire les activités délictueuses ou préjudiciables à l'environnement tout en préservant la liberté fondamentale de circulation sur les océans. Les États qui en ont les capacités maritimes doivent pouvoir intervenir en haute mer au nom de la communauté internationale.

La question de la biodiversité en haute mer doit, à cet égard, faire l'objet d'une attention particulière. La France doit encourager le développement d'aires marines protégées en haute mer et les outils juridiques de régulation des espèces et activités de la haute mer, tels que la convention OSPAR pour l'Atlantique du Nord-Est, la convention de Barcelone pour la Méditerranée, les conventions de Carthagène pour les Caraïbes, de Nairobi pour l'océan Indien, de Nouméa pour le Pacifique Sud, et, dans une certaine mesure, la convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique pour l'océan Austral.

Grâce à l'Outre-mer, la France est présente sur la plupart des océans et peut participer activement à bon nombre de coopérations interétatiques régionales ou thématiques. Certaines zones maritimes d'Outre-mer commandent des espaces stratégiques (Canal du Mozambique, par exemple).

Les espaces maritimes communs sont a priori des espaces favorables aux coopérations régionales décentralisées ou au niveau des États, qui peuvent être conduites à travers les conventions de mers régionales consacrées à la protection de l'environnement, les organisations régionales de pêche, les partenariats bilatéraux ou multilatéraux (surveillance en commun de zones de pêche, gestion, sanctuaires et autres aires marines protégées, accords de nature judiciaire et pénale, etc.).

À l'intérieur de ces espaces de coopération, les régions insulaires, et les archipels français notamment, peuvent constituer des modèles de développement maritime moderne pour les petits États insulaires, par exemple, en matière d'autosuffisance énergétique (énergies renouvelables marines : cf. La Réunion), de valorisation des ressources marines autres qu'halieutiques

(aquaculture éco-responsable, bio-ressources...) ou de gestion intégrée (zones côtières, aires marines protégées).

Pour des zones spécifiques comme l'Arctique, la France doit mettre à profit son statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique pour exprimer, en liaison avec ses partenaires européens, ses positions, notamment en matière environnementale. La nomination d'un ambassadeur pour les pôles permet d'affirmer la volonté de la France de contribuer à élaborer un schéma intégré de développement durable pour cette région à l'écosystème particulièrement fragile. La France doit continuer d'appeler les États à s'imposer un moratoire sur les nouvelles pêches en haute mer dans l'océan Arctique, en attendant la mise en place de nouvelles réglementations.

*

La maritimisation est un enjeu majeur de l'évolution du contexte stratégique. Dans la situation budgétaire actuelle, le défi auquel sont confrontés les pouvoirs publics est de réduire les dépenses sans injurier l'avenir.

C'est pourquoi, il convient de bien réfléchir à la pertinence des choix que les pouvoirs publics seront amenés à prendre dans les prochains mois en matière d'investissement et de défense, et **garder à l'esprit le « grand large » et le « temps long »**.

ANNEXE : LISTE CHRONOLOGIQUE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

M. Michel Aymeric, Secrétaire général de la mer

M. Jean-François Tallec, Préfet, ancien Secrétaire général de la mer

M. Francis Vallat, Président du Cluster maritime

Amiral Anne-François de Saint-Salvy, ancien Préfet maritime Atlantique

M. Elie Jarmache, chargé de mission au Secrétariat général à la mer et chef de la délégation française auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU (audition organisée avec la délégation à l'outre-mer)

M. Jean-Yves Perrot, Président-directeur général - Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER). (audition organisées par la délégation à l'outre-mer)

Amiral Rogel, Chef d'état-major de la marine

Amiral Chevallereau, Secrétaire général adjoint de la mer

M. Jérôme Navarro, Directeur du Centre opérationnel de la fonction garde-côte

Amiral Nielly, Préfet maritime Manche-Mer du Nord

M. Andreas Loewenstein, Directeur Stratégie & Développement - DCNS

Amiral Guillaud, Chef d'état-major des armées (Audition organisée avec le Groupe Forces armées post 2014)

Contre-amiral Carlier, Sous-chef d'état-major « plans et programmes » de l'état-major de la marine

Vice-Amiral Magne, Commandant de la Force d'action navale ALFAN (Audition organisée avec le groupe Forces armées post 2014)

Mme Nathalie Bassaler, chef du service de veille, prospective et international
Audition organisée avec la délégation à l'Outre mer

M. Patrick Roméo, Président de Shell France (Audition organisée avec la délégation à l'Outre mer)

Général Bertrand Clément-Bollée, Commandant en second des Forces terrestres

Mme Anne Duthilleul, chargée d'une mission de développement pétrolier (ministère de l'Outre-mer) (Audition organisée avec la délégation à l'Outre mer)

Sylvain de Mullenheim, Directeur des Affaires publiques de DCNS (Audition organisée avec la délégation à l'Outre mer)

M. François Bersani, Président de la section régulations et ressources (Audition organisée avec la délégation à l'Outre mer)