

Bulletin d'études de la Marine



**Quel rôle pour la France
dans l'Europe ?** N° 42 – juillet 2008





2

Éditorial

*Capitaine de vaisseau Éric Chaplet
commandant le Centre d'enseignement supérieur de la Marine*

QUEL RÔLE POUR LA FRANCE DANS L'EUROPE ?

7

Les avènements incertains de l'Europe
Monsieur Thierry Garcin

13

La France et la présidence du Conseil de l'Union européenne : un espoir
Professeur Jacques Barrat

17

L'influence économique de la France dans l'Union européenne
Monsieur Jean-François Jamet

23

La France et la Politique européenne du développement
Messieurs Paul Clairet et Pierre Protar

27

Les enjeux de l'Europe de la Défense
Contre-amiral Bruno Nielly

35

Qu'attend la France maritime de la présidence française de l'Union européenne ?
Monsieur Francis Vallat

43

Enjeux, pour la Marine nationale, de la présidence française de l'Union européenne
Administrateur central Tsiporah Fried

49

L'Agence européenne de Défense, un instrument au service de la défense navale européenne
Monsieur Laurent Letot

55

Russie-UE : vivre ensemble sans se comprendre ?
Madame Isabelle Facon

65

Troisième rencontre à haut-niveau luso-française
Enseigne de vaisseau Marlène Salas

71

L'essor des chantiers navals turcs
Enseigne de vaisseau Benoit de Lacoste

77

Intégration d'Elac-Nautik dans les programmes d'armement internationaux
Enseigne de vaisseau Germain Ranquet

83

Les concepts de remorquage d'urgence en France et en Allemagne
Enseigne de vaisseau Marion Busser

89


Dunkerque, un port intégré à l'espace européen
Enseigne de vaisseau Alexandre Nancy

95

L'évaluation des stocks halieutiques, de la campagne *in situ* à la décision de gestion
Enseigne de vaisseau Stéphane Rouillé


99

Le réseau *Natura 2000* en mer
Enseigne de vaisseau Nicolas Colas des Francs



NOUS CONTINUONS NOTRE SAGA CONTINENTALE par l'Europe, présidence française de l'Union européenne oblige. Ce numéro a été préparé avec l'aide inestimable du capitaine de frégate de réserve Pascal Chaigneau, administrateur général du centre d'études diplomatiques et stratégiques.

Notre continent a été ravagé par des conflits sanglants au siècle dernier. Entraînés dans une spirale destructive, des hommes politiques ont décidé, il y a un demi-siècle, de faire un pas les uns vers les autres et d'essayer de construire une nouvelle société sur un modèle participatif et non pas de conquête. Comme le rappelle monsieur Thierry Garcin, les débuts ont été hésitants mais pragmatiques. Le rêve d'un avenir meilleur était présent, alors que nous étions en pleine guerre froide, sous la menace d'un holocauste nucléaire. La construction de l'Union européenne a, depuis, beaucoup progressé. Comme nous l'explique monsieur Jean-François Jamet, se pose aujourd'hui la question de l'influence de notre pays sur le plan économique. Monsieur Paul Clairet et monsieur l'ambassadeur Pierre Protar s'interrogent sur la politique européenne de développement. Après l'échec du projet de constitution et à la veille de l'adoption du traité de Lisbonne, les enjeux sont énormes, comme nous le rappellent pour l'Europe : le professeur Jacques Barrat, pour le fait maritime : monsieur Francis Vallat, pour la défense : le contre-amiral Bruno Nielly et pour la Marine nationale : madame Tsiporah Fried. Enfin, nous terminons ce dossier, en évoquant les relations complexes qu'entretient l'Union européenne avec son grand voisin : la Russie et le rôle que la France peut jouer à travers un article de madame Isabelle Facon.



L'Europe est un sujet qui dépasse la notion de continent. Elle est devenu le laboratoire de nouvelles expériences politiques. Ce faisant, on peut se demander si elle n'a pas perdu en chemin son principal moteur : le rêve. En étant présente dans notre vie quotidienne, en ayant modifié notre société sans s'en attribuer les mérites, elle est, parfois, ressentie plus comme une contrainte que comme un idéal.

Elle peut aussi être tentée de se replier sur elle-même face aux menaces et aux risques extérieurs, de se croire à l'abri des vicissitudes du monde derrière ses frontières. La solution est pourtant "au large". Elle est au contact de l'"autre", cet étranger dont il faut faire un partenaire. Elle est au-delà des mers et sur les mers de notre planète "bleue".

Je vous informe, par ailleurs, qu'une équipe, dirigée par le professeur Hervé Couteau-Bégarie, mène un travail de compilation et bientôt d'édition d'un corpus des écrivains militaires, au rang desquels figure l'amiral René Daveluy. La réflexion stratégique est un jalon fondamental au profit de toute politique. Nul n'a l'apanage de la meilleure stratégie. Cependant, l'histoire nous a enseigné que la conviction et la persévérance étaient les piliers fondamentaux d'une stratégie fructueuse. À ce titre, la vieille chanson "Rule Britannia, rule the waves" revêt des accents modernes avec la décision britannique de se doter de deux porte-avions qui entreront en service actif en 2014 et 2015.

Je finirai la présentation de ce numéro en saluant les contributions des jeunes enseignants de vaisseau Busser, Salas, Nancy, Rouillé, Ranquet, Colas des Francs et de Lacoste. Ils devront, dans un monde où les certitudes ont disparu, construire une nouvelle marine prête à relever les défis du XXI^e siècle. Je salue le capitaine de vaisseau Claude Bono qui quitte le bord pour une nouvelle affectation et je le remercie pour le travail effectué au profit du "grand carénage" de cette revue.

Je vous donne rendez-vous dans nos prochains numéros qui seront consacrés à l'éthique (avec les actes du colloque sur les urgentistes de la mer), l'Asie, le commandement/management et l'Amérique. En attendant, que les vents vous soient favorables. Bonne navigation.

Capitaine de vaisseau Éric Chaplet

Capitaine de vaisseau Éric Chaplet

Né le 2 août 1957, le capitaine de vaisseau Éric Chaplet fait partie de la promotion "École navale 1977". De spécialité "Lutte sous la mer, branche sous-marins", breveté "atome", il passe la majeure partie de sa carrière à la mer, servant sur dix bâtiments de surface et sous-marins différents.

Il commande un engin de débarquement d'infanterie et de chars (EDIC n° 9083) en Nouvelle-Calédonie en 1983/1984 assurant de nombreuses missions en soutien des forces armées et de la population locale. Il est aussi affecté sur le porte-hélicoptères Jeanne d'Arc comme officier de manœuvre et professeur de navigation en 1990/1991.

De 1991 à 1994, il assure le commandement du SNA Émeraude (équipage bleu). Comme officier entraînement à l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée en 1994/1995, il entraîne les équipages dans les domaines des opérations et de la sécurité. En 1997/1998, il est affecté à l'état-major de l'amiral commandant les sous-marins d'attaque, à la fonction d'officier chargé de la planification et de la doctrine d'emploi, puis de chef d'état-major.

En 1998, il est désigné commandant en second du SNLE Le Téméraire (équipage bleu), participant ainsi aux essais de fin d'armement et à la première patrouille opérationnelle de ce bâtiment, avant de rejoindre, en 2000, l'état-major de l'amiral commandant les forces sous-marines et la force océanique stratégique (ALFOST), en tant que sous-chef d'état-major chargé de l'organisation et du personnel.

De 2001 à 2003, il commande le SNLE Le Téméraire (équipage bleu) et effectue deux patrouilles opérationnelles de dissuasion.

En 2003, il est auditeur de la 53^e session du centre des hautes études militaires et de la 56^e session de l'Institut des hautes études de la Défense nationale. À compter de l'été 2004, il devient chargé de mission "capacités" à la sous-direction "Construction européenne et alliance Atlantique de la délégation aux affaires stratégiques". À partir de 2005, il est chargé de mission puis chef du bureau "politique de défense" de la Délégation aux affaires stratégiques et adjoint au sous-directeur "Défense, technologies, prolifération".

Il rejoint l'état-major de la marine en septembre 2007 où il est chargé de mettre en place et d'animer le Centre de concepts et de doctrines de la marine. Il prend le commandement du Centre d'enseignement supérieur de la marine en avril 2008. Il assure actuellement ces deux fonctions.

Il est diplômé de l'Institut national des sciences et techniques nucléaires, "Génie atomique, option réacteur", de l'École de guerre navale du Royaume-Uni en 1996, et détient un "master of arts" en études de défense du King's College de Londres.

Le capitaine de vaisseau Éric Chaplet est officier de la Légion d'Honneur et officier de l'Ordre national du Mérite".

Il est marié avec Patricia et a trois enfants.



Quel rôle pour la France



dans l'Europe ?



L'état de l'Union 2008

Rapport Schuman sur l'Europe

FONDATION ROBERT
SCHUMAN

ÉDITIONS LIGNES DE REPÈRES

L'état de l'Union 2008

Rapport Schuman sur l'Europe

FONDATION ROBERT
SCHUMAN

Alors que l'Union européenne s'appuie à se doter, avec le traité de Lisbonne, d'institutions renouvelées, et à quelques mois de la présidence française de l'Union, le moment est venu de prendre conscience de l'importance déterminante pour chacun d'entre nous de la construction européenne.

Le rapport Schuman 2008 sur l'Europe est, à la fois, une référence et un outil :

Une référence : réunissant les contributions des meilleurs spécialistes, il propose une synthèse originale sur :

- ◆ Les défis internes de l'Union
- ◆ L'Union européenne dans le monde
- ◆ Les perspectives et prospectives.

Il contient, cette année, une tribune du président de la République française, Nicolas Sarkozy, et une tribune du Premier ministre luxembourgeois, Jean-Claude Juncker.

Un outil : riche de nombreuses cartes couleur inédites, il rassemble des informations essentielles :

- ◆ L'Europe, mode d'emploi : chronologie européenne, prospective 2008, calendrier des élections, représentation politique et économique des femmes en Europe, production normative dans l'Union ;
- ◆ L'Europe en chiffres : un ensemble inédit de statistiques commentées et de cartes, couvrant tous les grands thèmes d'actualité : croissance, pouvoir d'achat, politique économique, démographie, immigration, énergie, environnement, mondialisation, politiques européennes,...

L'essentiel pour comprendre les réalités européennes.

Ont contribué à cet ouvrage, réalisé sous la direction de Thierry Chopin et Michel Foucher : Pino Arlacchi, Esther Brimmer, Nathalie Delapalmie, Corinne Deloy, Mathilde Durand, Jean-Pierre Filiu, Jacques Godechot, Jean-Dominique Gualoni, Philippe Herzog, Jean-François Jamet, Alain Lamassoure, Alain Lancelot, Jacques de Larosière, Jean-Philippe Michon, Olivier Passet, Xavier de Villepin.



LE DESTIN DE L'EUROPE COMMUNAUTAIRE A ÉTÉ PROFONDÉMENT RÉÉVALUÉ lors des bouleversements internationaux de 1989-1991. Mais, si le traité de Maastricht qui s'en suivit penchait pour un avenir fédéraliste, force est de reconnaître qu'un État unique ne semble pas vraisemblable à horizon humain. De fait, l'Europe reste riche de sa diversité, c'est-à-dire aussi de ses contradictions, et de sa capacité d'adaptation. En ce sens, il s'agit d'un prototype qui n'a pas de précédent et n'aura probablement pas d'imitateur, tant les spécificités du vieux continent sont grandes. D'où, l'intérêt de voir quels avènements se dessinent pour elle, étant entendu que l'avenir réserve des surprises et que l'événement fait toujours la décision. Dans l'ordre des relations internationales, dans celui de la construction européenne en particulier, on ne saurait artificiellement majorer les bénéfices du volontarisme politique et des décisions imposées. L'Union européenne (UE) est bien un "être vivant", soumis donc aux aléas et aux accidents de la vie, en conséquence imprévisible. On ne peut lui appliquer des doctrines (y compris la fédéraliste) comme on administre des élixirs.

[Des prémices fédéralistes.]

Un rapide regard en arrière permet de mesurer le chemin parcouru, de le relativiser aussi.

En premier lieu, un paradoxe apparaît. À juste titre, on rappelle toujours qu'il s'agit d'une construction économique graduelle et prudente: "réalisations concrètes", "solidarité de fait", politique des "petits pas", etc. Ce qui est certain, mais ce qui n'est qu'une partie de la vérité. En effet, les visées fédéralistes sont constitutives de la première construction européenne.

Trois exemples l'illustrent.

- D'une part, le plan Schuman (1950) et la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) (1951) sont d'essence clairement fédéraliste. Ne décida-t-on pas alors d'instituer une entité politique non seulement commune mais unique pour gérer le charbon allemand et l'acier lorrain, afin d'éviter toute remilitarisation de l'Allemagne? Une Haute-Autorité quasi indépendante y présidait, escortée d'un Conseil et d'une Cour⁽¹⁾.

- D'autre part, s'il y avait un projet fédéraliste dans ce contexte de l'après-guerre et de la "solidarité" franco-allemande (il faudra attendre le traité de l'Élysée de 1963, entre De Gaulle et Adenauer, pour qu'on parle de "réconciliation" entre les deux nations), c'était bien la Communauté européenne de Défense (1952-1954). Sans entrer dans le détail, on peut rappeler qu'il était question de constituer une armée européenne, sous domination américaine (l'Alliance atlantique avait été créée en 1949), sans qu'une Europe politique fût le moins du monde pensée. Situation qui était d'ailleurs contradictoire et utopique puisqu'on n'imagine pas une Europe de la Défense sans que les fondations d'une politique étrangère communautaire soient au préalable édifiées. Qu'on mesure à ce propos le chemin non parcouru ! En effet, en 2008, la fameuse Politique étrangère et de sécurité commune reste, sinon lettre morte, du moins coquille largement vide.

- Enfin, quelques années plus tard, à l'heure du traité de Rome (1957), la Communauté européenne de l'énergie atomique vit le jour, autrement dit Euratom, profitant d'institutions spécifiques afin de coordonner la recherche dans le domaine du nucléaire civil, secteur

Les avènements incertains de l'Europe

Monsieur Thierry Garcin

maître de conférences à HEC,
chercheur à Paris V,
producteur délégué à Radio-France





d'autant plus sensible (autonomie énergétique de l'Europe de l'Ouest) que la France poursuivait son heureuse route vers l'acquisition du nucléaire militaire. Une date montre au passage le remarquable dynamisme de la IV^e République en la matière : dès 1960 (première explosion), presque aussitôt après son arrivée au pouvoir, le général De Gaulle eut le bonheur de voir l'arme atomique "tomber" dans l'escarcelle stratégique française.

[Des acquis économiques intangibles.]

La vaste période qui s'étendra ensuite de 1957 à 1993 symbolise le succès du Marché commun, voire du Marché unique. Malgré les deux chocs pétroliers (1973 et 1979) ⁽²⁾ et les sévères efforts de reconversion de secteurs entiers de l'industrie (sidérurgie, textiles, chantiers navals, etc.), 36 ans de réussites partagées se déroulèrent.

Quelques repères sont utiles à rappeler, pour montrer que l'Europe a été essentiellement d'ordre économique et que c'est précisément le passage à l'ordre politique "qui ne se fait pas" malgré le traité de Maastricht, ou qui se fait mal, qui peut-être ou sans doute ne se fera pas. D'abord, la Politique agricole commune (PAC), destinée à assurer l'autosuffisance alimentaire, instituée en 1962 : elle dépassera rapidement tous les espoirs mis en elle. Non seulement, la PAC a permis à la France d'être le premier exportateur mondial de produits agricoles transformés et le deuxième de produits agricoles bruts,

mais l'agriculture est devenue industrielle, *via* l'industrie agro-alimentaire. Qui eût imaginé cela lors de l'édification du mur de Berlin en 1961 ? Ensuite, l'union douanière, achevée en 1968. Les efforts monétaires se concrétisèrent par la suite dans le Serpent monétaire européen (1972) et le Système monétaire européen (1979). L'Acte unique de 1985 assura enfin les quatre "libres circulations" constituant le Marché unique : des biens, des capitaux, des services et des hommes. Quatre "libres circulations" qui devaient être – et seraient – au rendez-vous du 1^{er} janvier 1993.

[La subite reconfiguration de 1992.]

Mais survint le séisme : l'ouverture de la RDA (1989), l'effondrement des régimes communistes à l'Est (1989-1990), l'unification de l'Allemagne (1990), bientôt la disparition de l'URSS suivant de peu la dissolution du Pacte de Varsovie (1991). On connaît la suite, à savoir la recherche systématique d'un État unique. Encore une fois, on voulait passer d'une Europe économique à une Europe politique – par un phénomène de cliquet –, compte tenu de l'unification de l'Allemagne. On décida de l'énerver (au sens latin du terme) en lui retirant son mark, au profit d'une monnaie unique ⁽³⁾. De la Communauté européenne (économique), on passa à l'UE (politique). Cette période du traité de Maastricht (1992) reste clé ⁽⁴⁾ puisqu'elle repose sur un pari : l'idée consiste à maîtriser l'Allemagne, à l'enserrer dans un cadre fédéral qui est historiquement le sien, en échange de quoi on fédéralisera l'Europe. Or, en

2008, personne ne sait si ce pari sera un jour tenu. Bien entendu, beaucoup d'autres paramètres sont apparus depuis.

Il est vrai que la structure politique de l'Europe s'était précédemment renforcée : le Conseil européen (réunion des chefs d'État et de gouvernement, plus le président de la Commission) avait été créé en 1974, un parlement européen en 1979. Et l'Europe avait également élargi ses contours, avec prudence mais détermination : vers le nord, vers le sud-est méditerranéen, vers le sud-ouest méditerranéen, en Europe centrale ⁽⁵⁾ chaque processus d'élargissement soulevant d'ailleurs des difficultés spécifiques.

Mais, c'est la fin des années quatre-vingt-dix qui a marqué une deuxième étape décisive, parce qu'ambitieuse au possible et parce que rapidement contestée. En effet, le traité de Nice de 2000 (après l'échec relatif du traité d'Amsterdam en 1997) imagina une Europe à 27 membres (celle d'aujourd'hui), avec un système de péréquations pour la prise de décision qui voulait plaire à chacun et finit par mécontenter presque tout le monde ⁽⁶⁾. Cette période d'euphorie avait été précédée, en 1999, de l'acceptation presque désinvolte de la candidature de la Turquie. Or, jusque-là, candidature valait adhésion pleine et entière *in fine*. On n'entrera pas ici dans les grands considérants favorables et défavorables à l'intégration d'Ankara, mais cette fin des années quatre-vingt-dix traduit bien un moment de déraison : vers une Europe à 27 à terme, vers l'intégration de la Turquie. D'ailleurs, le traité de Nice, qui nous régit, était réputé peu viable ou scandaleux, aussi bien par les fédéralistes que par les souverainistes. D'autant plus que les "grands pays" (Allemagne, France, Italie, Royaume-Uni) y trouvaient beaucoup à redire. Le fédéralisme imaginé à près de 500 millions d'habitants ⁽⁷⁾ se retournait contre les grands équilibres du continent. Du coup, on convoqua une convention sur l'avenir de l'Europe, collégiale, qui prôna en 2003 l'établissement d'une constitution unique pour l'Europe, refusée par les électeurs français et hollandais en 2005, mais dont 98 % se retrouvent – aux dires de l'ancien président Giscard d'Estaing – dans le traité de Lisbonne de 2007 (proposé par une conférence intergouvernementale), lui-même sur le point d'entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2009.

[Le projet de fédération à l'ombre des conflits et des différends.]

Les traités de Maastricht, de Nice et de Lisbonne enfin constituent donc une ligne de fracture autant qu'une continuité communautaire. Du coup, cette exceptionnelle mais aussi laborieuse évolution de l'Europe porte en germe l'avenir, qu'on le veuille ou non.

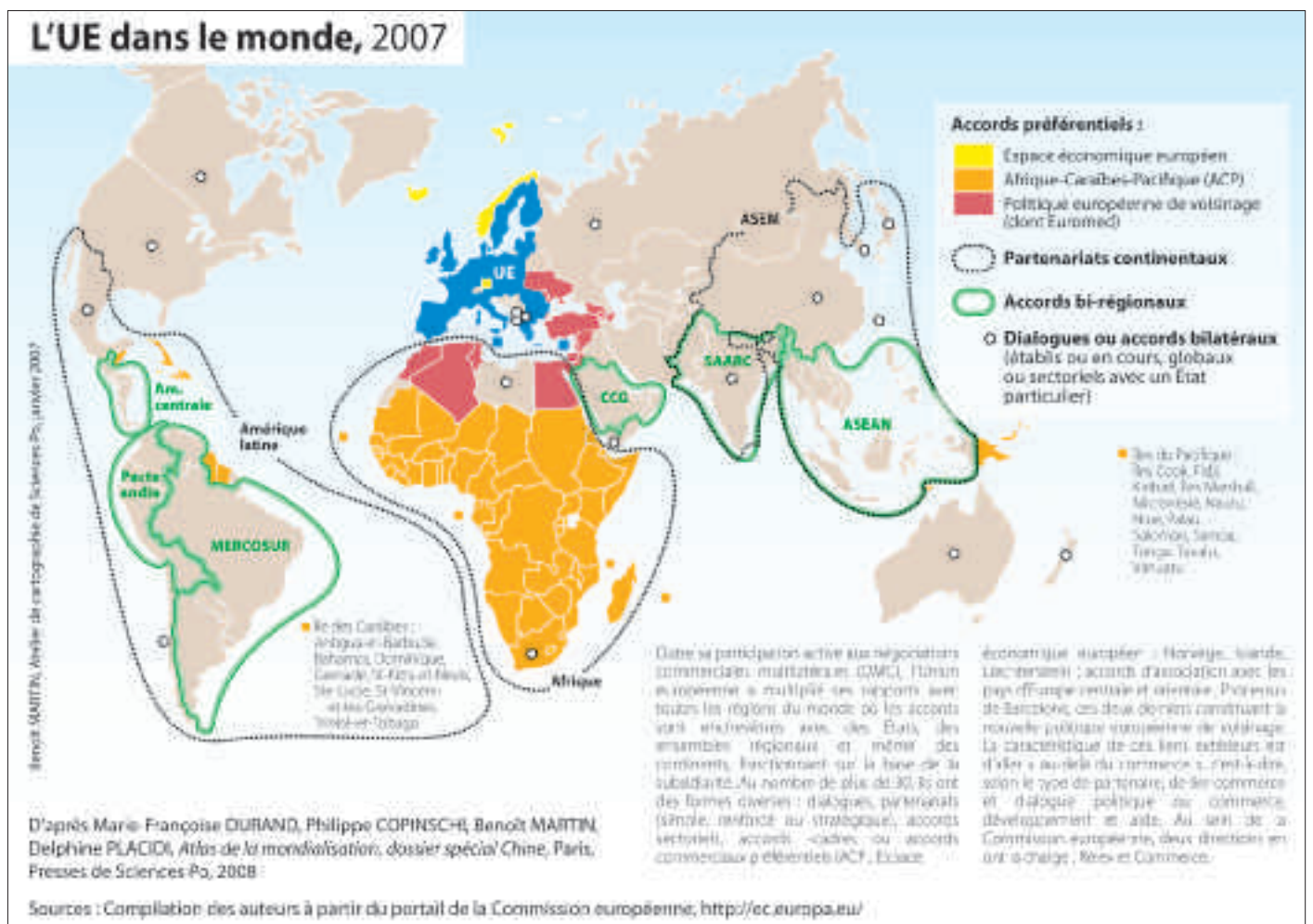
Quelles sont alors les grandes ombres portées sur l'avenir du Vieux Continent ? D'une part, on constate que l'approfondissement (des institutions) et l'élargissement (géographique) sont deux processus qui se contrarient. On ne peut pas faire mieux et être plus nombreux (qui trop embrasse...).

S'agissant de l'approfondissement, il faut rappeler que l'Europe restera un objet hétéroclite, fruit de la logique des États-nations (fondée sur la souveraineté insécable), de la confédération (association d'États-nations partageant des éléments-clés de leur souveraineté) et de la fédéra-

tion (souveraineté unique excluant les souverainetés nationales) ⁽⁸⁾. On retrouve aisément ces trois niveaux, dans l'Europe d'aujourd'hui : quantité de pouvoirs régaliens de souveraineté nationale (politique étrangère, défense, fiscalité, droit de la nationalité, etc.) ; des éléments de souveraineté conjointe mais à la carte (accords de Schengen aux frontières) ; des politiques communes, à savoir communautarisées (agriculture, concurrence, etc.), et même une monnaie unique pour quinze membres ⁽⁹⁾. Il est vraisemblable que, malgré l'extension du vote à la majorité qualifiée à des domaines supplémentaires (voir encadré sur le traité de Lisbonne), ces trois niveaux continueront à se superposer et s'interpénétrer d'une façon complexe, voire biscornue.

S'agissant de l'élargissement, il n'est nul besoin d'être spécialiste pour constater que l'Europe communautaire n'était nullement prête à des élargissements aussi importants, répétitifs et hâtifs. Malheureusement, cette Europe des 27 – qui ne manquera pas de s'agrandir encore au reste

des Balkans voire à l'Islande et à la Suisse – accusera un déficit de cohérence, attendu que le clivage culturel (sinon économique) Europe de l'Ouest/Europe de l'Est persiste encore près de 20 ans après la chute du mur de Berlin. Les historiens annonçaient avec clairvoyance, au lendemain des bouleversements internationaux, qu'il faudrait une bonne génération (c'est-à-dire la venue d'autres hommes aux affaires) pour que l'Europe se réunît réellement dans un projet identique. À cet égard, remarquons qu'une Europe élargie à la Turquie modifie radicalement "l'économie" de la construction communautaire : Bruxelles deviendrait un acteur du Proche-Orient, Orient compliqué mais aussi Orient aux dossiers insolubles ou maudits (question israélo-palestinienne, effondrement de l'Irak, avenir des Kurdes, rôle de l'Iran, etc.). L'ancien président Giscard d'Estaing l'avait parfaitement noté en 2003 : une Europe incluant la Turquie ne ressemblerait en rien à l'Europe des pères fondateurs, et l'on comprend pourquoi les États-Unis exhortent régulièrement Bruxelles à accueillir Ankara.





D'autre part, la CEE puis l'UE n'ont guère pesé sur le cours des choses lors d'événements internationaux considérables.

L'unification de l'Allemagne a été gérée par un processus officiellement "4+2" (les quatre alliés de 1945 et les deux Allemande), mais pratiquement par un arrangement américano-ouest-allemand.

La politique de Bruxelles, brouillonne, a vite été périmée par la mainmise de Washington sur le conflit yougoslave et post-yougoslave (décennie quatre-vingt-dix), notamment à partir des accords américano-bosniaques de Dayton (1995), l'OTAN remplaçant l'ONU sur place, encore plus durant la guerre de l'Alliance atlantique contre la Serbie dans l'affaire du Kosovo (1999) – et cela hors de toute légalité internationale.

Durant la crise précédant la guerre d'Irak (2003), huit, puis dix pays européens de l'Ouest ou de l'ex-Est ont exhorté les États-Unis à violer le droit international et à entrer en guerre contre l'Irak de Saddam Hussein⁽¹⁰⁾.

Malgré ses louables efforts financiers pour la reconstruction, l'UE n'est ni significative ni décisive dans le dossier palestinien. Elle a bien participé à la

"feuille de route" prévoyant, dès 2003, la création d'un État palestinien au plus tard en 2005, mais celle-ci a été déchirée depuis longtemps par Israël et par les divers acteurs terroristes sur le terrain. Lors de la guerre du Liban de 2006, l'UE s'est encore montrée particulièrement divisée.

On peut donc craindre que si, dans quelque dossier international de taille, les Européens en tant que tels exercent durablement une politique étrangère unie, ce sera, ou dans la mouvance atlantiste, ou dans une direction qui ne déplaira pas Washington. Cela dit, il est vrai que la tendance soutenue à l'unilatéralisme, voire à l'isolationnisme américain, est une constante (qui date d'ailleurs du président Bush père), et qui ne facilite en rien un transatlantisme équilibré.

La question de la défense paraît également mal posée. Le retour annoncé de la France dans le commandement militaire intégré de l'OTAN (quitté en 1966, mais on oublie trop souvent que Paris avait déjà retiré ses forces maritimes de la Méditerranée dès 1959, de la Manche et de l'Atlantique dès 1963) ne règle rien : il fait plutôt revenir en arrière, du temps de l'atlantisme des années cinquante. La dynamique est connue : il s'agit de vouloir échanger de la souveraineté contre de l'influence.

À cela, on peut rétorquer que l'Alliance elle-même a beaucoup changé. Certes, mais sans doute trop. Le "club politique", annoncé par le président Bush père lors des bouleversements internationaux, comprend désormais 26 membres⁽¹¹⁾. Des

limitée, dans sa finalité, dans ses moyens et dans ses résultats : stratégies communes (1997), accord franco-britannique de Saint-Malo (1998), accords "Berlin +" (1999), Politique européenne de sécurité et de défense (PESD, 1999), Stratégie européenne de sécurité (2003), Force d'action rapide (2003), Agence européenne de défense (2004), opérations extérieures diverses, création de nouvelles entités politico-administratives, etc.

Pour l'avenir du Vieux Continent, le destin des Balkans est essentiel. D'autant plus si l'on considère que la dislocation de la région n'est pas terminée. L'indépendance autoproclamée du Kosovo, soutenue par nombre d'Européens et l'Amérique du Nord, peut réserver des surprises, compte tenu de l'exaltation fréquente des séparatistes minoritaires.

Car, de quel droit refuser aux autres minorités ou communautés ce qu'on a accepté pour le Kosovo, sans que le droit international y ait aucunement trouvé son compte ? Serbes du nord du Kosovo, Albanais de Macédoine, Croates et Serbes de Bosnie-Herzégovine, etc. Il s'agit donc d'une boîte de Pandore, au fond de laquelle gisent tous les maux. On a eu quelque raison d'être inquiet quand le président

Bush, en juin 2007, exhorta le Premier ministre albanais : "Vous devez dire : ça suffit, le Kosovo est indépendant". On sera encore plus sombre sur l'avenir, après avoir aussitôt constaté le silence des Européens. Comme, hélas, ne se dirige-t-on pas vers une reconstitution balkanique ? La Russie, déjà, attise logiquement les indépendances en Géorgie (peut-être un jour en Moldavie). Bref, se forme un arc de cercle Balkans, Europe centrale et orientale (où les minorités sont légion), Caucase, porteur de fortes instabilités. Comment donc Bruxelles pourrait-elle canaliser ce vent de contestation ?

La Russie restera un acteur-clé de la géopolitique européenne, de l'Atlantique à l'Oural. Elle-même, au cours de l'histoire, n'a jamais su où tracer exactement sa fron-



missions fort ambitieuses : lutte contre la prolifération, le terrorisme, la criminalité organisée, nombreuses activités civiles, etc. Des théâtres nouveaux : Afghanistan, Irak même. L'Alliance atlantique a également soutenu l'installation du bouclier anti-missiles américain en Europe (radar en Tchéquie, anti-missiles en Pologne), réduisant à néant tout espoir d'une défense européenne, ne fût-ce qu'autonome. Cela n'empêchera pas la poursuite volontariste d'une Europe de la défense atlantiste, donc contradictoire d'une défense européenne autonome voire indépendante, assez proche finalement de l'Europe "second pilier" de l'Alliance atlantique, selon les vœux du président Kennedy. Cela, malgré une politique des "petits pas", patiente mais modeste ou

tière européenne. Et si ses échanges se font essentiellement avec l'Europe, elle se devra d'être ou de tenter d'être aussi une puissance asiatique. Grand défi pour le successeur de l'État de Kiev, vieux de 1 000 ans mais situé... en Ukraine. Or, l'avenir de l'UE – sa stabilité, sa richesse, son épanouissement – dépend en partie de sa relation à Moscou. Couper la Russie éternelle de l'Ukraine, à la façon américaine (doctrine de Zbigniew Brzezinski et de l'Alliance atlantique actuelle), serait non seulement un non-sens historique mais un camouflet géopolitique. Le continent européen sans la Russie est incomplet, et d'ailleurs, dangereux (le passé l'a assez montré). La "marche" russe doit être gravie avec prudence. Si l'UE doit nouer un partenariat privilégié et ambitieux,

c'est bien avec la Russie. Une Russie, irritante sans doute, affaiblie certainement, mais une Russie imposante. Une Russie travaillée par elle-même ne vaudrait rien au Vieux Continent.

Si l'Europe est aussi russe, elle est bien plus méditerranéenne. Cette donnée est essentielle pour un pays "bi-façade" comme la France (atlantique et méditerranéen), durablement concerné par les crises et des conflits qui s'y déroulent. Or, deux obstacles de taille se dressent, qui ne sont pas rapidement solubles dans la diplomatie : le conflit israélo-palestinien ; la puissance américaine dans le bassin. Ces deux réalités de granit empêchent l'UE d'y exercer une politique unitaire. Le peu efficace processus de Barcelone (Union européenne, 1995) et le projet français d'Union méditerranéenne (2007, revu à la baisse et devenu Union pour la Méditerranée en 2008) ne sauront pallier ce déficit⁽¹²⁾. D'une part, l'argent est à Bruxelles ; d'autre part, les pays européens sont franchement divisés.

Bref, l'Europe sera pour longtemps amputée de sa pleine dimension méridionale, où les relations bilatérales resteront primordiales.

[Conclusion.]

L'Europe s'était voulue fédéraliste avant le traité de Rome (CECA et projet de CED), c'est-à-dire avant sa naissance en 1957. Elle grandit avec succès dans le domaine économique (PAC, diverses politiques communes, Union douanière, Marché commun, Marché unique). Lors des bouleversements internationaux de 1989-1991, elle crut surmonter l'unification de l'Allemagne et l'extension inévitable de la Communauté aux anciens pays de l'Est par le modèle fédéral. Elle plaça un toit politique sur des murs économiques.

Mais, en 2008, elle reste profondément dissociée entre l'approfondissement (réforme des institutions) qui se déroule



mal, et l'élargissement qui se déroule trop vite. L'échec de la Constitution (2005) a cru être contourné par le traité de Lisbonne (2007). Mais comment imaginer que 27 États (bientôt plus d'une trentaine) pourront aller du même pas, au même moment, à la même vitesse, pour les mêmes raisons, dans la même direction ? L'Europe a sans doute vu trop gros, trop grand, trop mou. De plus, son flanc balkanique et son versant oriental sont instables ; elle entretient un dialogue mineur avec la Russie ; sa façade méditerranéenne est fissurée.

On peut donc raisonnablement craindre que si l'Europe ne revient pas aux grands fondamentaux, elle se décline bientôt à la carte. Ce qui fera l'affaire des nouvelles puissances asiatiques. ■

(1) Fusion des institutions des trois Communautés (CECA, Euratom, CEE) en 1967.

(2) On oublie trop souvent le choc pétrolier initial de 1956, au moment de l'expédition de Suez (France, Royaume-Uni, Israël).

(3) 1999, puis 2002.

(4) Le traité de Maastricht a été paraphé fin 1991, a été signé début 1992 et est entré en vigueur fin 1993.

(5) Danemark, Irlande, Royaume-Uni en 1972 ; Grèce en 1981 ; Espagne et Portugal en 1986 ; ex-Allemagne de l'Est en 1990, par le fait-même de l'unification.

(6) Péréquation complexe et profondément déséquilibrée sur la pondération des voix au Conseil des ministres et sur le nombre de sièges au parlement.

(7) Élargissements de 1995 (Autriche, Finlande, Suède), de 2004 (Chypre, Estonie, Hongrie,

Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie) et de 2007 (Bulgarie, Roumanie).

(8) Les dates-clés : traités de Maastricht (1992), d'Amsterdam (1997), de Nice (2000), Convention sur l'avenir de l'Europe (2002-2003), projet de constitution (2003), échec du projet de constitution (2005), traité de Lisbonne (2007).

(9) Derniers entrants : Slovénie (2007), Chypre, Malte (2008). Prochain entrant : Slovaquie (2009 ?). Danemark (référendum à terme ?), Royaume-Uni et Suède

restent en dehors. Ont vocation à y adhérer : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Tchéquie.

(10) "Lettre des Huit", "Lettre des Dix" (janvier et février 2003). Entrée en guerre des États-Unis en mars.

(11) Croatie et Albanie seront bientôt membres, Macédoine, Géorgie et Ukraine étant également souhaitées. Ce qui inclurait, entre autres... cinq des quinze républiques fédérées soviétiques. On n'oubliera pas que les États-Unis voulurent en 1983 faire entrer comme membre associé... le Japon (énergiques protestations de la France). Il n'est pas impossible qu'un jour, Washington prône les candidatures de l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

(12) Du même auteur : "L'Union méditerranéenne en question", Enjeux diplomatiques et stratégiques 2008, Economica, 2008.



Bertrand Badie

Le diplomate et l'intrus

L'entrée des sociétés dans l'arène internationale



Fayard

L'espace du politique

Dès qu'il est question de diplomatie, individus, groupes sociaux, peuples ou sociétés sont tenus pour des intrus. La scène internationale a longtemps résisté à cette conquête sociale et, encore aujourd'hui, les non-professionnels n'y sont pas les bienvenus. Domaine réservé, domaine du secret, dernier bastion de la raison d'État, une telle arène n'a pas à accueillir l'homme ordinaire ; tout juste a-t-il le droit d'apparaître en soldat, mais dans un rôle de stricte obéissance et de total sacrifice. Tout acteur extra-étatique n'est que contre-façon et maléfique perturbateur de l'acte de chirurgie diplomatique, tenu pour technique et non pas social. Le fait international est comme socialement immaculé.

Mais cela revient à occulter l'extraordinaire vitalité internationale des sociétés, leur aptitude à entrer sur la scène internationale, à en définir les enjeux et à en structurer les conflits ; à dissimuler les chaînes causales qui rattachent l'international au social, à sa structure et à ses acteurs ; à négliger les actes internationaux commis par ceux-ci et leur aptitude à s'insérer, parfois avec davantage de succès, dans les modes nouveaux de résolution des conflits.

Qui pourrait nier qu'avec la mondialisation la diplomatie attire de plus en plus de partenaires, économiques, culturels, religieux, associatifs dont on dit, de plus en plus, qu'ils se dotent d'une « diplomatie privée » ? Qui pourrait contester que le diplomate d'État doit avoir une lecture sociologique des enjeux, au-delà de sa traditionnelle lecture stratégique ?

Car l'autre face est bien là, d'autant plus discrète que son efficacité tient à sa vertu de demeurer cachée, voire à son inaptitude à s'organiser. Si les sociétés regorgent d'acteurs internationaux, ceux-ci sont soit des stratèges qui comprennent l'utilité d'avancer masqués sur l'arène, soit des individus et des groupes qui font de la diplomatie sans le savoir, souvent malgré eux et en poursuivant d'autres fins. Appelant à une gestion multilatérale du monde, cette diversification des acteurs se prête donc au multilatéralisme avec les plus grandes difficultés. Les États et leur diplomatie classique savent jouer de ce paradoxe, en profiter et tirer vers eux les inventions les plus nouvelles, au risque de les travestir, voire les dénaturer. Dans ce contexte, le bricolage diplomatique devient monnaie courante...

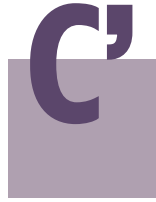
Professeur de science politique à l'Institut d'études politiques de Paris, spécialiste des relations internationales, Bertrand Badie est l'auteur de plusieurs ouvrages pour la plupart publiés chez Fayard, dont L'État impuissant (1992), Un monde sans souveraineté (1999), La Diplomatie des droits de l'homme (2002), L'Impuissance de la puissance (2004).

ISBN 978-2-213-63327-5



35-3587-1 1-2008
22 € prix TTC France

Édition de GR, Genève, 19 juillet 2008,
Les Tournes blancs (foto Bianchi)
© Alberto Pizzoli / Corbis Sygma
Photographie MCR



EST AU SECOND SEMESTRE DE L'ANNÉE 2008 QUE LA FRANCE EXERCERA la présidence française du Conseil de l'Union européenne (UE). Elle précèdera celles de la République tchèque et de la Suède, pays avec lesquels, elle forme un trio de présidences, après celui composé par l'Allemagne, le Portugal et le Slovénie. Ce trio est censé élaborer un programme d'action de 18 mois qui couvrent la période allant de juillet 2008 à décembre 2009. C'est dans ce même cadre que les priorités de la présidence française devront être élaborées et concrétisées. Pour notre pays, cette responsabilité consistera en un rendez-vous privilégié avec l'Europe puisque notre semestre de présidence devra :

- d'abord, montrer notre volonté de clamer, ici et là, le retour définitif de la France en Europe, en prouvant concrètement que notre pays est capable d'impulser réellement le projet de construction européenne ;
- ensuite, aider au retour de l'Europe en France en favorisant le consensus européen dans les consciences de nos concitoyens. Mieux encore, il faudra susciter l'adhésion de la société civile de sorte à prouver l'existence d'une valeur ajoutée européenne dans la mondialisation.

Enfin, le contexte général de la présidence française du Conseil s'inscrit autour de l'initiative du président Nicolas Sarkozy qui a voulu créer un "comité des sages" chargé de réfléchir sur les missions de l'Europe pour les années 2020-2030. Ce Comité a également pour tâche de délimiter avec précision ce que devront être les contours de l'UE à la même période.

[La présidence française devra s'investir dans quatre domaines qui semblent aujourd'hui fondamentaux pour l'avenir de l'Union.]

La France et la présidence du Conseil de l'Union européenne : un espoir

Professeur Jacques Barrat

docteur en géographie, docteur d'État ès lettres
professeur de géopolitique, université Paris II
directeur fondateur français de l'Institut panafricain
d'études et de recherche sur les médias, l'information
et la communication, Ouagadougou

La préparation de l'entrée en vigueur du traité institutionnel.

C'est en effet la présidence française qui aura pour tâche de préparer, pour le 1^{er} janvier 2009, l'entrée en vigueur du nouveau traité. Pour ce faire, il faudra désigner un président du Conseil européen, un haut représentant pour les Affaires étrangères et la Politique de sécurité, et également mettre en place des structures nouvelles et des procédures *ad hoc* pour la Justice et les Affaires intérieures. Il nous faudra également préparer des formes cohérentes de coopération en matière militaire et aider à créer une académie diplomatique européenne qui sera d'ailleurs localisée à Paris de façon à promouvoir une véritable culture diplomatique européenne, vivante et cohérente.

Le réexamen de la politique européenne et les questions financières y afférant.

Il faut rappeler qu'en décembre 2005, le Conseil européen avait pratiquement exigé le réexamen total de toutes les dépenses de l'UE, en particulier celles qui concernaient la politique agricole commune (PAC) et les contributions assez "spéciales" du Royaume-Uni. C'est ainsi qu'il nous faudra faire démarrer le processus qui permettra de refonder la PAC et de réformer le système de financement de l'Union.

L'avenir de l'espace de liberté, de sécurité et de justice.

C'est en janvier 2007, sous la présidence allemande, qu'il fut décidé de créer un groupe consultatif de haut niveau, susceptible de faire des propositions sur sa vision de la politique intérieure de l'Union à





partir de 2010. Ces propositions devront être examinées. Des décisions devront être prises.

Une nouvelle réalité sociale de l'Europe.

En février 2007, la Commission avait commencé de lancer une consultation publique de façon à faire l'inventaire de la nouvelle réalité sociale de l'Europe. C'est sous la présidence de notre pays qu'il faudra donner des suites législatives aux propositions faites à ce niveau afin d'aborder des solutions concrètes sur les questions d'accès et d'égalité des chances en Europe.

[Les priorités d'action que la France devra se donner.]

Elles concernent également quatre domaines essentiels : les réformes économiques, la lutte contre le réchauffement climatique, les questions concernant la liberté, la sécurité, la justice et la protection des citoyens, et l'influence de l'Europe dans le contexte international.

Les réformes économiques.

Pour ce qui concerne les réformes économiques, tout devra être fait pour favoriser

la croissance et sauvegarder l'emploi. Certes, les politiques économiques relèvent de la responsabilité des gouvernements des États. Toutefois, avec la stratégie de Lisbonne, l'UE a pu fabriquer des structures d'incitation et d'orientation en même temps qu'elle a voulu fournir, aussi, des mécanismes de surveillance multilatérale mis sur pied dès 2006. Il nous faudra donc inciter le Conseil européen à redéfinir un nouveau cycle triennal de concrétisation du traité de Lisbonne et à mettre en exergue les nouvelles lignes directrices de cette stratégie pour 2008-2010.

Afin de conforter l'Europe de la connaissance, la présidence française devra insister sur la politique industrielle sur notre continent et aider à privilégier, par tous les moyens, la recherche et l'innovation. Pour cela, le tissu des PME européennes devra être modernisé, une réforme des entreprises devra être menée à bien et le *Livre blanc sur l'espace européen de la recherche* devra servir de base à une réflexion qui s'accompagnera du renforcement des potentialités du Conseil européen de la recherche.

De la même manière, les travaux sur le développement des technologies de

l'"infocom" (le numérique en particulier) devront être continués tandis que la tenue d'un "Conseil Espace" pour ouvrir la voie à une véritable politique européenne de l'espace devra être programmée.

Pour ce qui concerne l'éducation et la formation, dans le prolongement du vingtième anniversaire de la mise en place des programmes *Erasmus*, la présidence française devra tenter de faciliter au maximum la mobilité des jeunes sur le continent européen, qu'ils soient étudiants, chercheurs, techniciens ou enseignants.

Il nous faudra également aider à renforcer la gouvernance économique de la zone, en particulier par le biais de la promotion des travaux qui traitent des services financiers et de l'intégration des marchés. Dans le même sens, les politiques fiscales des États devront être encore mieux coordonnées et permettre une plus grande flexibilité en matière de taux de TVA réduits et de fiscalité "verte".

Un véritable bilan de la PAC sera effectué d'autant que l'environnement mondial, en matière de production agricole, a changé. Il ne saurait être question que la France oublie ou ne défende pas ses agriculteurs.



Réunion des dirigeants européens lors de la signature du traité de Lisbonne.

La lutte contre le réchauffement climatique.

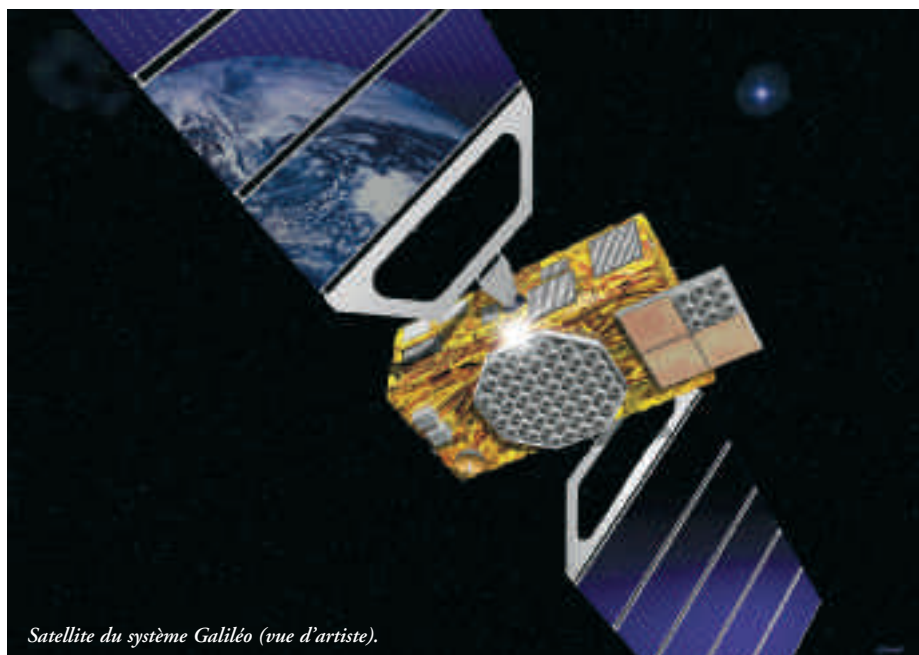
Le Conseil européen de mars 2007 a adopté un plan d'action pour les années 2007-2009 qui concerne les domaines de la politique énergétique internationale, de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, des technologies de l'énergie, du marché intérieur du gaz et de l'électricité, et de la sécurité des approvisionnements. La présidence française devra s'assurer que ce plan d'action a été correctement mis en œuvre et y rajouter même les questions relatives au nucléaire.

De façon à promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la présidence française, tout en se préoccupant d'une meilleure sécurité énergétique mondiale, devra définir un "régime post-2012" dans la lutte globale contre le changement climatique. Le projet d'accord international sur l'efficacité énergétique, qui sera proposé par la Commission à Paris, devra être rédigé avant fin 2008 afin d'obtenir une visibilité internationale indispensable pour la fin de la même année. Des échanges de vue seront organisés à l'occasion de sommet UE-Chine, UE-Russie, UE-Inde, etc. De même, il faudra rappeler aux grandes puissances non européennes que la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive, tout comme de leurs vecteurs, ne saurait être abandonnée.

L'espace de liberté, sécurité et justice.

La consolidation de cet espace continuera d'être une priorité lors de la présidence française. Tout d'abord, il nous faudra maintenir l'idée qu'un haut niveau de sécurité au sein de l'espace Schengen est indispensable et que la coopération entre les membres de l'UE pour la garde des frontières extérieures (*Frontex*) doit être maintenue, alors même que la coopération policière sera renforcée tout comme les éléments de coopération judiciaire (*Eurojust*). L'idée d'un pacte européen de l'immigration devra être promue et il faudra organiser des réunions interministérielles sur l'intégration pour que, peu à peu, naissent des initiatives, par exemple, en matière de développement/co-développement.

Un régime d'asile européen commun devrait voir le jour à l'horizon 2010, tout comme un cadre juridique européen des services publics. Plus globalement, la qualité environnementale, la prévention de risques environnementaux, le respect de droit des consommateurs constitueront des questions que devra privilégier la pré-



Satellite du système Galiléo (vue d'artiste).

sidence française. Plus généralement encore, la diversité culturelle et le dialogue des cultures seront à l'ordre du jour, et ce, d'autant que ce sont des thèmes et des préoccupations très largement évoqués dans le cadre de l'Organisation internationale de la francophonie.

L'influence de l'Europe sur la scène internationale.

Tout d'abord, la présidence française aura bien évidemment à cœur, compte tenu des frustrations nées de l'échec de notre référendum, de procéder à une relance ambitieuse de l'Europe de la Défense. Pour cela, il faudra adopter une nouvelle straté-

gie européenne de sécurité qui tiendra compte du *Livre blanc* sur la défense et la sécurité qui est, comme chacun le sait, la pierre angulaire de la réflexion française à ce niveau. Il faudra tout autant placer l'UE en situation de répondre de manière multilatérale efficace aux crises tactiques ou géostratégiques. Toutes ces questions devraient être évoquées dans le cadre d'un séminaire sur la PESD organisé dans les murs de l'*Institute of European Studies* à Paris. En matière d'élargissement, la présidence française devra aider à poursuivre les négociations avec la Turquie et la Croatie. Dans la zone des Balkans, la Serbie et le Kosovo devraient également être incités



Monument des accords de Schengen.





Sommet UE-Union africaine.

au rapprochement. Enfin, la création d'un Collège européen de formation consulaire devrait devenir réalité.

Concernant la Méditerranée, la présidence française devra mettre un accent particulier sur le Maghreb, compte tenu des liens historiques et affectifs que la France a tissés avec cette région.

Plus à l'Est, des accords pourront être signés avec l'Ukraine, de même que sera organisé un sommet UE-Russie après les élections de mars 2008. Une stratégie pour l'Asie centrale, adoptée par le Conseil européen de juin 2007, devra être suivie d'effets, plus spécialement, dans le domaine de l'énergie et de la lutte contre le trafic des stupéfiants.

En dehors de la Méditerranée, la présidence française se devra de prendre en compte les résultats des élections américaines avant que l'UE ne puisse reprendre l'initiative dans ce partenariat essentiel. Le Canada, pour sa part, a montré son intérêt pour un sommet UE-Canada à Québec, en parallèle avec le sommet de la Francophonie d'octobre 2008, alors qu'il était programmé sous la présidence slovène.

Avec l'Asie, quatre rendez-vous seront organisés : sommet UE-Chine, sommet UE-Inde (tous deux organisés à Paris ?), sommet UE-Corée du Sud à Séoul, juste après le sommet de l'ASEM (dialogue

Asie/Europe). Ces sommets auront deux priorités essentielles. D'une part, la valorisation du contenu politique des relations de l'UE avec l'Asie, avec un regard particulier sur les thèmes de la sécurité, de l'immigration et des droits de l'Homme. D'autre part, les négociations d'accords commerciaux et politiques d'autant plus difficiles avec l'Inde et la Chine que ces pays sont certes des marchés intéressants mais bien plus encore des concurrents tout à fait redoutables.

Les relations avec l'Afrique apparaissent plus que jamais primordiales. Le passé français et les relations spécifiques que nous entretenons avec ce continent aideront sans doute à ce que la présidence française conforte positivement les relations de l'UE avec l'Afrique. Le renforcement des capacités africaines de maintien de la paix sera prioritaire, avec une attention toute particulière portée sur la situation de déstabilisation au Soudan, dans la corne de l'Afrique ainsi qu'au Sahel.

Ainsi, la France dont on sait l'attachement qu'elle a pour la défense des droits de l'Homme, y compris dans les cas où les retombées de son action sont loin de lui être favorables, aura à cœur, dans le cadre de sa présidence, de mettre la priorité sur ce thème au sein des instances multilaté-

rales et dans le cadre des relations bilatérales de l'UE. C'est dans ce contexte que la présidence française prendra l'initiative de commémorer le 60^e anniversaire de la *Déclaration universelle des droits de l'Homme*.

Mais ces questions relatives aux démarches humanistes chères à l'UE ne sauraient faire oublier que le renforcement global de la compétitivité économique de l'Europe est indispensable si elle veut accroître son influence internationale. Il en va de même dans le long cheminement nécessaire à la mise en place d'une défense européenne, d'une diplo-

matie européenne.

Pour ne citer qu'un exemple particulièrement révélateur, le renforcement de la politique maritime européenne est indispensable au développement économique, au développement durable et à la sécurité de l'Europe. Il s'agira là d'une autre priorité de la présidence française, et non des moindres. Ce n'est pas notre Marine nationale qui dira le contraire.

[En conclusion.]

Notre pays a beaucoup à faire pour relancer cette construction encore très fragile, sinon balbutiante, qu'est redevenue l'Europe à 27, puisqu'on a préféré élargir plutôt que d'approfondir. La France peut en effet aider à sauver cette Europe, en intervenant et en pesant de tout son poids, en particulier dans les domaines qui lui sont familiers et qu'elle connaît peut-être mieux que d'autres. Il reste à souhaiter que, pendant cette période de présidence française, le verbe ne se substitue pas à l'action.

Ainsi la France, qui fut avec l'Allemagne le moteur essentiel de la première construction européenne, et, plus précisément, de 1958 à 1968, pourrait à nouveau montrer le chemin et prouver par ses actes qu'elle a encore quelque chose à dire au monde. Il est peut-être encore temps... ! ■



LORS QUE LA FRANCE PRENDRA LA PRÉSIDENTIE DE L'UNION EUROPÉENNE (UE) le 1^{er} juillet 2008, il est symptomatique de constater qu'aucun sujet explicitement économique ne figure parmi les priorités qu'elle s'est données (l'immigration, l'énergie, l'environnement et la défense).

Il est difficile d'attribuer ce choix à un désintérêt des Français pour les questions économiques : le pouvoir d'achat et l'emploi sont leurs principales préoccupations au moment où la crise financière ainsi que la flambée des prix des matières premières et des produits alimentaires nourrissent de légitimes inquiétudes quant au ralentissement de l'activité. Faut-il y voir le signe d'un manque de confiance de la France dans sa capacité à influencer la stratégie économique de l'Europe ? C'est plus probable. Un sondage *Opinion Way*, réalisé en mars 2008 ⁽¹⁾, indique que les Français pensent que leur pays a beaucoup moins d'influence que l'Allemagne dans l'UE et que cette influence a diminué au cours des dernières années. Plus précisément, s'ils estiment que leur pays conserve de l'influence dans les domaines régaliens (politique étrangère, défense et sécurité) ou dans l'agriculture, ils le jugent absent dans les domaines qui leur paraissent les plus importants : l'économie, la monnaie et le marché du travail.

L'influence économique de la France dans l'Union européenne

Monsieur Jean-François Jamet

Ingénieur du Corps des Mines,
consultant auprès de la Banque mondiale

Cet article est publié conjointement par la Fondation Robert Schuman.

Ce sentiment peut sembler surprenant s'agissant d'un pays qui a joué un rôle si central dans la construction européenne et qui a théorisé l'idée qu'en créant des solidarités économiques de fait, l'union des États européens empêcherait le retour de la guerre. Il interpelle d'autant plus que la France reste la troisième puissance économique de l'UE, le deuxième contributeur au budget communautaire et le deuxième État-membre par sa population. Quelle est donc la réalité du déclin de l'influence économique française en Europe ? Pour répondre à cette question, il faut analyser le rôle qu'a joué la France jusqu'ici, l'évolution de son poids dans l'économie européenne – c'est-à-dire le fondement objectif de son influence –, et la crédibilité dont elle bénéficie auprès de ses partenaires au regard de ses performances actuelles, de son positionnement idéologique et de son respect des institutions et des règles communautaires en matière économique. Après avoir examiné ces éléments de diagnostic, qui confirment l'érosion de la puissance et de l'influence économiques de la France, nous présenterons les éléments qui permettraient de renverser cette tendance à court et moyen termes.

[Un rôle historique important dans la construction économique de l'UE.]

Au début de la construction européenne, la France de Jean Monnet et Robert Schuman a défendu l'idée que la coopération économique devait servir de base à une communauté d'intérêts qui rendrait matériellement impossible une nouvelle guerre. Elle a ainsi été à l'origine, en 1951, de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), qui plaçait la production de charbon et d'acier des six États fondateurs sous une haute autorité commune et mettait ainsi un terme à la rivalité franco-allemande dans ce secteur stratégique. En 1957, le succès de la CECA permit d'étendre à l'ensemble de l'économie les principes qui la fondaient : la suppression des droits de douanes, la libre circulation des produits et la libre concurrence (avec notamment l'interdiction des aides d'État). La Communauté économique européenne était née. La France obtint alors la création de la Politique agricole commune (PAC), qu'elle considérait comme un juste rééquilibrage par rapport à la suppression des droits de douane, supposée profiter principalement à l'Allemagne en raison de





la puissance de son industrie. Jusqu'à aujourd'hui la France a utilisé son influence pour "sanctuariser" le budget de la PAC, dont elle est la principale bénéficiaire (elle reçoit environ 20% des fonds). Ainsi, malgré les réformes successives et les critiques diverses dont elle a fait l'objet, la PAC représente encore 40% du budget communautaire pour la période 2007-2013. L'intransigeance de la France sur cette question se manifeste également de façon régulière lors des discussions relatives à la politique commerciale commune, la France défendant la préférence communautaire en matière agricole, c'est-à-dire le maintien de tarifs douaniers élevés (15,1% en 2006, contre 3,9% pour les produits non agricoles).

Après les débuts de la construction européenne, la France a continué à accorder beaucoup d'importance aux questions économiques parce qu'elle y voyait le moyen de retrouver une partie de sa puissance perdue face aux géants américain et soviétique. Dans un contexte d'instabilité du franc, de forte inflation et de crise économique, Valéry Giscard d'Estaing eut un rôle décisif, avec Helmut Schmidt, dans la création du système monétaire européen en 1979. La France y voyait le moyen de coordonner les politiques économiques afin de créer une zone de stabilité monétaire en Europe et d'éviter les attaques répétées contre le franc. L'encadrement des marges de fluctuation autour d'un cours-pivot de référence, l'ECU, préfigurait l'euro dont l'existence doit beaucoup à Jacques Delors et François Mitterrand. Président de la Commission de 1985 à 1994, Jacques Delors a relancé l'intégration économique européenne en proposant un plan en trois étapes pour achever l'unification du marché intérieur (il obtint la signature de l'Acte unique en 1986) et préparer l'adoption d'une monnaie unique (dont le principe est décidé par le traité de Maastricht en 1992). De son côté, François Mitterrand a joué un rôle important dans la création de l'union économique et monétaire, aux côtés d'Helmut Kohl.

Enfin, la France a favorisé le développement d'une coopération intergouvernementale en matière industrielle qui a débouché sur la politique industrielle communautaire actuelle, dont l'objectif est de soutenir l'innovation et la recherche. Airbus a ainsi été créé en 1970 sous la forme d'un groupement d'intérêt économique

réunissant le français Aérospatiale et l'allemand Deutsche Airbus, rejoints en 1971 par l'espagnol CASA et, en 1979, par British Aerospace. Le succès d'Airbus, devenu depuis le premier avionneur mondial, a conduit le gouvernement français à soutenir d'autres fusions transfrontalières qui ont, par exemple, donné naissance à Avantis en 1999, EADS en 2000 et Arcelor en 2002. De même, dans le domaine spatial, le projet d'un lanceur européen fut initialisé en 1973 par la France : le programme Ariane fut ainsi créé dans le cadre d'un partenariat avec le Royaume-Uni et l'Allemagne, plus tard rejoints par de nombreux autres pays européens, au sein de l'Agence spatiale européenne, laquelle coordonne aujourd'hui le projet Galileo avec la Commission européenne. Par ailleurs, la France a pris des initiatives dans le domaine de la recherche en lançant, en 1985, le programme Eureka qui vise à mettre en relation chercheurs, entreprises et partenaires publics en vue de faciliter l'accès des projets de recherche aux financements publics ou privés et de favoriser l'émergence de pôles technologiques.

Si la France a réussi, au cours de ces dernières années, à obtenir le soutien de ses partenaires européens pour la nomination de Français à des postes importants (Jean-Claude Trichet à la tête de la Banque centrale européenne, Pascal Lamy – ancien commissaire en charge du Commerce extérieur – à la tête de l'OMC, ou encore Dominique Strauss-Kahn à la tête du FMI), il semble pourtant que son influence économique ne soit plus à la hauteur de l'héritage historique que nous venons de décrire.

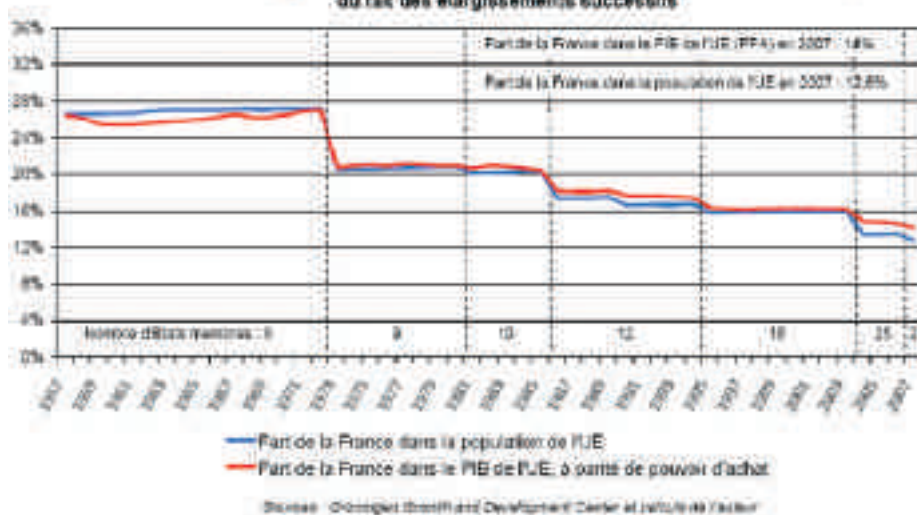
[Le déclin du poids relatif de la France dans l'économie européenne.]

Si la France reste l'une des principales puissances économiques de l'UE, derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni, son poids relatif dans le PIB européen a reculé du fait des élargissements successifs. Il est ainsi passé de 26,3% au moment de la signature du traité de Rome à 14% aujourd'hui (voir graphique 1, ci-dessous).

Autrement dit, la part de la France, dans la production européenne, a diminué de moitié. Le même constat peut être fait sur le plan démographique : l'UE compte désormais près de 500 millions d'habitants et la population française ne représente plus que 12,6% de la population de l'UE, contre 26,5% il y a 50 ans. Cette dilution de la puissance économique et démographique française au sein de l'UE a un impact direct sur sa représentation dans les instances de décision de l'UE, non seulement au sein du Conseil mais aussi au Parlement européen (où les députés français ne représentent plus que 9,9% des élus) et à la Commission (un commissaire – chargé des Transports – sur 27).

La perspective de futurs élargissements et les "performances" récentes de l'économie française laissent à penser que le recul du poids économique de la France en Europe va se poursuivre. En particulier, la croissance française est restée constamment en dessous de la moyenne européenne entre 2001 et 2007. Au cours de cette période, la croissance moyenne annuelle a été de 1,7% en France contre 1,8% dans la zone euro et 2,1% dans l'"UE 27".

1. En 50 ans, le poids économique de la France dans l'UE a diminué de moitié, du fait des élargissements successifs



L'érosion du poids économique de la France est plus forte encore à l'échelle mondiale mais, jusqu'à présent, elle a préservé son influence dans les institutions internationales comme le FMI, la Banque mondiale et le G7. Ceci lui permet, en retour, de maintenir une partie de son influence en Europe: les États-membres de l'UE participant au G7 se retrouvent régulièrement pour préparer des positions communes; par exemple, lors du sommet de Londres le 29 janvier 2008 consacré à la crise financière, sommet qui préparait la réunion du G7 à Tokyo le 9 février.

Il est important de noter, cependant, que les pays émergents ont demandé un rééquilibrage du pouvoir de décision dans les institutions internationales qui devrait intervenir à relativement brève échéance. L'influence française en sera inévitablement diminuée.

[La France, mauvaise élève de l'UE, a perdu sa crédibilité.]

Au-delà du recul objectif de son poids dans l'économie européenne, la France a également perdu une partie de sa crédibilité parce qu'elle n'est plus considérée comme un modèle par ses partenaires, mais plutôt comme un mauvais élève. Il y a de nombreuses raisons à cela: des performances décevantes, une incapacité à assainir les finances publiques et à réformer, un manque de respect pour certaines règles ou institutions communautaires et un positionnement idéologique peu libéral contrairement à la plupart de ses partenaires. Il en résulte que les autres États-membres jugent que la France est mal placée pour donner des leçons en matière économique.

Si la France a perdu de sa crédibilité, c'est d'abord en raison du faible dynamisme de son économie et de son marché du travail (voir tableau, ci-contre).

Si la France conserve un niveau de vie supérieur à la moyenne de l'UE, ses performances de croissance ont été parmi les plus mauvaises des États-membres depuis 2001. Dans le domaine de l'emploi, le constat est similaire: parmi les 27 pays de l'UE, la France est 23^e en termes de taux de chômage, 19^e pour le taux d'emploi des "seniors", et l'emploi industriel y a baissé de 8,2% entre 2000 et 2006 (18^e rang). À cela s'ajoute une compétitivité fragile: la France se classe 21^e pour ce qui est de la croissance de la productivité entre 2000 et



Messieurs Dominique Strauss-Kahn (directeur du Fonds monétaire international) et Robert Zoellick (président de la Banque mondiale).

2. Des performances économiques décevantes par rapport à la moyenne européenne				
	France	Rang sur 27 de l'UE27	Moyenne UE27	Moyenne Zone euro
Croissance et niveau de vie				
Taux de croissance annuel moyen, 2001-2007	1,7%	23	2,1%	1,8%
Taux de croissance, 2007	1,6%	27	2,0%	2,6%
PIB par habitant, 2007 (en euros à parité de pouvoir d'achat)	27200	11	24100	27100
Emploi				
Taux de chômage, février 2008	6,2%	23	5,1%	7,5%
Taux d'emploi, 2007	66,3%	17	66,0%	66,3%
Taux d'emploi des jeunes (15-24 ans)	34,3%	18	36,6%	36,8%
Taux d'emploi des seniors (55-64 ans)	36,4%	18	45,1%	43,6%
Évolution de l'emploi industriel, 2000-2006	-8,7%	18	-5,4%	-3,2%
Finances publiques				
Déficit public, 2007 (en % du PIB)	2,7%	24	0,9%	0,6%
Dette publique, 2007 (en % du PIB)	61,2%	22	58,7%	66,3%
Compétitivité				
Taux de croissance annuel moyen de la productivité, 2000-2006	1,0%	21	1,8%	1,1%
Taux de croissance annuel moyen des exportations, 2000-2006	7,0%	24	11,0%	7,1%
Classement selon la facilité de faire des affaires (rapport "Doing Business" de la Banque mondiale) sur 174 pays, 2007	31	12	nd	nd
Économie de la connaissance				
Dépenses totales de R&D (en % du PIB), 2006	2,1%	8	1,8%	1,8%
Dépenses de R&D des entreprises (en % du PIB), 2006	1,3%	7	2,0%	nd
Nombre de brevets accordés par l'Office européen des brevets, 2006 (par million d'habitants)	71,5	11	81,1	81,3
Dépenses annuelles d'éducation dans l'enseignement supérieur, 2004 (en milliards d'euros TTC)	5,0	8	0,0	0,5
Taux de scolarisation dans l'enseignement supérieur, 2005	56,4%	18	68	60
Inégalité et pauvreté				
Indicateur de répartition des revenus: ratio de Gini (0=égalité parfaite, 100= inégalité parfaite), 2006	32,7	10	32,0	30
Taux de pauvreté après transferts sociaux (seuil de pauvreté = 60% du revenu médian) en %, 2006	13%	11	16%	16%
Sources: FMI, OCDE, Banque mondiale, OPR, OCE, Geological Survey and Development Center of Cambridge University				





2006 et 24^e en termes de croissance de ses exportations. Dans le domaine de l'économie de la connaissance, ses performances sont meilleures, mais se sont peu améliorées au cours des années passées. Par exemple, les dépenses françaises de recherche et développement ont stagné à 2,1% du PIB, en dépit de l'objectif de 3% fixé par la "Stratégie de Lisbonne", et le taux de scolarisation, dans l'enseignement supérieur, reste peu élevé. Enfin, si la pauvreté et les inégalités sont en France plus faibles que la moyenne européenne, la France n'apparaît pas pour autant dans les tout premiers rangs sur ces critères.

La perte de crédibilité de la France vient aussi de sa tendance à critiquer les institutions communautaires alors qu'elle ne respecte pas certaines règles qu'elle a pourtant acceptées. Par exemple, les critiques répétées à l'encontre de la politique monétaire de la Banque centrale européenne (BCE) sont mal perçues par les partenaires de la France au sein de la zone euro (en particulier l'Allemagne) qui y voient une remise en cause contre-productive de l'indépendance de la BCE. Ces critiques sont d'autant plus mal acceptées que la France s'est montrée incapable de réformer ses finances publiques. La France a

dépassé le niveau de déficit autorisé par le Pacte de stabilité (3%) en 2002, 2003 et 2004, et elle ne cesse de repousser la date de retour à l'équilibre budgétaire, les gouvernements successifs n'hésitant pas à renier les engagements des gouvernements précédents. Au contraire, l'Allemagne, qui avait eu les mêmes soucis de déficit excessif entre 2003 et 2005, a présenté un budget à l'équilibre en 2007.

Parmi les faiblesses françaises figurent également le manque d'appropriation des politiques européennes et une présence insuffisante au sein des institutions communautaires. Le marché intérieur et la "Stratégie de Lisbonne" sont un bon exemple du manque d'appropriation des politiques supposant une mise en œuvre au niveau national. La France se singularise ainsi par le nombre des procédures d'infraction au droit communautaire engagées par la Commission à son encontre : 98, soit 7,6% du total des cas et le troisième nombre le plus élevé après l'Italie et l'Espagne. D'autre part, ainsi que l'ont souligné Jean Pisani-Ferry et André Sapir⁽²⁾, la France se situe au 15^e rang européen pour ce qui est de l'appropriation de la "Stratégie de Lisbonne", en particulier parce que le niveau de suivi est limité et que peu d'efforts ont été mis en œuvre pour en populariser et en médiatiser les objectifs auprès de la société civile. Dans le passé, les gouvernements français ont, en outre, eu tendance à attaquer "Bruxelles" à propos de décisions qu'ils avaient pourtant acceptées dans le cadre du Conseil⁽³⁾. Enfin, la présence française, au sein des institutions communautaires, n'est pas suffisante.

Le taux d'absentéisme des députés français au parlement européen (17%) est plus fort que la moyenne (13%) et leur poids relatif est limité au sein de la commission "Affaires économiques et monétaires" (9,2% des

députés siégeant dans cette commission contre 17,4% de députés allemands et 10,2% de députés britanniques).

La France est, en outre, relativement marginalisée sur le plan idéologique. Sa critique d'une Europe trop libérale trouve un écho limité auprès de ses partenaires, soit parce qu'ils se méfient de l'intervention de l'État (pays anglo-saxons et pays d'Europe centrale et orientale), soit parce qu'ils jugent que la politique sociale doit être traitée au niveau décentralisé. En particulier, le discours protectionniste en faveur de la préférence communautaire et les critiques émises à l'encontre de la politique de la concurrence sont mal compris. Sur ce terrain, l'influence de la France apparaît pour le moins limitée : le retrait de la référence à la concurrence libre et non faussée ne change rien aux articles du traité concernant la politique de la concurrence – qui continuera à interdire les abus de position dominante au bénéfice des consommateurs – le discours sur la préférence communautaire n'a pas trouvé de relais auprès du commissaire chargé du Commerce extérieur (Charlie McCreevy, photo ci-contre), et les efforts dans le domaine de l'harmonisation fiscale (souhaitée par la France) restent très limités. Au contraire, la France se voit reprocher de s'arc-bouter sur les fonds alloués à la PAC alors que 8,6% seulement du budget communautaire pour 2007-2013 est consacré aux politiques de compétitivité, de recherche et d'innovation.

La France n'apparaît donc plus comme un modèle à ses partenaires. L'Allemagne est aujourd'hui plus influente, notamment en raison des performances de son commerce extérieur et de sa proximité avec les pays d'Europe centrale et orientale. Par ailleurs, en matière de compétitivité, les modèles généralement cités sont les modèles scandinaves (en raison du succès du modèle de "flexisécurité" pour ce qui est du marché du travail, mais aussi de la capacité à combiner qualité de l'enseignement supérieur, protection sociale, réforme de l'État et assainissement des finances publiques) et le modèle anglo-saxon (en raison de l'environnement fiscal et administratif favorable au dynamisme entrepreneurial et de la sophistication du secteur financier). Les seuls domaines où la France conserve une influence non négligeable sont la politique agricole, la politique industrielle en faveur de l'innovation et la politique énergétique et environnementale.

[Les conditions du retour économique de la France en Europe.]

L'influence de la France dans le domaine économique est donc à reconstruire. Ceci devrait tout d'abord inciter le gouvernement français à ne pas donner le sentiment d'être arrogant en voulant donner des leçons de politique économique aux institutions communautaires. La modestie est de mise si la France veut retrouver sa crédibilité : dans la situation actuelle, la France doit accepter d'avoir à tirer des enseignements des bonnes performances de certains de ses voisins et se concentrer sur la mise en œuvre des réformes structurelles au niveau national (par exemple la réforme de l'État, de l'université et du marché du travail). En effet, ce n'est qu'en redressant les finances publiques et en améliorant ses performances économiques que la France pourra retrouver de l'autorité sur la scène européenne. C'est aussi ce qui lui permettra de limiter le déclin du poids relatif de son économie en Europe. Autrement dit, la France doit refaire ses preuves. À court terme, ceci implique de se montrer plus respectueux de l'indépendance de la BCE, de limiter le nombre de procédures d'infraction au droit communautaire, de renforcer le suivi et la médiatisation du programme français de mise en œuvre de la stratégie de Lisbonne, et de respecter l'engagement pris auprès des autres États-membres de revenir à l'équilibre budgétaire d'ici à 2012. Par ailleurs, la France doit se montrer active au sein des institutions communautaires. La présidence de l'UE offre à la France l'occasion de jouer un rôle-moteur sur certains points qui devraient constituer autant de priorités. Le premier d'entre-eux est l'adoption d'une stratégie commune face à la crise financière, en coordonnant les politiques budgétaires, en assurant la transparence des engagements des banques, en incitant à une meilleure structuration des marchés dérivés – en modifiant les règles s'appliquant aux agences de notation – et en renforçant la supervision bancaire au niveau communautaire (4). Le deuxième domaine dont la France peut légitimement faire une priorité est celui de la politique industrielle. Il s'agit d'accélérer l'adoption d'un "Small Business Act" européen conformément aux conclusions du Conseil européen des 13 et 14 mars 2008, et d'obtenir des progrès significatifs en vue de la mise en place d'un brevet communautaire, valable sur l'ensemble du territoire de l'UE avec une juridiction unique

chargée de traiter des litiges, de façon à rendre plus efficace et plus accessible la protection de la propriété intellectuelle en matière industrielle. Enfin, un troisième axe de travail a été suggéré par le récent rapport de Laurent Cohen Tanugi (5) : il s'agit de progresser en direction d'un marché financier européen intégré susceptible d'accroître les financements mis à disposition des entreprises, en adoptant des infrastructures et des normes communes pour les paiements et les valeurs mobilières, en renforçant la concurrence dans le domaine des services financiers et en développant le microcrédit.

À moyen terme, la France doit recréer les conditions d'une influence durable. Ceci passera nécessairement par des concessions sur le sujet agricole qui permettront le renforcement des politiques de compétitivité en Europe, en particulier la politique industrielle en faveur de l'innovation, sujet cher à la France. Il est important de s'y préparer dès maintenant. Par ailleurs, la diminution du poids politique objectif de la France au sein des institutions communautaires souligne la nécessité de renforcer le lobbying français à Bruxelles. Il ne suffit plus pour les entreprises, les syndicats ou les associations de faire pression sur le gouvernement français en vue d'influencer les décisions de l'Union. Il faut désormais travailler directement avec les institutions communautaires. Un rapport de l'Assemblée nationale (6) souligne d'ailleurs la relative faiblesse du lobbying français à Bruxelles : en 2004, seules neuf associations professionnelles y avaient un bureau ou une représentation permanente (contre 46 allemandes et quinze anglaises), cinq cabinets d'avocats (contre 28 anglais, 24 améri-



cains et quatorze allemands), et 37 % des grandes entreprises françaises. Cette situation devra changer à l'avenir car les lobbies sont ouvertement acceptés par les institutions communautaires qui souhaitent bénéficier des avis et de l'expertise des groupes d'intérêt concurrents présents à Bruxelles.

[Conclusion.]

Au regard du rôle déterminant qu'elle a joué par le passé, la France a, à l'évidence, perdu une partie de son influence économique dans l'UE, pour des raisons à la fois objectives et politiques. Le retour de la France en Europe, souhaité par le président français, suppose donc non seulement que la France participe au déblocage institutionnel de l'Europe mais qu'elle soit capable de reconstruire son influence économique. Il lui faut pour cela se montrer capable de réformer chez elle et être respectueuse des institutions et des règles communautaires, conditions nécessaires pour retrouver une crédibilité qu'elle a progressivement perdue. Par ailleurs, la France ne devra pas rester inactive sur le plan économique au cours de sa présidence, en faisant, par exemple, progresser les politiques communautaires dans les domaines financier et industriel. Enfin, il est important que les acteurs économiques français défendent leurs intérêts directement auprès de Bruxelles, en développant leurs activités de lobbying. La perte d'influence de la France n'a rien d'une fatalité mais y remédier supposera de la modestie et d'importants efforts. ■

(1) Enquête menée les 19 et 20 mars 2008, auprès d'un échantillon de 1 003 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

(2) Jean Pisani-Ferry et André Sapir, "Last exit to Lisbon", Bruegel Paper, Mars 2006.

(3) Voir sur ce point Thierry Chopin, "La culture politique française face à l'Europe", Questions d'Europe - Policy Papers de la Fondation Robert Schuman, octobre 2005.

(4) Sur ce point, on se reportera à une contribution du même auteur, "L'Europe face à la crise financière", Questions d'Europe - Policy papers de la Fondation Robert Schuman, février 2007

(5) Laurent Cohen Tanugi (dir.), "L'Europe dans la mondialisation", Rapport remis au ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi le 15 avril 2008.

(6) "La présence et l'influence de la France dans les institutions européennes", Rapport d'information déposé par la Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne, 12 mai 2004.





L'opinion européenne en 2008

DIRIGÉ PAR
DOMINIQUE REYNIÉ

FONDATION ROBERT
SCHUMAN

L'opinion européenne en 2008

DIRIGÉ PAR DOMINIQUE REYNIÉ

Réunir en un seul ouvrage tout ce qui compte pour comprendre les Européens d'aujourd'hui, telle est l'ambition de *L'Opinion européenne en 2008*, neuvième édition de cet ouvrage de référence.

Sous la direction de Dominique Reynié, les auteurs, d'horizons multiples, éclairent les opinions et comportements européens par :

- ♦ leurs analyses, sur tous les sujets clés de l'actualité (économie européenne, énergie, protectionnisme, entreprises, fiscalité, Europe et mondialisation, Union méditerranéenne, vie politique,...)
- ♦ une analyse inédite et complète des forces politiques européennes, à travers les élections européennes en 2007 et l'évolution des forces électorales sur la période 1996-2007,
- ♦ nouveauté pour la présente édition, une série de « coups de sonde », donnant au lecteur une foule d'informations sur les us et coutumes en Europe, mêlant l'anecdotique et l'académique.

Un outil indispensable, à quelques mois de la présidence française de l'Union européenne.

Ont contribué à cet ouvrage, réalisé sous la direction de Dominique Reynié : Serap Atan, Alberto Balboni, Ali Bensaid, Nicolas Bouzou, Christophe Broquet, Ariane Delhyser, Corinne Deloy, Jean-Dominique Giuliani, Jean-François Jamet, Alain Lancelot, Alexander Law, Christophe Nonnenmacher, Christophe-Alexandre Paillani, Antonis Papacostas, Camille Saint Paul, Dominika Tomaszewska, Nicolas Véron, David Voidies.



ISBN 978-2-91704-134-1

19 €



DÈS LE DÉMARRAGE DE L'INTÉGRATION EUROPÉENNE DANS LE CADRE DU traité de Rome, la France a été à l'origine de ses deux premières initiatives d'action extérieure : vers la Méditerranée, d'une part, vers les pays en développement – ceux d'Afrique, en particulier –, d'autre part. Dans les deux cas, il est vrai, elle était directement partie prenante, et il lui paraissait opportun de mutualiser des coûts qu'elle était pratiquement seule à assumer comme puissance coloniale ou ex-coloniale

Rappelons-nous ce que déclarait le ministre français des Affaires étrangères, Robert Schuman, le 9 mai 1950 : *“L'Europe pourra, avec des moyens accrus, poursuivre l'une de ses tâches essentielles: le développement du continent africain”*. Le traité de Rome prévoyait ainsi l'“association” des pays et territoires d'Outre-Mer (PTOM) à l'Europe naissante, la majeure partie des pays africains n'ayant pas encore accédé à la souveraineté. Les articles 131 à 136 organisent alors cette association tandis que la quatrième partie du traité prévoit la création, dès 1958, de fonds européens de développement au profit des pays africains avec lesquels certains États-membres ont eu ou conservent des liens historiques.

Le mythe de l'époque, très populaire en France, est celui de l'“*Eur-Afrique*” : à long terme, croit-on alors, l'union de ces deux continents pourra constituer une “troisième force” sur la scène mondiale.

[C'est à partir de ce contexte de départ que la France va susciter ou accompagner l'évolution de la politique européenne du développement (PED).]

Elle le fera, à travers les deux conventions de Yaoundé et les cinq conventions de Lomé, puis le traité de Cotonou constitutif d'un accord de partenariat ACP (pays d'Afrique, Caraïbes et Pacifique)-Union européenne (UE) qui concerne plus de la moitié des États du monde et plus d'un milliard de personnes. Conçue au départ comme une *“parenthèse dans l'histoire des nations”*, l'aide au développement a perduré. Parfois utilisée comme une rente permettant de différer l'adoption de mesures essentielles, elle a surtout été employée pour faciliter le développement durable des sociétés.

L'évolution historique des relations entre l'Europe et l'Afrique ne s'est pas réalisée en vase clos. Bien au contraire, elle a tenu compte, d'une part, des avancées de la construction européenne et, d'autre part, des transformations du contexte international. De ce constat, il ressort qu'il est difficile d'attribuer, de façon certaine ou exclusive, à un État-membre, un rôle dans la transformation de ces relations. En effet, les élargissements successifs de la Communauté européenne, devenue UE, ont évidemment influencé le champ et la conduite de la “politique de Lomé”. Le traité de Maastricht, en établissant la Politique étrangère et de sécurité commune, a permis de conforter la dimension politique de la coopération européenne au développement. Ce faisant, il a naturellement préparé la composante politique du traité de Cotonou (2000). En quelque sorte, ce dernier a ensuite servi de point de départ au processus qui a conduit au partenariat stratégique UE-Afrique, signé à Lisbonne en décembre dernier, en passant par le Consensus européen pour le développement (2005) et par la stratégie de l'UE pour l'Afrique (2006).

L'évolution du partenariat entre l'Europe et les pays africains du “groupe ACP” doit donc être, avant tout, appréhendée au regard de plusieurs contextes successifs :

– celui de la décolonisation, avec le Régime d'association PTOM de 1957 ainsi que les conventions de Yaoundé de 1963 et de 1969 ;

La France et la Politique européenne du développement

Monsieur Paul Clairet

Conseiller Politique, Commission européenne
Direction générale “Politique du développement de la Commission européenne”

Monsieur Pierre Protar

Ancien Ambassadeur,
chef de Délégation de la Commission européenne





- celui du “*nouvel ordre économique international*”, avec les conventions de Lomé I (1975), Lomé II (1985) et Lomé IV (1990). L’adhésion britannique a entraîné le “premier partenariat intercontinental” avec l’arrivée des membres du *Commonwealth* ;
- celui de la fin de la guerre froide qui marque le début du phénomène de multipolarisation avec la convention de Lomé IV révisée/IV bis (1995) ;
- celui des effets de la mondialisation, avec le *Livre vert sur “Les relations entre l’UE et les pays ACP à l’aube du XXI^e siècle. Défis et options pour un nouveau partenariat”* (1995) et le traité de Cotonou (2000).

La combinaison de ces deux évolutions, la mondialisation et la multipolarisation, a ainsi permis de passer d’une coopération essentiellement économique et commerciale à un partenariat plus global intégrant les questions politiques.

Désormais, la politique du développement n’est plus perçue comme une sorte de “charité institutionnelle” mais comme la matérialisation d’une solidarité face à des défis communs, ni comme une politique Nord/Sud dans un contexte international façonné de plus en plus par la combinaison globalisation économique/multipolarisation politique.

Un contexte susceptible de faire de l’Afrique un enjeu convoité, l’objet d’un nouveau “Grand Jeu” autour de ses ressources naturelles. Un contexte qui fait de l’UE, si tous ses États-membres oublient leurs vieux réflexes, le partenaire naturel de l’Afrique pour aider celle-ci à devenir ou rester l’acteur de ce “grand jeu”.

[Et la France, dans cette grande transformation ?]

Elle a tantôt joué les éléments précurseurs avec les réformes de 1998 et de 2004 de son propre dispositif de coopération, tantôt les éléments-moteurs des réformes du dispositif de coopération de l’UE. Cette dernière tendance est nouvelle puisqu’elle ne s’est concrétisée que depuis cinq ans environ, période au cours de laquelle la France a commencé à donner plus de poids à la dimension européenne de sa politique nationale.

Les réformes du dispositif de coopération au développement de la France.

La réforme engagée en février 1998 a visé à renforcer la cohérence et l’efficacité de la politique de coopération internationale

française, à lui donner toute sa place – “essentielle” – dans l’action extérieure de la France et à mieux y associer l’ensemble de la société civile. Tous objectifs que l’on retrouve dans la PED. Pour ce faire, les principales orientations et mesures de cette réforme ont été :

- l’aide bilatérale sélective et concentrée sur une “zone de solidarité prioritaire” ;
- le renforcement de la coordination ministérielle avec la création du Comité interministériel de la coopération internationale (CICID) ;
- le regroupement des services du ministère des Affaires étrangères et du secrétariat d’État à la Coopération et à la Francophonie ;
- la création du Haut Conseil de la Coopération internationale (HCCI) associant des représentants de la société civile.

La réforme engagée en 2004 résulte, elle, de deux évaluations. L’une conduite par le HCCI dont les recommandations d’octobre 2002 proposent des mesures pour “*mieux structurer le pilotage politique de la coopération, relancer les moyens et revoir les procédures de coopération*”. L’autre relève de la “revue par les pairs” de la coopération française dans le cadre du Comité d’aide au développement de l’OCDE, qui concentre sa critique sur l’absence de vision unifiée du dispositif de coopération de la France.

Au terme de ces deux réformes, les institutions et instances du dispositif français de coopération au développement sont les suivantes :

- la coordination intergouvernementale avec le CICID ; celui-ci est chargé de la réflexion globale, de la coordination et des

débats d’orientation. Il se réunit au moins une fois par an, et son secrétariat permanent est assuré par les ministères des Affaires étrangères et de l’Économie et des Finances. Son rôle est de définir les axes prioritaires de la politique française de coopération, et, d’une manière plus générale, de fixer la doctrine française en la matière. En outre, il détermine les contours de la zone de solidarité prioritaire, fixe les orientations relatives aux objectifs et aux modalités d’aide et de coopération, veille à la cohérence des priorités géographiques et sectorielles, assure le suivi et l’évaluation de la conformité aux objectifs tant des moyens que des instruments et définit les secteurs prioritaires d’intervention ;

- la définition de deux pôles ministériels à l’issue du CICID du 20 juillet 2004 : d’une part, le ministère des Affaires étrangères chargé du pilotage stratégique de l’Aide publique au développement, celui des Finances ayant en charge la gestion et le contrôle de gestion, et, d’autre part, un opérateur-pivot pour l’aide bilatérale au développement, l’Agence française de développement, avec sa double nature d’institution financière spécialisée et de banque de développement.

- l’association de la société civile avec le HCCI.

On ne s’éloigne donc pas de la dimension européenne en évoquant ce dispositif national, tant les préoccupations et objectifs de cohérence, d’efficacité et de vision politique, sinon de “division du travail” telle que souhaitée par la Commission européenne dans son Code de conduite, sont parallèles voire convergents dans la mise en œuvre.

Mais la France a également joué un rôle d’élément-moteur à trois niveaux.

La prévention et la gestion des crises avec le concept/dispositif RECAMP (Renforcement des capacités africaines de maintien de la paix) mis en place en 1999.

Conçus pour confier à terme cette double responsabilité aux partenaires africains, les cycles successifs de RECAMP ont donné lieu à une double évolution. Tout d’abord, alors que les quatre premiers cycles se sont tenus à l’échelle des organisations régionales, celui qui s’est ouvert en 2005 a donné la priorité à l’Union africaine et deux des étapes de RECAMP V se sont déroulées à Addis-Abeba. En second lieu, la France a proposé, à l’UE, jusqu’à



présent observatrice, *“d’être plus étroitement associée à la conception et à la conduite du cycle”*. Pour intéressante qu’elle soit, cette proposition d’*“européanisation”* mesurée de RECAMP apparaît en décalage avec les objectifs d’*“africanisation/appropriation”* développés dans le cadre du Partenariat stratégique UE-Afrique sur la paix et la sécurité, l’un des huit partenariats stratégiques de la mise en œuvre de la stratégie commune UE-Afrique adoptée, en décembre dernier, à Lisbonne.

Paradoxalement, l’engagement de la France, aux côtés de ses partenaires africains et européens, dans des actions concrètes de prévention et de gestion des conflits apparaît *de facto* plus *“européenne”* et plus proche de l’objectif euro-africain d’appropriation ! Et ce, qu’il s’agisse de la Côte-d’Ivoire, du Darfour et du Tchad, du Togo, du Centrafrique ou de la République démocratique du Congo.

L’initiative IZF ou *“Investir en Zone Franc”*.

Créée en 1998 par les ministres des Finances de l’UEMOA ⁽¹⁾ et de la CEMAC ⁽²⁾, avec l’appui du ministère français des Affaires étrangères, et dont le siège est à Ouagadougou, elle vise à encourager la constitution d’espaces régionaux et d’investissement. Cette initiative s’est développée autour de deux volets :

- un *“espace général”* consacré aux données économiques sur la CEMAC, l’UEMOA et leurs États-membres ;
- un *“espace entreprises”* consacré spécifiquement aux informations aux entreprises désireuses d’investir dans les pays de la zone Franc.

Cette initiative est exemplaire dans la mesure où, d’une part, l’essentiel du pilotage relève de la responsabilité des pays africains concernés et où, d’autre part, la finalité d’intégration régionale a pris d’emblée le pas sur les instruments à mettre au service de cet objectif. Une méthode à mettre en regard de celle qui a mis en évidence les accords de partenariat économique proposés par l’UE, au risque d’occulter la finalité positive qui est aussi celle d’une meilleure intégration régionale des économies africaines.

Le rôle de la France dans l’adoption du Consensus européen pour le développement.

Très tôt et très vite, en effet, la France a perçu l’urgence à faire sortir la PED d’une logique encore trop *“comptable et budgétaire”*

pour lui donner une dimension avant tout politique, géopolitique et stratégique. Ce rôle actif est évidemment lié à la réflexion conduite en interne par la France pour adapter son propre dispositif. À cet égard, on ne peut qu’être surpris des difficultés à mettre de côté le concept dit de *“FrançAfrique”*, avec ses réseaux et habitudes : s’il permet peut-être de maintenir des positions acquises, il obère le futur et, en particulier, les liens à développer avec les élites montantes d’un continent africain en voie d’affirmation – sur fond de croissance économique retrouvée (5 % annuels depuis plusieurs années) – et dont la mise en valeur de ses ressources naturelles est stratégique pour lui et pour l’économie mondiale.

Le discours prononcé au Cap par le président Sarkozy sur les changements à opérer aux niveaux européen et français, les priorités de la prochaine présidence française de l’UE, peuvent être l’occasion d’accélérer les mutations engagées par l’UE et par la France. Pour ce qui concerne cette dernière ⁽³⁾, trois perspectives peuvent être provisoirement retenues :

- au titre du discours prononcé aux Nations unies (25 septembre 2007) par le président de la République : *“la volonté d’internationaliser la politique africaine de la France”* en déclarant *“que d’autres puissances que la France s’intéressent à l’Afrique est plutôt une bonne nouvelle”* ⁽⁴⁾ ;
- au titre du discours prononcé au Cap (27 février 2008), d’abord l’annonce que les accords bilatéraux de la France avec ses partenaires africains devront désormais être transparents et associer le parlement

français, et ensuite que *“la France n’a pas vocation à jouer un rôle de gendarme en Afrique”*. Faire cette annonce en Afrique du Sud, qui a toujours prôné une *Pax Africana* et dénoncé comme post coloniale la présence militaire française, est hautement symbolique.

Une autre annonce indique un changement de perspective : celui d’une Europe qui doit avoir une politique globale et ambitieuse en Afrique. Cette annonce n’a rien de surprenant en soi, mais le fait qu’elle laisse entendre que *“la stratégie africaine de la France puisse être, pour l’essentiel, définie dans le cadre de l’UE”*.

On le voit, le ton a évolué. À l’issue du second semestre 2008, celui de la présidence française de l’UE, nous verrons si la réalité a changé et jusqu’à quel point... le point de *“rupture”*. ■

- (1) Union économique et monétaire ouest africaine.
- (2) Communauté économique et monétaire d’Afrique centrale.
- (3) Au-delà des priorités identifiées dans l’avis adopté le 21 juin 2007 par le HCCI, *“trois priorités urgentes pour la coopération française: s’ancrer dans une dynamique européenne, s’entendre sur la place et le rôle du co-développement, assurer un développement durable”*.
- (4) La Chine aussi, lorsqu’elle contribue à un ré-endettement massif de plusieurs pays du continent africain? et/ou lorsqu’elle gage certains de ses prêts sur les ressources naturelles de ces mêmes pays, au risque d’en *“geler”* artificiellement les cours... et alors que de telles pratiques n’ont heureusement plus cours? Même la Chine, si longtemps montrée du doigt pour son attitude au Darfour ?





Anne Pons

Nelson contre Napoléon

d'Aboukir à Trafalgar



Perrin



LE 12 MARS 2008, LA FRANCE PERDAIT SON DERNIER "POILU". ELLE DEVAIT lui rendre un hommage particulier et, à travers lui, à l'ensemble de ses combattants de la première guerre mondiale. Le même jour, le premier soldat de l'Union européenne (UE) tué en opération⁽¹⁾ était porté en terre. Le symbole n'a pas frappé et pourtant il est fort. Il est fort d'un héritage. Le message du plus ancien soulignait l'absurdité des guerres anciennes, fratricides. Le sacrifice du second témoigne tragiquement – mais avec quelle vigueur! – de la solidarité de l'Europe, socle d'avenir. Cette coïncidence des sangs versés est sans doute plus fructueuse pour la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD) que tous les sommets de responsables politiques. À condition que l'UE sache en intégrer la substance symbolique et la mettre à profit pour relever les défis qui l'attendent. Tout est question de volonté.

Née en 1998 à Saint-Malo d'un accord entre le Royaume-Uni et la France pour donner à l'UE les moyens d'intervenir à l'extérieur de ses frontières, la PESD s'est consolidée, petit à petit, jusqu'à disposer, aujourd'hui, d'une capacité d'action originale et reconnue sur la scène mondiale. La fin de cette première décennie marquera une étape. Le traité de Lisbonne, s'il est ratifié cette année, modifiera le traité de l'UE en introduisant des changements institutionnels importants. Ils sont de nature à donner une nouvelle impulsion à ce que le grand public appelle l'Europe de la Défense, sous réserve que les enjeux qui se présentent soient pris en compte et traités comme il convient.

Le premier enjeu de la future Politique de sécurité et de défense commune (PSDC) – qui succèdera à la PESD – est un défi existentiel, au sein même de la "famille européenne". Il faut garder à l'esprit que l'UE est d'abord une organisation civile. C'est le fait de l'Histoire. L'échec, au début des années cinquante, de la Communauté européenne de Défense, a détourné le cours de la construction européenne vers le champ économique et ce, pendant de longues années. Aujourd'hui, à Bruxelles, l'ensemble des fonctionnaires de la Commission et du secrétariat général du Conseil représente environ 30 000 personnes. Les militaires, eux, ne sont pas plus de 200. Ces chiffres pourraient décourager les promoteurs d'une Europe agissante pour la paix et la stabilité du monde. Pourtant, la visibilité très forte de toute action ayant une application militaire compense, pour une bonne part, la faiblesse des effectifs permanents qui s'y consacrent.

À l'heure actuelle, les officiers et sous-officiers en activité de service et détachés des forces armées de leur pays auprès de l'UE sont principalement répartis entre l'état-major militaire de l'UE (EMUE, environ 170), le cabinet du président du Comité militaire (PCMUE, une dizaine) et l'Agence européenne de défense (AED, une vingtaine). L'EMUE est un état-major militaire de niveau stratégique. Il est le lieu de l'expertise militaire et constitue l'outil principal du Comité militaire. Placé sous le commandement d'un général de corps d'armée⁽²⁾, il appartient au secrétariat général du Conseil. En principe, il ne conduit pas les opérations. En réalité, il dispose, depuis 2007, de la capacité de conduire une petite opération à caractère civilo-militaire à partir de son centre d'opérations dont l'activation est exigeante en termes de ressources humaines compétentes car elle prévoit le transfert, pour cette tâche, d'une quarantaine d'officiers de l'état-major lui-même.

Le Comité militaire est le comité des chefs d'états-majors des 27. C'est un comité du Conseil, sans lien de hiérarchie avec le secrétariat général. Il est présidé par un ancien chef d'état-major⁽³⁾ et réu-

Les enjeux de l'Europe de la Défense

Contre-amiral Bruno Nielly

Chef de cabinet du président du Comité militaire de l'Union européenne à Bruxelles





nit chaque semaine les représentants militaires permanents des États-membres ; les chefs d'états-majors, eux-mêmes, se réunissent au moins deux fois par an. Le PCMUE est le conseiller militaire du Secrétaire général, Haut-Représentant pour la Politique étrangère et de sécurité commune (PESC) et, dans la conduite d'une opération, il est le premier point de contact du commandant d'opération.

L'AED, enfin, créée en 2004, a pour mission de faciliter le développement et d'harmoniser, dans la mesure du possible, les capacités futures, les programmes d'armement, les investissements en *Recherche et Technologie* (R&T) et la base industrielle et technologique de défense de l'UE.

Toutes les actions de cette communauté militaire n'ont qu'un objectif : pouvoir intervenir efficacement pour traiter les crises.

La ratification, puis la mise en œuvre du traité de Lisbonne, modifiant le traité de l'UE, aura un impact fort sur l'équilibre institutionnel actuel. Le futur Haut-Représentant pour les Affaires étrangères et la PESC disposera d'un puissant outil avec le Service européen d'action extérieure (SEAE). Composé de fonctionnaires appartenant aux directions générales pertinentes de la commission, de personnel provenant du secrétariat général du Conseil et de fonctionnaires détachés par les États-membres, ce service regroupera, sous une seule autorité, la plupart des actions de développement, d'assistance et de coopération aujourd'hui conduites par la commission. Faut-il aussi y prévoir l'insertion des acteurs militaires de la PESD ? La question peut se poser pour l'état-major. Les tenants d'une telle intégration mettront en avant la nécessaire synergie entre assistance et management de crise mais prendront aussi le risque de faire "pâlir" l'identité militaire, déjà fragile, en la subordonnant à un service dédié d'abord à la diplomatie et à la coopération. Il paraîtrait plus logique de faire reposer l'autorité du Haut-Représentant sur deux assises bien séparées : la prévention (SEAE) et l'action (l'état-major et la capacité de planification et de conduite des opérations civiles). Le comité militaire, organe intergouvernemental indépendant des structures, pourrait ainsi conserver son lien direct avec l'état-major, garantie d'efficacité et de cohérence. Cela n'empêcherait d'ailleurs en rien d'insérer des officiers dans le SEAE, en particulier pour assurer, auprès d'États-membres qui en feraient la demande, des missions de coopération militaire sur le long



Le général d'armée Henri Bentégeat, PCMUE.

terme. Ces missions sont aujourd'hui bilatérales mais le transfert à l'UE de certaines d'entre-elles peut éliminer des duplications.

Une autre question concerne le futur président du Conseil européen. Cette nouvelle autorité politique, élue pour 30 mois renouvelables, a également, selon le traité, un rôle à jouer, "à son niveau et en sa qualité [...] pour les matières relevant de la politique étrangère et de sécurité commune".

Ce futur président de l'UE devra pouvoir être conseillé sur les questions militaires et ce, "à son niveau et en sa qualité". Là encore, la recherche de la plus grande cohérence, fil rouge du traité de Lisbonne dans le



Monsieur Javier Solana, Haut-Représentant de la PESC.

domaine de la PESC, conduit à supposer que le PCMUE (photo ci-contre) devrait devenir le conseiller naturel du président de l'UE en même temps qu'il restera celui du Haut-Représentant (photo ci-dessous). Sera-t-il aussi nécessaire d'assurer la présence permanente d'un officier dans l'entourage du président de l'UE ? L'expérience à venir permettra sans doute de répondre ultérieurement à cette question, et avec le meilleur esprit d'économie.

Le deuxième enjeu de la future PSDC est la crédibilité. Certes, la petite vingtaine d'opérations militaires ou de missions civiles conduites depuis 2003 permet d'affirmer qu'aujourd'hui, la politique de sécurité de l'UE existe bien. Mais pour être un acteur mondial efficace et reconnu, il faut s'en donner les moyens sur la durée.

Trois axes de progrès sont assez communément identifiés.

- *Tout d'abord, il faut poursuivre et mener à son terme la logique d'action extérieure de l'UE.* La mise en œuvre de capacités militaires et civiles d'intervention a été très rapide. L'ambition-cadre d'Helsinki, portant sur la possibilité de déployer 60 000 hommes en 60 jours, est honorée depuis 2003, en termes de volume et de délais d'alerte, à travers les engagements des États-membres exprimés dans les catalogues de forces du mécanisme de développement des capacités. Pragmatique, elle a donné naissance, un an plus tard, à l'idée de disposer en permanence de groupements tactiques déployables à très bref délai et de taille adaptée aux crises courantes. Depuis janvier 2007, deux de ces *Battle Groups* sont d'astreinte et prêts à intervenir en moins de quinze jours. Parallèlement mais aussi dans une optique de complément, la réaction rapide maritime et aérienne est en phase finale d'élaboration. Il reste que, pour l'instant, depuis l'intervention du "prototype" de l'opération *Artémis* en République démocratique du Congo, à l'été 2003, aucun *Battle Group* n'a été déployé. Et le temps qui passe pourrait bien finir par semer un doute sur la pertinence du concept. Dans le domaine civil, la récente création de la Capacité de planification et de conduite des opérations civiles (CPC), est un progrès significatif. Les chaînes de commandement militaire et civile y ont acquis une similitude propre à faciliter la synergie d'action recherchée dans toute intervention globale. Au commandant de

Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne à Bruxelles



PETIT GUIDE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE (PESD)





l'opération militaire correspond désormais le commandant des opérations civiles (poste permanent à Bruxelles) et au commandant de la force déployée, correspondent les chefs des missions civiles, qu'elles soient de police, de réforme du secteur de sécurité, de justice, etc. À titre d'exemple, la mission *Eulex*, mission de soutien de l'État de droit qui doit se mettre en place cette année au Kosovo, sur décision prise par le Conseil européen le 16 février dernier, rassemblera près de 2000 policiers et magistrats. Elle cohabitera, sur le théâtre, avec la KFOR⁽⁴⁾, force militaire de l'OTAN. Il n'est pas interdit d'imaginer que, dans un futur proche, l'UE pourra conduire, sur un théâtre quelconque, l'ensemble d'une telle opération

d'envergure utilisant simultanément une force militaire conséquente et un instrument civil de grande ampleur. On perçoit, dans cette hypothèse, tout le bénéfice que l'UE pourrait retirer de la mise en œuvre effective de ce qui fut une des principales leçons tirées de l'opération EUFOR RD Congo, pour les élections présidentielles de 2005, à savoir la centralisation, à Bruxelles, des capacités de planification et de conduite des opérations militaires à côté de celles des opérations civiles. Un quartier général permanent, au sein duquel pourraient être planifiées et conduites les opérations militaires et les missions civiles, serait non seulement cohérent avec l'esprit de la gestion globale des crises mais, en plus, source non négligeable

d'économies de ressources. On sait que cette idée n'est pas politiquement consensuelle au sein des 27 mais ne peut-on espérer que son implacable logique finira, sans trop tarder, par vaincre les dernières craintes ?

• *Seule, une politique capable peut être crédible.* Il est donc impératif, en deuxième lieu, de combler les lacunes capacitaires dont souffre l'UE. Deux chapitres sont cruellement en déficit : celui du transport aérien stratégique – en grande partie en raison du retard pris dans le programme A400M – et l'aéromobilité de théâtre, c'est-à-dire le parc disponible d'hélicoptères de combat et de transport. D'autres sont en perpétuelle évolution comme celui des systè-





mes d'information et de communication (CIS, spatial, réseaux, etc.). Le "Plan de développement des capacités" (Capability Development Plan ou CDP) conduit par l'AED et le secrétariat général du Conseil, en coopération étroite avec le comité militaire, permet de regarder l'avenir avec un minimum de confiance. L'objectif de ce plan est double : se concentrer sur les lacunes prioritaires – elles sont identifiées à partir des contributions déclarées par les États-membres et des leçons tirées des opérations – et mettre en évidence toutes les synergies possibles issues des plans et programmes nationaux des États-membres. Cette démarche de rationalisation est, bien entendu, conduite dans la perspective de la vision à long terme de l'UE, développée par l'AED, en octobre 2006. La définition des premières étapes concrètes du CDP est attendue au second semestre 2008 ; elle

traduira un projet ambitieux mais intelligent dans son architecture et qui, s'il est soutenu sans ambiguïté et sans égoïsme national, ne conduira pas à dépenser plus mais bien à dépenser mieux et, sans doute, moins.

Enfin, le troisième axe qui rendra crédible la PSDC est celui de l'interopérabilité.

Au-delà de la seule capacité à travailler ensemble – déjà grandement assurée par l'application des standards de l'OTAN et par plusieurs décennies d'entraînement commun dans l'Alliance pour une bonne partie des États-membres – et de la compatibilité des équipements de combat, toujours essentielle, l'interopérabilité future concerne surtout les hommes et les moyens d'information. Les hommes, parce que la signature d'un traité ne suffit pas à

créer une culture militaire commune. Et il y a bien des différences d'appréciation et de comportement dans l'action entre les forces armées des 27 États-membres. La diffusion d'une culture européenne, l'harmonisation des niveaux de formation, l'expérience partagée en opérations, voilà les pistes qui doivent être suivies pour parvenir à un "esprit européen". Celui-ci, loin de remplacer l'"esprit militaire national", viendra l'ouvrir et le compléter, renforçant ainsi la cohésion des forces et des États-majors de l'UE. Quant à la maîtrise de l'information, elle est imposée par la technologie de notre nouveau monde. Le temps est passé où l'action militaire seule, isolée, autonome, pouvait permettre d'obtenir l'effet politique recherché. Pour exploiter, avec un minimum de succès, une information surabondante, totalement ato-





Réunion du comité militaire de l'UE.

misée et immédiate, il est devenu impératif d'identifier précisément tous les pôles utiles, de savoir évaluer leur fiabilité et de pouvoir partager avec eux, sans difficulté, dans toutes les régions du monde, un renseignement consolidé. S'il y a un domaine où la demande d'interopérabilité est criante, c'est celui de la mer. Le traitement et le partage de l'information maritime sont la condition du succès de l'"*élargissement à l'Ouest*"⁽⁵⁾ de l'UE, c'est-à-dire de la maîtrise de son espace maritime. Plus largement, et en collaboration étroite avec le Comité militaire, le secrétariat général du Conseil et l'AED conduisent actuellement une étude approfondie des besoins en termes de recueil, d'échange et de traitement de l'information. Là encore, il ne s'agit pas de créer, de toutes pièces, un système coûteux et probablement assez vite condamné par sa propre rigidité.

L'objectif est de développer les interfaces, les protocoles et les procédures nécessaires qui permettront, demain, au commandant d'une force et au chef d'une mission de remplir leur rôle au sein de l'action globale de l'UE, en connexion avec tous les acteurs impliqués dans le traitement d'une crise, qu'ils relèvent de l'UE (chaîne de commandement, commission, repré-

sentant spécial, etc.) ou d'autres organisations (ONU, ONG, etc.).

Le troisième enjeu majeur de la PSDC est celui de son autonomie. Il est illusoire d'imaginer l'Europe, actrice de sécurité autonome sur la scène mondiale, si l'on considère qu'elle ne peut agir qu'au sein de l'organisation militaire transatlantique qui prévaut depuis les années cinquante. C'est également une évidence que les liens entre l'UE et l'OTAN doivent rester forts et fiables : nul État-membre qui est aussi nation alliée, ne peut développer d'appareil de Défense dédié à l'une ou l'autre organisation et la solidarité que l'UE promet pour elle-même doit s'étendre à l'ensemble du Monde occidental. Mais si l'Europe veut pouvoir décider et agir seule, pour atteindre les objectifs de sa propre politique étrangère, il est nécessaire qu'elle se dote des moyens pour le faire. Le traité de Lisbonne introduit pour cela deux clauses et deux outils dont l'utilisation progressive, sur un long terme, devrait conduire à une plus grande autonomie.

La clause de solidarité, en vigueur dans son esprit, depuis les attentats de Madrid en mars 2004, enjoint les États-membres à porter secours, si nécessaire avec des

moyens militaires, à l'un d'entre-eux qui serait victime de menaces ou d'attentats de type terroriste ou d'une catastrophe d'origine naturelle ou humaine. Cette intervention à l'intérieur des frontières de l'UE aurait lieu sur sollicitation de l'État-membre victime. Cette clause de solidarité ouvre donc la perspective d'interventions avec des moyens militaires sur le territoire de l'UE alors que la PESD ne traite que des crises extérieures.

La clause d'assistance mutuelle⁽⁶⁾ se rattache de manière plus précise à la notion de défense collective puisqu'elle évoque l'assistance des États-membres, par tous les moyens "*en leur pouvoir*" à l'un d'entre-eux qui serait victime d'une agression armée sur son territoire. Une précision, rappelant que l'OTAN reste le fondement de la défense collective de ses membres (22 sur 27 États-membres de l'UE) et accompagne la clause d'assistance mutuelle. Il ne s'agit pas, comme on l'entend trop souvent, d'une limite à l'autonomie future de l'UE mais simplement du tribut payé à la réalité. Aujourd'hui, l'UE n'est pas en mesure d'assurer seule sa défense collective contre une menace extérieure grave. Et sans doute encore pour longtemps, la solidarité transatlantique, liant

la puissance militaire des États-Unis à la défense de l'Europe, restera l'assurance la plus réaliste et la plus sûre en cas d'attaque majeure. Mais la clause d'assistance mutuelle pose les principes de l'avenir. Elle doit être lue comme la conséquence naturelle de l'article 42-2 du nouveau traité de l'UE qui précise l'objectif recherché, lorsqu'il fera l'unanimité : la création d'une défense commune. En signant le traité de Lisbonne, les États-membres reconnaissent dès maintenant la validité de cette notion européenne de défense mutuelle. C'est une avancée qui fait date dans l'Histoire car si cette notion existe depuis la création de l'Union de l'Europe occidentale, elle s'applique pour la première fois à 27 États européens dont une bonne moitié avait, hier encore, ses canons braqués sur l'autre moitié.

Les deux outils du traité de Lisbonne qui devraient accompagner l'UE vers une plus grande autonomie dans le domaine de la défense et de la sécurité sont la coopération renforcée, désormais ouverte à la PESD, et le cadre de la coopération structurée permanente.

La coopération renforcée permet à au moins neuf États-membres, de se grouper pour agir ensemble, avec l'aval politique des 27. Elle s'exerce dans l'ensemble du champ de la PESD. Il est donc possible de créer des coopérations renforcées dans le domaine institutionnel (rattachement d'une force multinationale à l'UE, création d'une agence spécialisée pour traiter une question spécifique, etc.), capacitaire (programme d'équipement lourd) ou opérationnel (opération de la PESD dans un contexte diplomatique difficile). Elle peut aussi être utilisée comme un outil de contournement d'obstacle lorsque une partie des États-membres (pas plus de dix-huit) ne souhaite pas s'engager dans un projet soutenu par l'autre partie. Elle permet donc à l'Europe de la Défense de progresser pas à pas en ouvrant quelques impasses.

Le cadre de la Coopération structurée permanente (CSP) s'applique au développement et à l'interopérabilité des forces dans les limites des missions de Petersberg. Entrer dans ce cadre – on peut aussi en sortir – implique le respect de certains critères dont la teneur est évoquée dans le protocole 4 du nouveau traité de l'UE. Les États-membres de la CSP peuvent se grou-

per, sans nombre minimum imposé, pour conduire à bien des projets de sécurité et de défense, pourvu que ceux-ci puissent être liés aux missions de Petersberg. La définition de critères d'entrée dans le cadre est propre à inciter les États-membres à adapter leur outil de défense aux exigences et aux besoins de la future PESD. C'est un avantage certain dans la mesure où cela motive et soutient la transformation des forces. En revanche, l'obligation de respect de ces critères contient, en elle-même, une forme d'exclusion – si les critères sont trop exigeants – qui est une vraie menace pour la cohésion encore fragile de l'UE dans la sphère de la défense. Il ne faudrait surtout pas créer, avec la CSP, un "club des capables", une Europe de la défense à deux vitesses, au moment même où sont de plus en plus nombreux les États-membres conscients du bénéfice politique et stratégique que peut apporter une Europe plus forte.

La coopération structurée permanente est un outil d'intégration. C'est l'outil privilégié de la future défense commune. Il convient sans doute d'aborder sa mise en œuvre avec prudence, en définissant d'abord les objectifs que l'on veut y atteindre, en identifiant les États-membres qui

adhèrent à ces objectifs et enfin seulement, en précisant les critères d'accès jugés nécessaires.

L'année qui vient est sans conteste une année européenne. Le processus de ratification du traité de Lisbonne sera suivi de sa mise en œuvre, avec une organisation nouvelle et de larges perspectives de développement. La présidence française de l'UE a la lourde responsabilité de donner l'impulsion initiale de ce mouvement d'ensemble à l'Europe de la Défense. Sa dynamique sera entretenue par la volonté politique, bien sûr, mais aussi par la détermination de ceux qui auront su tirer toutes les leçons du sacrifice des "poilus" de 1914. Et le monde militaire est certainement le plus averti pour le faire.. ■

(1) Le sergent-chef Gilles Polin a été tué alors qu'il participait à l'opération *Eufor Tchad/RCA*, le 4 mars 2008.

(2) Général à trois étoiles OTAN.

(3) Ancien CEMA (ou CHOD, *Chief of Defence*). Actuellement, le général d'armée Henri Bentégeat (France).

(4) Kosovo force : 15 700 hommes au 1^{er} avril 2008.

(5) Selon la formule de l'amiral Guy Labouérie.

(6) Article 42-7.



DROIT DE LA MER

Philippe Vincent

L'objectif du présent ouvrage est de présenter les concepts de base du droit de la mer et de celui de l'environnement marin.

S'adressant tant au non juriste qu'à un public plus initié, cet ouvrage ne fait nullement l'économie des concepts de base fondamentaux du droit en général, et du droit international public en particulier. Le lecteur habitué à celui-ci y trouvera un rafraîchissement utile de ses connaissances. Afin de réduire autant que faire se peut l'aridité de la matière, priorité a été donnée aux exemples.

L'ouvrage est divisé en quatre parties :

- le droit de la mer en tant que tel,
- le droit de l'environnement marin,
- la gestion des ressources biologiques de la mer,
- la politique maritime de la Communauté européenne.

“ Philippe Vincent est professeur à l'Université de Liège et aux Facultés universitaires Saint-Louis.



larcier www.larcier.com • www.strada.be





ES LARMES DE NOS SOUVERAINS ONT LE GOÛT SALÉ DE LA MER QU'ILS ONT IGNORÉE" (Richelieu).

Il importe d'abord de rappeler – et la France maritime en est tout à fait consciente – que même si la présidence de l'Union européenne (UE) est effectivement un moment important pour l'État en charge (surtout lorsqu'il s'agit de l'un des pays fondateurs de la Communauté européenne), elle n'est pas pour autant une période bénie pendant laquelle le dit État peut faire passer ses volontés plus facilement. Colporter l'illusion inverse serait en soi irresponsable, car générateur d'attentes trop fortes qui ne pourraient qu'être déçues. Cela dit, même si l'obligation de neutralité et d'objectivité, et donc de diplomatie intense qu'impose la présidence, n'autorise pas le moindre passage en force ou "en fanfare" de thèses – françaises par hypothèse – qui seraient trop contestées ou *a fortiori* minoritaires, cela ne signifie pas pour autant que la présidence est dépourvue de moyens particuliers, pouvant à l'usage se révéler très efficaces pour peu qu'ils soient utilisés habilement. De fait, le choix des priorités à traiter pendant un semestre, l'influence sur l'ordre du jour des réunions, la représentation "tous azimuts" de l'UE au plus haut niveau, les contacts permanents avec tous les États-membres, la médiation de fait sur tel ou tel sujet... sont des outils qui donnent à la présidence de l'Union une véritable stature de "magistrature d'influence", ce qui est loin d'être négligeable.

Qu'attend la France maritime de la présidence française de l'Union européenne ?

Monsieur Francis Vallat

Président du Cluster maritime français

Dans ce cadre la France maritime, dûment interrogée dans toutes ses composantes tant par l'Institut français de la Mer (IFM) que par le Cluster maritime français (CMF), se veut réaliste et ne réclame en fait de la présidence française aucune obligation de résultats pendant les six mois à venir (même si naturellement elle en espère). En revanche, elle attend, du Président de la République et de son gouvernement, l'exercice actif d'une véritable "obligation de moyens", de façon à ce qu'en profondeur progressent, sur tous les fronts, ce qu'elle considère comme de véritables priorités, à court mais aussi à moyen ou long terme.

On peut rappeler à cet égard en introduction quelques grands axes, "évidents" mais qui valent quand même le coup d'être énoncés, même de manière non exhaustive et dans le désordre, tant ils sont importants.

- *Contribuer à faire mieux comprendre, à toute l'Europe, l'importance du fait maritime*, d'abord et avant tout. Ce qui, d'ailleurs, pourrait – ou plutôt devrait – passer par une participation active des responsables nationaux et européens à la "Quinzaine maritime d'octobre" (Biomarine dans le Sud, suivi d'Euronaval en région parisienne), mais aussi par un véritable "engagement" aux côtés de l'économie maritime française, dont un millier de hauts représentants vont, de nouveau, se réunir (après Marseille en décembre 2007) au Havre les 2 et 3 décembre 2008, à l'occasion de *Journées nationales de la mer* pendant lesquelles se tiendront "les assises de l'économie de la mer et du littoral".

- *Faire porter à l'échelle européenne les grands programmes maritimes, existants ou en gestation*, pour l'instant très dispersés et dont aucun pays ne peut se désintéresser. On peut citer dans ce cadre certains moyens de la sécurité et la sûreté maritimes, bien sûr, mais aussi, par exemple, les énergies marines renouvelables, pour lesquelles l'IFM, dans sa contribution au *Livre vert* sur l'intégration maritime, réclamait déjà une "initiative européenne spécifique d'aide à la R&D dans la production des énergies cinétiques (marées, courants et houles), thermique et osmotique des eaux marines".





• Insister sur l'importance de la connaissance du milieu marin, ce qui devrait être favorisé par le fait que l'unanimité est claire sur ce sujet. Et l'enjeu est tel – "améliorer cette connaissance tant pour la valorisation des ressources vivantes et minérales que pour protéger notre environnement et sa biodiversité dans une perspective de développement durable" – que la présidence française devrait probablement mettre en avant, à l'aube de la longue marche qui s'annonce, l'atout formidable dont l'Europe dispose avec l'Ifremer.

• S'atteler à la rude tâche (en tout cas pas encore dans l'air du temps chez nos voisins) du toujours lancinant défi de l'implication positive de l'ensemble des États-membres dans les efforts de défense consentis par la France et la Grande-Bretagne, qui, peu ou prou, sont une garantie supplémentaire pour l'Europe. D'autant que personne ne conteste – les exemples sont trop parlant – la valeur ajoutée que constitue et constituera de plus en plus, pour tous les pays européens, la présence dissuasive des groupes aéronavals et des frégates de ces deux États (qui "n'accompagnent" pas que des navires français ou anglais). L'auteur ignorant la part que l'UE pourrait jouer vraiment dans un domaine dépendant sûrement d'abord de dialogues bi-ou-tri-ou-quadri-latéraux, il se bornera à souhaiter que soient favorisées toutes

mesures pouvant aider à la concentration européenne des acteurs de la construction navale militaire car une chose paraît certaine : c'est bien toute l'Europe qui y gagnerait.

• Rappeler, sur le plan social, de la formation et de l'emploi, l'attention déjà attirée par l'IFM sur quelques points plus particuliers mais fortement exemplaires. Par exemple : l'examen de "l'institution d'une préférence communautaire pour éviter un dumping social de personnels non-européens dans les relations maritimes intra-européennes en transports de passagers", ou encore : "la promotion de l'interopérabilité des personnels navigants européens dans le cadre d'une concurrence loyale sans dumping social", ou enfin : la nécessité de plus en plus avérée – à l'heure où le monde entier manque cruellement de (bons) officiers et maîtres spécialisés – d'un "soutien communautaire à la création d'universités de la Mer de tailles critiques s'engageant à coopérer à la constitution d'un réseau d'excellence maritime européen crédible et attractif".

Mais l'énoncé ci-dessus ne dispense pas, bien au contraire, d'insister surtout sur les domaines variés mais majeurs pour lesquels la présidence française (aussi du fait du moment – mi et fin 2008 – où elle sera exercée) pourrait permettre d'avancer.

Domaines économiques et professionnels mais aussi, à tout seigneur tout honneur, domaines de l'action régaliennne et/ou publique, en la circonstance étudiés à l'aune européenne.

[Domaines de l'action régaliennne ou publique.]

Au niveau de l'UE.

Concernant l'action de l'État en mer, la Commission européenne, dans son *Livre bleu* et en ligne avec la position de la France, a renoncé avec sagesse à l'irréaliste "garde-côtes européenne" qui reste, bien sûr, un idéal, et qui se fera peut-être un jour facilement ou plus naturellement ; en particulier, lorsqu'étape après étape l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) aura joué tout son rôle, dont celui d'harmonisation entre l'action et les moyens des États-membres (ce que l'IFM a appelé "les quatre harmonisations" : harmonisation des règles, harmonisation de l'application des règles, harmonisation du contrôle de l'application des règles, harmonisation des sanctions).

Un avantage collatéral de l'abandon de ce serpent de mer d'une "garde-côtes intégrée" doit être que ce mythe ne serve plus d'excuse aux États-membres insuffisamment actifs et ne faisant pas tout leur devoir pour la protection de leurs propres côtes. On pense à cet égard aux légitimes alertes, souvent exprimées par l'Allemagne et certains États du nord lors de la conclusion de contrats d'affrètements *stand-by* de navires anti-pollution par l'AESM. Le résumé en est simple : il faut que les États s'équipent eux-mêmes et qu'ils ne comptent pas sur l'UE pour se substituer à eux !

Concernant, par ailleurs, l'attitude irresponsable de certains États-membres rejetant récemment, au conseil de l'UE, la mise en œuvre de la responsabilité de l'État du pavillon, il est prioritaire que la France, qui a toujours soutenu pour l'essentiel le troisième paquet de la Commission européenne, dit "paquet Erika III" – à part quelques mesures qu'elle souhaite discuter, telle l'autorité en matière de choix des zones-refuges, et quelques autres – continue de faire avancer le projet de directive proposé à ce sujet. Un projet qui, pour la première fois à un tel haut niveau international, voulait instituer la responsabilité des États, en ayant, au surplus, l'avantage de l'inscrire dans le cadre

légitime et universel des recommandations d'application définies par l'OMI.

La France a toute légitimité pour insister sur ce dossier. De fait, l'absence criante de l'État de Malte, au procès de l'*Erika*, a encore mis en évidence l'anomalie de ce qu'il faut bien considérer de plus en plus comme un abus de position de souveraineté. Il était en effet inacceptable – même si l'état actuel du droit le rendait possible – que ne puisse être poursuivi l'un des principaux responsables de ce genre de catastrophes, à savoir l'État maltais qui à l'époque n'avait, ni l'intention, ni les moyens lui permettant de contrôler et de faire respecter (par les armateurs et navires battant son pavillon) les conventions internationales dont il était partie. Il faut donc que notre pays poursuive patiemment son combat pour que disparaisse cette dernière résurgence d'une époque d'irresponsabilité, alors que les progrès sont considérables sur la plupart des autres fronts de la sécurité maritime. Et il doit d'autant plus le faire que le sens de l'histoire est clair et que la perspective d'une avancée heureuse, à court ou moyen terme, est réaliste, et non plus utopique. Il importe de rappeler, à cet égard et à titre d'exemples (qui sont autant de preuves de ce à quoi la France peut être fière d'avoir contribué) que :

- beaucoup considéreraient, il y a peu que l'on ne pourrait bannir de nos côtes les dégazages sauvages, les navires-poubelles, ni faire condamner les mauvais opérateurs (alors que c'est en cours) ;
- beaucoup considéreraient qu'il ne serait pas non plus possible de publier de listes noires (listes de la honte) de navires et États-pavillons de complaisance (alors que c'est fait) ;
- beaucoup militaient contre l'émergence d'une Agence européenne de sécurité maritime (alors qu'elle est là et bien là) ;
- que personne, en fait aucun État-membre de l'UE mis à part la France avec la Commission européenne, ne soutenait (fin 2002 encore) l'idée française de doter l'Europe de navires anti-pollution, alors que seize sont affrétés actuellement (le parallèle ayant toute sa pertinence puisqu'il y a encore un an la

France était tout aussi isolée sur cette question de responsabilité du pavillon alors qu'aujourd'hui elle a été rejointe par l'Italie, la Belgique et la Bulgarie).

En peu de mots : il n'est plus tolérable que les États-voyous restent encore longtemps à l'écart de la chaîne de responsabilité maritime et continuent de soutenir leur propre impunité, et ce doit être la grandeur de la présidence française de "pousser les feux" sur ce plan !

Sur un autre plan, lui aussi régalién et toujours au niveau de l'UE, il convient que la présidence française favorise une dynamique de coopération plus forte entre États-membres dans les domaines de la surveillance, de la sécurité et de la sûreté maritimes. L'objectif, à moyen ou long terme, étant la constitution d'un réseau européen de surveillance maritime, qui aille encore plus loin que les étapes actuellement mise en œuvre (*safeseanet*, *spationav*, etc.).

Reste la gouvernance, thème de plus en plus actuel car de nombreux États-membres estiment, à juste titre, qu'il ne peut y avoir de politique intégrée sans un échelon de gouvernance adapté. L'objectif de la présidence française – sous réserve de consolider sa propre structure d'intégration – pourrait être d'installer, à haut niveau, au sein de l'UE, un mécanisme de même nature (que le secrétariat général de la mer français), à la fois informel et permanent, qui permettrait le débat. En effet, si chacun s'accorde à pointer du doigt les faiblesses d'une approche sectorielle des affaires de la mer, les voies de l'intégration restent, quant à elles, largement à construire. Elles sont pourtant nécessaires et le seront de plus en

plus, au fur et à mesure que progresseront les entités européennes opérationnelles créées chacune dans son domaine. Par exemple : les agences communautaires compétentes en matière maritime (immigration, pêche, sécurité). Il faut, à leur égard, prévoir les moyens d'éviter aussi bien doublons et redondances que contradictions entre les actions respectives. De plus, il apparaît de plus en plus nécessaire, politiquement et stratégiquement, que les États-membres disposent d'un espace de discussion des questions de politique maritime intégrée qui leur soit propre au lieu de n'avoir, pour cela, que celui de la Commission, évidemment bien plus monolithique et qui maîtrise aussi bien l'ordre du jour que les résultats des discussions... La présidence française devrait d'autant plus s'y attacher que la France est loin d'être seule dans cette volonté, et qu'elle est soutenue par quelques grands États fondateurs de l'UE !

Au niveau de la France dans l'UE.

Essayer de "faire mieux comprendre l'importance du fait maritime à l'Europe" suppose, ne serait-ce que par cohérence, un minimum d'exemplarité chez soi, même s'il est vrai que notre pays, de culture avant tout paysanne et terrestre, aura toujours du mal à atteindre le niveau de conscience extrême des enjeux de ce siècle maritime qu'ont, par exemple, les États anglo-saxons, scandinaves ou grec de l'UE. Tout le monde devrait savoir, en effet, que la mondialisation est une marche irréversible, porteuse de mutations voire de sacrifices, mais aussi de mille opportunités. Tout le monde sait – ou devrait savoir – que la prospérité de notre économie, au service de nos concitoyens, repose sur la sécurité des flux en ressources énergétiques et matières premières, et sur les échanges en produits manufacturés.

Mais trop peu savent que le cluster maritime français – avec sa dizaine de fleurons d'envergure internationale (ces dix grands métiers où les professionnels français sont sur le podium mondial) – a des chances particulières et des atouts formidables pour la compétition économique qu'implique la mondialisation. Chances dont certains ont d'ailleurs commencé à se saisir vigoureusement comme le montre le développement impressionnant – économique mais aussi de l'emploi – de secteurs où la





France était un acteur de seconde zone jusque récemment (*offshore*, ligne, navires spécialisés ou de servitude, etc.); sans parler de la formidable croissance de la plupart des autres sous-secteurs du cluster maritime français.

Il paraît donc politiquement et stratégiquement crucial que soit reconnue l'importance qu'a notre monde maritime, aujourd'hui, pour l'État. Ceci d'autant que le cluster maritime national revendique clairement pas "la", mais "une" priorité – au service de la France, et qu'il n'en n'a pas littéralement besoin pour exister à la fois en tant que monde professionnel le plus ouvert à l'international et qu'incarnation du dynamisme et de la puissance de l'économie maritime française. Les chiffres et analyses publiés dans la brochure 2007-2008 du CMF le démontrent d'ailleurs à l'évidence.

Autrement dit, contrairement à une opinion trop souvent répondue, ce monde économique maritime ne pleure pas sur son sort, loin de là... Et ses représentants les plus "citoyens" demandent seulement à l'État de réaliser que pour rester des opérateurs français – ce qui est leur volonté, leur préférence –, il faut que l'État lui-même remplisse son devoir et dise clairement ce qu'est son organisation politico-administrative maritime, bien sûr, mais, surtout, ce que sont sa politique et sa stratégie maritimes, ce qu'est et sera le cadre pérenne dans lequel ils peuvent travailler en tant que Français.

Or, il y a eu des avancées réelles et importantes depuis que l'auteur de ces lignes, dûment mandaté, avait exprimé, en décembre, à Marseille, les attentes de la France maritime (et ce, même si on peut encore déplorer l'absence de lisibilité de l'organisation – toujours en devenir! – des différents services maritimes de l'État...). Par exemple et ça n'est pas rien – c'est même très important et courageux – la réforme des ports a été engagée malgré le défi qu'elle représentait, la concertation avec les professionnels a été finalisée sur les questions de formation maritime, un gigantesque effort d'analyse a été engagé concernant la Défense. Il faudrait vraiment être de mauvaise foi pour ne pas en prendre acte et ne pas soutenir ce "mouvement" nouveau, devant lesquels reculaient systématiquement les gouvernements précédents. Mais force est de constater que l'on ne sent pas encore, ou pas assez, que la France a une stratégie maritime, comme on le sent, par exemple, en Allemagne ou

en Norvège, ou ailleurs... La présidence de l'UE pourrait donc être l'opportunité idéale pour aller de l'avant sur ce qui reste encore trop une lacune... disons politico-culturelle. La présidence française rappelant, par exemple, à cette occasion et aux français eux-mêmes, que l'Europe est une péninsule et que l'une des chances de notre pays est bien d'être au bout de cette péninsule, ce qui suppose bien d'en tirer quelques conclusions!

Concernant l'"exemplarité" et la cohérence de notre pays par rapport à l'objectif "d'intégration maritime de l'Europe" il semblerait judicieux voire nécessaire – au vu de la priorité déjà énoncée que les États-membres disposent, en dehors de la Commission, de leur propre échelon de discussion pour intégration –, de réaffirmer, chez nous, le caractère interministériel et, donc, rattaché au Premier ministre, du maritime. Et ce, quelle que soit la part de la tâche, évidemment importante, réalisée au sein du grand ministère en charge du triptyque "développement durable, environnement, aménagement du territoire". En effet, il y a eu des doutes, des rumeurs à ce sujet; or, si le monde maritime est attaché à l'existence du Secrétariat général de la Mer, ça n'est pas du fait de l'appréciation – positive au demeurant – qu'il porte à la structure "telle quelle" ou au titulaire du poste, mais bien parce qu'il sait l'utilité d'une telle entité qui, à son sens pourrait plutôt être renforcée qu'affaiblie (et ce au-delà même des domaines pour lesquels son caractère indispensable ou utile est incontournable, comme la coordination des/avec les préfectures maritimes en cas d'accidents, la valeur ajoutée qu'il apporte sur bien des questions de sécurité, les passerelles possibles avec la pêche, etc.). Est posée enfin, en France, la question si fondamentale de la formation maritime (déjà évoquée) pour laquelle on ne peut faire l'économie de cet impératif, maintenant généralement reconnu, de faire émerger de grandes universités de niveau européen. Or, pour ce qui est de l'urgence de réformer à ce sujet, de concentrer les moyens existants, de faire se dégager la réalité de la notion d'académie universitaire maritime ouverte, attractive, attirant équipes pédagogiques extérieures et capitaux privés, capable de "réseauter" avec les grands pôles étrangers, enfin apte à former le plus vite possible les officiers qui manquent mais sans créer ou approfondir le découragement et la démotivation des professeurs maritimes (ou des élèves en

"filière longue"), on est toujours – à l'heure où est rédigé cet article – en attente des annonces devant suivre la large table ronde de fin janvier. Cela dit, il est vrai qu'il est difficile pour le ministre, activement en charge, de tout réformer en même temps, ports et écoles!

[Domaines de l'économie maritime.]

Transport et armements maritimes.

Au niveau des armateurs et des transporteurs maritimes, et la plupart des questions légales et fiscales ayant maintenant reçu une réponse à l'échelon national (à l'exception de celle du maintien, incompréhensible, du classement du "pavillon français immatriculation RIF" comme pavillon de complaisance, un problème dont la solution ne dépend pas de l'UE) les acteurs français se tournent vers l'Europe, et, donc, son prochain président, sur d'autres enjeux très importants. Ce sont essentiellement :

- la progression de la notion de "netwage" (même si elle n'est toujours pas à l'ordre du jour en France);
- la partie "enjeu communautaire" des questions touchant au financement de la formation maritime et à la formation professionnelle (comment mieux diriger les aides vers les écoles nationales de la Marine marchande?);
- les défis de l'environnement, avec le vœu que les questions soient traitées efficacement, en profondeur et, si possible, rapidement, mais au niveau de l'OMI.
- enfin et peut-être surtout, la question du transport multimodal (*Short Sea Shipping*) et des autoroutes de la mer. En effet et comme on peut le lire ici ou là, "the owners are looking forward to the French presidency of the European Union in the second-half of this year, with the hope that France will be able to give fresh impetus to EU policy in favour of short-sea shipping as an alternative to road transport". C'est tout dire (même s'il faut probablement noter une divergence d'approche entre l'Europe et la France sur le point de l'interface entre les ports et les armateurs! Et même s'il s'agit d'un domaine où la France, pour être crédible, a besoin d'avancer sur certains sujets cruciaux et symboliques comme le dossier cabotage atlantique dont la mise en œuvre semble particulièrement complexe et difficile),

Ports de commerce.

En ce qui concerne la filière portuaire, le manque de performance, souligné naguère



Les Chantiers de l'Atlantique (vue d'artiste).

par le Président de la République, est toujours d'actualité mais, paradoxalement, en apparence – “en apparence” parce que les responsables français savent que les réponses à leurs problèmes sont d'abord nationales, comme le démontrent d'ailleurs les difficultés autour du courageux plan de modernisation gouvernemental – l'attente, vis-à-vis spécifiquement de “notre” présidence de l'UE ne porte pas, ou pas principalement, sur d'éventuelles mesures “directement portuaires”.

En fait, la tendance générale est au souhait d'un ralentissement et d'une adapta-

tion, de la part de l'UE, de la production de directives et règlements, tout en privilégiant les outils permettant déjà de mettre en œuvre, de manière plus cohérente, tout ce qui existe et touche directement ou indirectement à la vie portuaire.

- *la législation environnementale, notamment les directives “oiseaux”, “habitats” (Natura 2000), “eau”, qui sont de plus en plus contraignantes pour les ports européens et entraînent de nombreuses incertitudes juridiques qui sont autant d'obstacles au bon déroulement de l'investissement.*

C'est d'ailleurs ce qu'avait voulu souligner l'IFM en affirmant la nécessité du “développement d'une approche environnementale spécifique des constructions d'infrastructures portuaires”.

- *La poursuite de l'élaboration de lignes guides de bonnes pratiques (faisant aussi office de communication interprétative); par exemple, sur le problème délicat des procédures de sélection des opérateurs. Le but étant d'atténuer l'impact de la disparité des organisations et cultures portuaires. Question dont la pertinence cruciale est apparue de manière éclatante après les*



Port de Calais





projets avortés de directives sur les services portuaires.

À ces égards, il peut être utile de rappeler que la Commission privilégie d'ailleurs à l'heure actuelle – et ça n'est pas un hasard – trois dossiers pour les mois à venir, et donc sous présidence française :

– la production de lignes-guides sur les aides d'État aux investissements portuaires ;

– la mise en oeuvre de la législation, environnementale dont Natura 2000 dans les ports ;

– l'instauration d'un dialogue social sectoriel au plan européen (concernant principalement les dockers mais aussi les personnels d'exploitation des ports).

Inutile donc de dire à quel point les professions portuaires suivront attentivement l'évolution de ces dossiers sous présidence française, de même qu'elles suivront plus particulièrement le processus d'élaboration de deux autres projets de directives qui auront un impact sur les ports :

– la directive-cadre sur l'eau (avec le souci que ne soit pas pris en compte, dans les limites de concentration de pollution, l'effet de la mise en suspension liée à la navigation maritime et au dragage dans les chenaux portuaires) ;

– la nouvelle directive "déchet" (avec le souci d'exclure les sédiments de dragages, non contaminés bien sûr, de la catégorie "déchet").

La construction navale.

La problématique de la construction navale doit intégrer, depuis récemment, quelques données dont certaines vont contre les idées reçues depuis des décennies.

• *la construction navale civile et militaire est une activité purement industrielle*, avec une forte proportion de "col bleus" (et représentant pas loin de 70 000 employés pour la France seulement).

• *Les sites de la construction navale sont en général les premiers employeurs locaux* ; ils ont donc généralement des aspects structurants pour les pays (Il n'est pas exclu, par exemple, que le non-respect du programme prévu pour les FREMM puisse – doive ? – entraîner la fermeture de Lorient).

• *La construction navale française – civile plus militaire – est globalement la première euro-*



péenne. C'est aussi le secteur industriel qui croît le plus fortement en France (+ 25 % annuels ces derniers temps), et l'un de ceux qui recrutent le plus dans toute l'Europe.

• *Les caractéristiques "techniques" (savoir-faire uniques) de la construction navale européenne sont un atout majeur*, raison pour laquelle – d'ailleurs – les Asiatiques essayent d'y pénétrer.

• *Enfin, la construction navale européenne ne reçoit aucune aide publique en Europe.*

Or, la présidence française arrive à un moment particulièrement favorable pour donner un nouveau développement et des suites à "LeaderShip 2015", initiative adoptée, en 2003, à la suite de "groupes de travail communs Chantiers navals/Commission" sous la houlette d'un comité de haut niveau regroupant commissaires et grands industriels (pour mémoire c'était la première fois que la Commission européenne définissait une politique sectorielle à long terme).

De fait, l'ouverture d'une phase 2 de "LeaderShip 2015" paraît d'autant plus justifiée que :

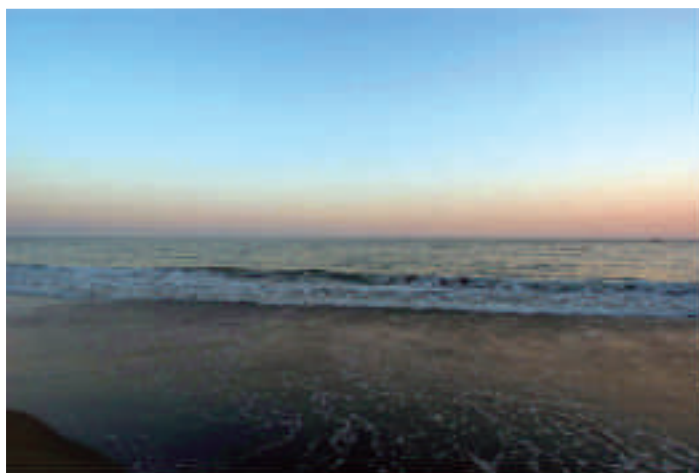
– le monde a changé depuis cinq ans et il faut intégrer des exigences nouvelles ;

– la conférence sur la construction navale organisée en 2007, à Nuremberg, par la présidence allemande, en présence du Commissaire Verheugen, a considéré que, pour l'éventuel "LeaderShip phase 2", la présence des ministres des États-membres serait souhaitable au futur comité de haut niveau.

Il est donc apparu que, outre la consolidation de "LeaderShip 2015 phase 1" – considérée comme un succès (et dont les actions engagées doivent être poursuivies jusqu'à leur terme) –, il serait nécessaire, pendant et grâce à la présidence française, de se pencher, d'une part, sur la "réglementation stratégique" c'est-à-dire les règles souhaitables pour la compétitivité des entreprises navales européennes et, d'autre part, sur la mise en place et les mesures d'application de certains aspects de la sûreté maritime (déjà évoquée) ; en particulier, ceux concernant la surveillance de la mer communautaire pour parer aux menaces (terrorisme, immigration clandestine, narco-trafic) : flotte de patrouilleurs, moyens électroniques de contrôle permettant d'améliorer la surveillance des

espaces marins et des activités maritimes, mais aussi pour répondre aux exigences croissantes en matière de sécurité (accidents, pollution, etc.) et, donc, de protection de l'environnement.

Enfin, il est essentiel de rappeler que les chantiers européens disposent d'une avance technologique propre à aider la création d'une nouvelle filière industrielle ; celle, par exemple, des énergies maritimes renouvelables ou, encore, de la fabrication d'eau douce... pour laquelle il faut des compétences justement disponibles en Europe et en France (où, d'ailleurs, d'autres viennent les chercher!). Autrement dit, il ne s'agit pas d'investir en masse pour les obtenir, ce que font les futurs concurrents, mais d'investir légèrement pour conserver notre avance.



Plaisance.

Ce secteur, indiscutablement l'un des fleurons de la France maritime – vrai *leader* bien assis sur le podium mondial, tant quantitativement que qualitativement, et grand exportateur – a, en outre, la sagesse de ne pas s'endormir sur ses lauriers et de s'efforcer de préparer l'avenir dans un monde qui change, comme le prouvent par exemple depuis quelques années sa volonté de présence "là où ça bouge", que ce soit en Chine ou ailleurs, ou encore l'identification claire des mesures et du cadre dont il a besoin, précisément au niveau européen.

S'agissant de celles qui devraient ou pourraient être initiées ou développées, dès ou pendant la présidence européenne, on peut les regrouper autour de quatre grands axes.

- *La nécessité de soutenir la mise en œuvre de solutions innovantes et respectueuses de l'environnement pour l'accueil des bateaux de plaisance*

(ports de plaisance, à flot et à terre). Il s'agit d'un élément indispensable à la poursuite de la croissance des industries nautiques européennes. En effet et à titre d'exemple, le ralentissement des marchés nationaux, perceptible en France actuellement (-3% en 2007) pourrait rapidement avoir un impact très négatif sur la santé du secteur.

Or, le déficit de capacités d'accueil en est la principale cause. Et, comme la progression des chiffres d'affaires de la filière, constatée depuis plus de dix ans, est largement due à l'export, il n'y a aucun doute que les incertitudes sur le développement de ces marchés, notamment aux États-Unis, nécessite la mise en place d'une politique active en faveur des marchés nationaux.

- *L'intérêt de soutenir l'innovation au sein des PME européennes* essentiel-



lement en simplifiant les dispositifs de financement de la recherche, aujourd'hui d'une complexité telle qu'ils sont quasiment inexploitable..

- *L'importance de favoriser l'émergence de filières de formation professionnelle adaptées au secteur du nautisme* afin d'être en mesure de disposer de personnes qualifiées, dans le but de soutenir la compétitivité européenne.

- *Enfin, le souci majeur et potentiellement si intéressant pour notre pays, de faciliter la mobilité des bateaux de plaisance et des plaisanciers* au sein de l'UE, via l'harmonisation des règles liées aux pavillons.

Pêche.

Dans ce domaine il est clair que doit figurer, parmi les priorités européennes, "un plan de sécurisation du travail à la pêche visant à

assurer, aux professionnels, une sécurité du travail comparable à celle des métiers terrestres autour d'un axe majeur de soutien au rajeunissement des flottes...avec l'accompagnement social des évolutions structurelles nécessaires".

Il est, par ailleurs, important de noter qu'alors que les professionnels sont souvent placés dans une situation complexe, les vœux de la profession sont relativement simples et paraissent de bon sens. L'espoir est donc grand que la présidence française soit l'occasion et si possible l'artisan de leur vraie mise en priorité. On peut ainsi identifier les points suivants (outre bien sûr le rajeunissement des flottilles soutenu par le Président de la République alors qu'il était candidat) pour action et coordination durant le deuxième semestre 2008.

- *L'attente, importante aussi moralement, de l'affichage d'une Politique commune de la pêche (PCP) qui respecte les hommes et les entreprises.*

- *L'évolution de la PCP vers une approche par pêcheurie, plus propre à favoriser le renouvellement des flottilles si essentiel au titre de la sécurité maritime, et ce pour un secteur qui ne cesse de payer le plus lourd tribut de vies humaines à l'activité maritime.*

- *L'adaptation de la gestion des quotas, difficile mais indispensable, sachant qu'il ne s'agit nullement de supprimer les quotas comme cela fut (mal) compris lors du déplacement du Président de la République à Boulogne, mais bien plutôt d'évoluer vers un peu plus de bon sens et de souplesse. Ainsi la présidence française pourrait être moteur pour une véritable étude et mise en route de mesures comme la pluri-annualité des quotas, le décalage de leur application par rapport à l'année*





civile etc.). Cette façon de faire permettant à la fois le nécessaire respect de la sauvegarde des ressources halieutiques et le minimum de considération à accorder aux exploitants pêcheurs qui ne peuvent déceintement pas accepter de voir leur existence dépendre de décisions brutales, en général annoncées au dernier moment.

- *La meilleure estimation de la ressource par une plus grande association des professionnels* à l'évaluation de celle-ci (pourquoi par exemple ne pas parler de pêche sentinelle avec des observateurs à bord selon un protocole prédéfinie?).
- *Le renforcement de la lutte contre la pêche illégale* et, à ce titre aussi, l'amélioration de la traçabilité des produits provenant de l'importation.
- *L'incitation aux démarches responsables*; par exemple via "l'écolabellisation". (la présidence poussant à un "écolabel européen").
- *L'accélération des mesures permettant la formation des hommes* dans de meilleures conditions.

Tout ceci étant en outre particulièrement approprié en première anticipation des discussions qui auront lieu à l'approche de la réforme de la PCP en 2012.

[Rêvons un peu, au moment de conclure !]

La prochaine présidence française de l'UE devrait, avec l'aide de l'Europe et en aidant elle-même l'Europe à aller de l'avant, contribuer à faire que la France elle-même ne manque pas une nouvelle fois son rendez-vous avec sa vocation maritime, selon l'heureuse expression de Jacques Attali).

La présidence pourrait ainsi promouvoir une *vision* politique maritime qui intégrerait et combinerait, de façon intelligente, les points ci-dessus et bien d'autres, et ce, à l'heure où cette intégration est la grande ambition du monde maritime et de l'Europe.

La France ne manquerait pas d'arguments alors que tout le monde sait que le XXI^e siècle s'annonce comme celui du mari-

time et du transport maritime...qui transporte 95% des cargaisons de la mondialisation! Et elle ne serait pas seule au moment où le gouvernement fédéral vient de déclarer qu'"un pays comme l'Allemagne doit considérer l'économie maritime comme une affaire nationale", tandis que le gouvernement norvégien présentant "la stratégie gouvernementale pour une croissance de l'industrie maritime" affirmait que "le développement des activités maritimes est la plus importante responsabilité, en plus d'être le secteur recelant le plus de capacité de croissance".

Pour résumer: la France, dont c'est l'intérêt propre, même si elle n'en n'est pas encore assez consciente, doit contribuer à ce que l'économie maritime européenne soit une priorité et, surtout, à ce qu'elle reste européenne.

La France, elle-même, y prenant enfin la part qu'elle mérite et à laquelle elle peut prétendre... du fait de la qualité de ses acteurs et professionnels maritimes tant privés que publics, et bien sûr du fait de son histoire et de sa vocation internationale! ■



Rencontre entre Messieurs Francis Vallat (président du Cluster maritime français) et Marc Glodt (commissaire aux Affaires maritimes du Grand Duché de Luxembourg).



VANT LA PRÉSIDENTE FRANÇAISE DE L'UNION EUROPÉENNE (UE), QUELQUES rappels s'imposent sur la politique maritime intégrée de l'UE. Dans moins d'un mois la France prendra la présidence de l'UE. Cet événement qui ne devrait pas se reproduire avant longtemps doit être appréhendé avec prudence. D'une part, parce que l'attente de nos partenaires vis-à-vis d'une impulsion française à l'égard des grands dossiers européens est grande ; d'autre part, parce que l'exercice de la présidence reste très ambivalent : l'État-membre (EM) qui préside doit adopter une position de retrait et veiller à arbitrer entre les grands projets et les priorités des autres EM. Il lui est plus difficile de faire avancer ses propres initiatives.

Avec la fin de la consultation sur le *Livre vert* pour une politique maritime intégrée, suivie du plan d'action et l'acceptation de la création d'un mécanisme de génération de force navale, les questions maritimes et navales semblent parmi les grands dossiers qu'aura à traiter notre présidence, ou qu'elle devra contribuer à pousser. L'objet de cet article est de faire un point sur la politique maritime de l'UE, dissociée des questions navales et de la dimension maritime de la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD).

Pour la Marine nationale, l'objectif est moins de participer à l'effervescence actuelle dans la préparation de cet événement, que d'identifier les fenêtres d'opportunités qu'ouvre cette présidence pour valoriser le fait maritime et déterminer dans quelle mesure une approche européenne est une plus-value notamment en terme de sécurité maritime. Il s'agit d'éviter l'éparpillement et de concentrer les efforts sur des sujets essentiels et pragmatiques à lancer ou orienter. Ces sujets, autour de la sécurité et sûreté maritimes impliquent des actions – normatives ou techniques essentiellement – sur le long terme. Ils doivent être traités bien au-delà d'une présidence dont la portée est déjà limitée structurellement par le fait qu'elle se place au deuxième semestre, avec une période de congés qui n'est pas négligeable. En outre, ces sujets de long terme ne sont pas bien adaptés à un affichage politique immédiat. En revanche, ils demandent un lourd et long travail administratif en amont des négociations qui auront lieu au sein des différentes formations du conseil de l'UE concernées.

Il est donc nécessaire d'envisager non pas la seule présidence française mais le cadre de la *troïka* (les trois présidences qui se suivent) ; d'intégrer les initiatives déjà existantes afin d'éviter toute réappropriation de projets en cours ou toute duplication notamment sur les questions maritimes qui connaissent depuis peu un regain d'actualité ; enfin, il est impératif de mieux prendre en compte les réactions et les positions de nos partenaires. Sur les aspects maritimes, en particulier, un danger réside dans la multiplicité des interlocuteurs français sur le même dossier. Il revient au Secrétaire général de la Mer (SG Mer) de coordonner l'ensemble des positions et au Secrétaire général des Affaires européennes de les inscrire comme prioritaires dans les conseils de l'UE.

Parce qu'elle a la capacité de fixer les ordres du jour de ces conseils, la présidence française représente un moment stratégique

La marine nationale suit le développement de la politique maritime européenne intégrée bien évidemment avec intérêt ⁽¹⁾, et contribue activement, par son expertise, à consolider les deux domaines, maritime et naval, qui du fait de l'architecture en piliers de l'UE, continuent d'être largement dissociés.

Enjeux, pour la Marine nationale, de la présidence française de l'Union européenne

Administrateur central Tsiporah Fried
chef du bureau "Stratégie politique"
état-major de la marine





[Rapide historique sur le Livre vert.]

La définition d'une politique maritime intégrée apparaît au rang des objectifs stratégiques pour la période 2005-2009 de la Commission. Elle a pour objectif d'assurer "une économie maritime prospère, acceptable pour l'environnement et soutenue par l'excellence de la recherche scientifique, de la technologie et de l'innovation dans le secteur maritime".

Le 2 mars 2005, la Commission a chargé le commissaire pour les Affaires maritimes et la Pêche, Joe Borg (photo ci-contre), de piloter une nouvelle *task-force* "Politique maritime", pour lancer une large consultation sur la politique maritime future de l'UE (juin 2006) (2).

Le Livre vert "Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers" visait, conformément à la "Stratégie de Lisbonne", à établir un équilibre entre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable (3). À ce titre, il faut souligner que les problématiques évoquées relèvent essentiellement des compétences du premier pilier (politiques communautaires) et seules quelques références sont faites aux autres piliers (PESD/Justice et Affaires intérieures).

"Le Livre vert s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne sur le développement durable, dont il constitue une des applications. Il a pour objectif, dans le domaine maritime au sens large, de stimuler la croissance et la création d'emplois dans la ligne de l'agenda de Lisbonne, et ce de manière durable, de façon à assurer la protection de l'environnement marin. Ce faisant, il reconnaît que les océans jouent un rôle capital dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de

l'UE, qui vivent, travaillent et passent, toujours plus nombreux, leurs vacances dans les régions côtières"(4). La question de la sécurité maritime y est alors traitée essentiellement sous l'angle de la protection de la navigation et de la lutte antipollution.

La France a répondu à l'initiative de la Commission et produit deux contributions. Dans les domaines de la défense, de la sécurité et de la sûreté, la France rappelle le rôle des marines militaires, notamment dans l'interception des menaces à leur source et la capacité de surveillance maritime. La deuxième contribution développe le volet de la surveillance maritime, souhaitant que celle-ci figure au titre des priorités de la future politique maritime de l'UE. Elle fait, en outre, des propositions pour l'amélioration de la gouvernance maritime, appelant de ses vœux la nomination d'un coordonnateur des Affaires de la mer (au même titre que le coordonnateur de la lutte contre le terrorisme) ainsi que d'un groupe de contact.

[Vers une politique maritime européenne ?]

C'est un plan d'action, document de travail, qui donne suite au Livre vert (et non un Livre blanc, définissant une politique européenne) en complément de la communication de la Commission sur les résultats de la consultation. Il se décline en 29 objectifs concrets et un agenda fixant les principaux événements ou actions auxquels ils doivent donner lieu.

Le plan d'action, comme le Livre vert, reste inscrit dans les compétences de la Com-



mission, c'est-à-dire du premier pilier. Il propose un cadre de gouvernance intégrée dont la réalisation se ferait au travers des outils appropriés – réseau intégré de surveillance maritime, planification spatiale, etc. Cette politique intégrée vise à englober tout élément économique (et social) ainsi que toute action inscrite dans le cadre du développement durable dans une démarche globale qui ne fait pas l'objet d'une définition précise.

Si la préoccupation environnementale reste la priorité, on ne peut que constater l'absence de proposition d'amélioration de la gouvernance aux niveaux de l'élaboration et de la décision politique. Malgré l'objectif affiché de plus d'intégration, c'est bien le manque de vision holistique qui reste la lacune principale de ce plan d'action. Le caractère sectoriel domine largement dans toutes les propositions (pêche, transport, environnement, recherche). La présidence portugaise va néanmoins concrétiser rapidement une des propositions faites par la France de nommer un groupe de points de contacts nationaux sur les questions maritimes et, en particulier, sur les aspects de sécurité maritime. Sans appeler à la constitution de SG Mer nationaux, cette nouvelle instance devrait permettre de promouvoir, au niveau national, une coordination plus poussée dans le domaine maritime et, au niveau européen, d'identifier son interlocuteur central. Regrettons cependant qu'une meilleure coordination des services de la Commission n'ait pas été la priorité,





et la constitution d'une "Direction générale Mare" au sein de la Commission, en lieu et place de la Direction générale "Pêches et Affaires maritimes" et de la *task-force* maritime ne résout pas le problème du cloisonnement entre les différentes directions générales – Énergie et Transport, Environnement, Relations extérieures, Justice et Liberté, etc. – qui reste problématique. Par ailleurs, aucun fonds n'est véritablement dédié à la mise en œuvre de cette politique maritime dont les principales actions ont été largement initiées avant le *Livre vert* (notamment les mesures transport et environnement qui se réduisent au "paquet Erika III") et aucune proposition législative n'accompagne le plan d'action qui suit la consultation "*Livre bleu*". Peu de choses se concrétiseront au niveau du Conseil "*Affaires générales*" (réunissant les ministres des Affaires étrangères ou des Affaires européennes), le seul transverse pour examiner cette politique. Les autres aspects sectoriels seront de toute façon portés par les différents conseils dédiés.

Hormis un objectif consacré à la surveillance maritime qui répond en cela à la demande initiale de la France, la sécurité et la sûreté maritimes ne font pas l'objet de développements particuliers. On peut souligner en particulier qu'il n'y pas ni réelle dynamique "inter-piliers", ni mention de la PESD et du second pilier. La question de la création d'un corps de garde-côtes européens, posée dans le *Livre vert*, a été évacuée par la Commission lors de sa communication du 10 octobre 2007

du fait du refus d'une majorité d'EM. Elle sera néanmoins reposée à plusieurs reprises par des représentants de la Commission et du Parlement européen.

Si, avec ce plan d'action, le réalisme semble être au rendez-vous, avec des propositions concrètes et une démarche qui intègre la diversité de l'organisation et des administrations des EM, le problème de son exécution reste entier. Il s'agit non seulement de sa mise en œuvre – les idées restent finalement très générales – mais également de la prise en compte de la dimension internationale du droit maritime, qu'il ne faut pas négliger et qui place souvent l'UE en concurrence de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Pour la présidence française, la consolidation de cette intégration devient un objectif majeur : "*La politique maritime intégrée de l'UE est aujourd'hui considérée, à juste titre, comme un objectif majeur par la Commission, le Parlement et les États-membres. Tout le monde s'accorde à considérer la nécessité de conférer une cohérence renforcée aux diverses actions sectorielles intervenant dans le champ maritime en les inscrivant dans une vision globale des mers et des océans*"⁽⁵⁾.

"*Dans ce contexte, les thèmes d'une gouvernance adaptée pour la politique maritime européenne, de la surveillance maritime, de la protection de l'environnement marin, et celui de la recherche marine et maritime, tous fortement intégrateurs, seront au centre des objectifs de la présidence française de l'Union européenne*"⁽⁶⁾.

La présidence française de l'UE mettra aussi l'accent sur la lutte contre la piraterie.

[La sécurité des espaces maritimes européens.]

Elle reste prisonnière de l'architecture complexe de l'UE et dissocie sa partie militaire de la partie sécurité civile ou sûreté. Dans certains colloques, la mention d'une stratégie de sécurité maritime européenne tend à faire référence à la stratégie maritime américaine mais cette notion a du mal à se positionner comme un volet maritime de la stratégie européenne de sécurité (deuxième pilier) ou d'un volet sécurité (au sens anglo-saxon) de la politique maritime européenne.

C'est autour de la surveillance maritime, conçue comme l'un des outils intégrateurs de cette nouvelle politique, que se construit la thématique de la sécurité maritime. Cette dernière représente un enjeu important pour la France et l'occasion d'y faire valoir son point de vue, assez différent d'une majorité d'autres EM pour lesquels, la sécurité maritime européenne relève d'une approche côtière et reste tournée sur les questions de pollution, d'immigration et de contrôle des pêches. Le retour de la question de la création d'un corps de gardes-côtes est une manifestation de cette approche qui s'inspire plus d'un modèle de "ligne Maginot" maritime que d'une analyse approfondie de la réalité des menaces et des risques, et de moyens de lutter efficacement contre eux. Malgré son exclusion par la Commission européenne, certains de ses représentants, comme le vice-président Franco Frattini (Haut de page) de la Commission chargée des Affaires relevant des domai-





nes de la Liberté, de la Sécurité et de la Justice ou, plus récemment, le Parlement européen, relancent une idée qui se trouvait indirectement légitimée par les projets portés par l'Agence Frontex, sur la lutte contre l'immigration illégale. La confusion demeure d'ailleurs sur la notion de corps – qui implique la création *ad hoc* d'un nouveau corps de fonctionnaires européens avec des équipements neufs – ou l'identification d'une fonction "garde-côtes" confiées aux EM qui prêteraient leur concours, avec des moyens identifiés le cas échéant.

Deux priorités peuvent être définies : montrer que la sécurité de l'UE et, en particulier, sa sécurité maritime ne peuvent se concevoir dans la seule perspective dominante des aspects côtiers – en particulier pour la lutte contre l'immigration clandestine, dont l'efficacité est nulle si envisagée dans cette approche. Il s'agit aussi de montrer que la sécurité de l'Europe doit s'entendre dans une perspective plus large et prendre en compte les menaces et les risques qui pèsent sur nos approvisionnements stratégiques (matières premières, énergie). C'est à ce titre que les marines militaires doivent être pleinement intégrées à ces problématiques de sécurité : leur capacité de détection et de surveillance, que complètent leurs capacités d'intervention, permettent de lutter en profondeur contre ces menaces en les prenant à leur source. Leur périmètre d'action, pour certaines – dont la Marine nationale – couvre un large spectre, pouvant aller des missions de police jusqu'au combat de haute intensité. La recrudescence de la violence



M. Ilkka Laitinen, directeur exécutif de l'Agence Frontex.

dans les actes de piraterie comme dans ceux liés aux trafics illicites, avec l'utilisation d'armes parfois très sophistiquées, requiert des interventions plus musclées.

La surveillance maritime a fait l'objet de nombreuses initiatives lancées à la fois par la Commission (projet EUROSUR, porté par l'Agence Frontex ; un projet-pilote "Méditerranée" ⁽⁷⁾ ; projet GMES (*Global Monitor for Environment and Security*) de prestation de services sur la base d'une information d'origine satellitaire) ainsi que par l'AED (PT MARSUR) ^(8,9).

Si le sujet tend à faire l'unanimité au sein des EM – qui n'ont d'ailleurs pas attendus les projets de la Commission pour s'orga-

niser, en bilatéral, multilatéral ou sous-régional –, il reste néanmoins complexe à appréhender et très souvent la réalité du besoin et les développements capacitaires qu'il requiert sont ignorés.

Il faut rester vigilant sur un sujet très à la mode dont le foisonnement ne favorise pas vraiment l'efficacité. Une meilleure coordination de ces projets s'impose pour veiller à éviter les duplications, les gaspillages d'argent et de temps.

[Quels enjeux pour la Marine nationale ?]

La Marine nationale est très impliquée dans l'exécution des politiques européennes et nationales visant à la sécurité et à la sûreté maritimes qu'il s'agisse de contrôle des pêches, de lutte contre toutes les formes de trafic (stupéfiants, immigration clandestine, prolifération, etc.), de lutte contre la piraterie. Ses missions régaliennes, mais également le rôle en général des marines militaires dans la liberté de circulation des mers ou la protection des intérêts nationaux, en font un acteur de premier rang sur toutes ces questions.

Au-delà de l'apport de son expertise sur des sujets qu'elle maîtrise, tant au plan du concept ⁽¹⁰⁾ que des aspects techniques et capacitaires, la Marine nationale souhaite mettre à profit l'intérêt pour les questions de sécurité maritime afin d'essayer de faire avancer cette thématique sur un terrain qu'elle connaît bien : celui des opérations et, notamment, dans un cadre de coopération européenne.

Les menaces sont sans frontières et c'est une réelle plus-value que l'UE peut apporter à ces questions ou qu'elle peut renforcer. Cette plus-value se décline sur trois axes.

- *Sensibiliser à ces problématiques maritimes* – ce qu'elle fait notamment pour la protection de la biodiversité ou la lutte contre la pollution – les citoyens européens et les autorités nationales.
- *Offrir un cadre juridique facilitant les coopérations entre les EM, notamment sur les questions judiciaires et juridictionnelles.* En effet, l'action des États en mer repose, pour le moment, sur la mise en œuvre de mesures préventives issues des directives de l'OMI ou de l'UE (sécurité des navires, réglementation des pêches notamment) mais elle reste



sous-tendue par un principe : celui de la compétence exclusive des États sur leurs espaces pour les conséquences juridiques et judiciaires de leur action de répression d'infractions pénales.

- *Contribuer à cofinancer des actions en coopération dans le domaine de la sécurité maritime.* Ce qui semble déjà lancé par le biais d'instruments financiers mis à disposition par la Commission mais dont l'existence reste encore trop peu connue et l'accès peu évident pour des non-praticiens des institutions européennes.

Un autre enjeu pour la marine est celui du maintien de son activité dans un environnement de plus en plus contraint. La poursuite de *Natura 2000* et la définition élargie des aires maritimes protégées, y compris en haute mer, risque de poser, dans le futur, de réelles difficultés. Elle met en lumière les lacunes de cette intégration où se prennent des décisions et se rédigent des textes sans que tous les aspects n'aient été cernés. C'est bien l'enjeu d'une véritable intégration de la politique maritime permettant, en conservant une approche sectorielle efficace (pêche, drogue, immigration, environnement, défense), d'appréhender la globalité des problématiques qui y sont liées.

Au-delà de ces actions, il ne faut pas oublier que nous ne sommes pas dans un État fédéral dont la répartition des compétences et des interventions est strictement formalisé. Il faut donc veiller à coordonner les différents et nombreux acteurs de la sécurité : acteurs décisionnels (EM et institutions européennes en application des



procédures décisionnelles européennes), acteurs normatifs (Commission, EM, OMI), acteurs exécutifs (agences et EM). Pour la présidence française de l'UE, ce sont de véritables défis.

(1) Deux outils d'intégration proposés dans le plan d'action nous intéressent : la mise en place d'une surveillance maritime des espaces maritimes européens à laquelle pourraient contribuer les marines militaires ; la planification de l'espace

maritime, qui vise à rendre compatible des utilisations conflictuelles de l'espace maritime (environnement, activité économique, activité défense) et dont la mise en œuvre reste pour le moment à définir.

(2) Pour mémoire, à l'automne 2005, la Commission a présenté sa "stratégie thématique pour le milieu marin", dont la directive qui en est issue constitue, à terme, le volet environnemental de la future politique maritime.

(3) Voir annexe 1 : synthèse des thématiques abordées dans le *Livre vert*.

(4) Communication de la Commission européenne du 26 septembre 2006 COM (2006) 275 final.

(5) Discours de M. J.-P. Jouyet, 19 mai 2008.

(6) *Ibid.*

(7) L'objectif à terme est la constitution d'un réseau européen de surveillance maritime, par grands bassins maritimes, dont la préfiguration pourrait être le projet-pilote de la Commission qui devrait se développer sur la Méditerranée et ses approches atlantiques

(8) Ces initiatives doivent être rapprochées de celles développées dans le cadre de l'OTAN (approche conceptuelle et capacitaire) et de la MDA des États-Unis.

(9) De nouveaux projets sont également lancés dans le cadre de l'UpM. D'autres existent déjà, notamment dans le cadre du 5+5.

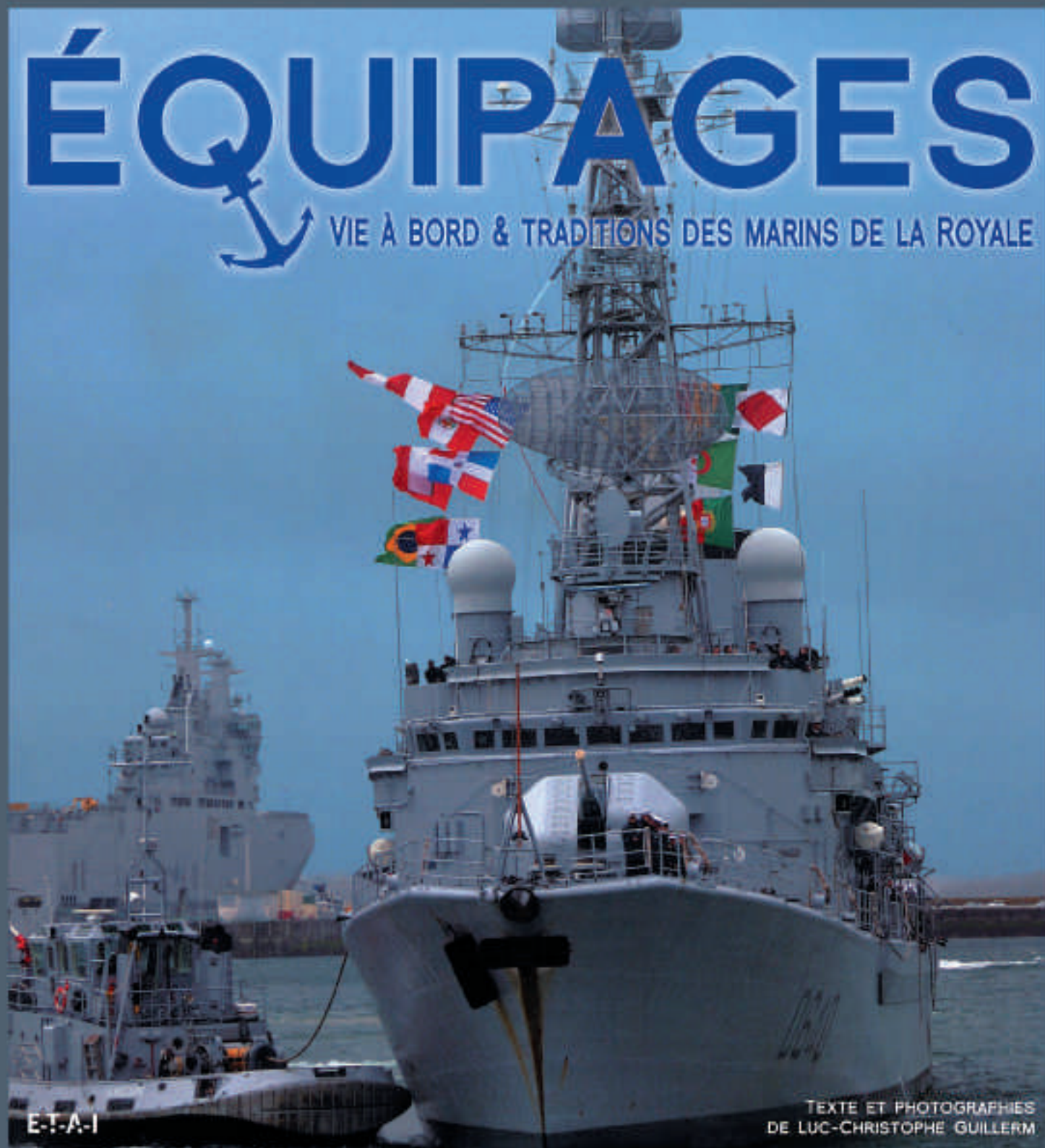
(10) Concept de surveillance maritime PMN (Publication Marine nationale).



ÉQUIPAGES



VIE À BORD & TRADITIONS DES MARINS DE LA ROYALE



E.T.A.-I

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES
DE LUC-CHRISTOPHE GUILLERM

La Marine nationale est une des seules institutions qui puisse s'enorgueillir de la dimension humaine d'équipage. Quand la dernière ancre d'un de ses bateaux se retrouve à l'eau, c'est un monde très particulier qui se crée en quelques instants. Un groupe d'hommes et de femmes quitte la terre ferme pour vivre une expérience collective dans un milieu clos, loin de toute vie familiale, avec une mission particulière au service de la France. Des semaines et des mois d'absence. Des contraintes liées à la vie collective. Des conditions de travail parfois ardues. Et pourtant, une envie sans cesse renouvelée de repartir. Pour un marin, la vie quotidienne en mer est une expérience ordinaire dans un monde extraordinaire. Elle est aussi un mélange étonnant de contrastes entre les dimensions de l'action et des traditions. Mais un équipage n'est pas seulement un groupe de marins. Un équipage va se constituer et vivre dans un milieu qui le forge, et se bâtir autour de trois éléments essentiels : le bateau, la mer et les ports. Avec les hommes, ce sont les fils conducteurs de cet ouvrage.

Les photographies ont été réalisées lors d'embarquements à bord des principaux bâtiments de la Marine nationale française, des plus connus comme le porte-avions *Charles de Gaulle*, le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, aux plus anonymes patrouilleurs, avisos, frégates ou goélettes, en passant par les sous-marins nucléaires d'attaque ou lanceurs d'engin.



L'Agence européenne de Défense, un instrument au service de la défense navale européenne

Monsieur Laurent Letot

Responsable du pôle "Études et Documentation"
Centre d'Enseignement supérieur de la Marine

LE PREMIER GERME PORTANT L'IDÉE D'UNE COOPÉRATION EUROPÉENNE en matière de politique internationale et de défense a pris naissance en 1955 lors de la création de l'UEO ⁽¹⁾. Délaissé au profit de la construction économique de l'Europe, le concept se formalisera lentement à partir des années soixante-dix. La transformation essentielle apparaît avec le traité de Maastricht de 1992 qui instaura une union fondée sur trois piliers :

- le premier correspond au système des communautés européennes mis en place par les traités de Rome et de Paris et leurs modifications successives ;
- le deuxième est constitué par la Politique étrangère et de sécurité commune (PESC) ;
- le troisième est celui de la coopération intergouvernementale dans les domaines judiciaire, policier et douanier.

Mettre en œuvre la PESC nécessitait de se doter de moyens militaires et de structures de décisions. Il faudra attendre l'année 2003 pour que soit créée une force de l'UE ⁽²⁾ lui permettant de décider et de conduire des opérations militaires. Cependant, le processus de définition capacitaire avait mis en évidence des carences en matière d'équipements. La multiplication de programmes nationaux dispendieux (*Rafale*, *Eurofighter*, etc.) avait renforcé la volonté des États d'en réduire le coût par plus de coopérations intergouvernementales. Une Europe de l'armement ne pouvait aussi se concevoir qu'en étant adossée à une industrie européenne solide. Or, le constat, exposé dans de nombreux rapports parlementaires, était celui d'un réseau d'entreprises, souvent de taille sous-critique, se livrant à des concurrences fratricides dans un secteur où l'Europe était forte mais où les Américains, les Russes et les pays émergents risquaient de prendre un avantage décisif. La situation, au début des années 2000, rendait vital l'établissement rapide d'une structure communautaire. L'Agence européenne de Défense (AED) ⁽³⁾ sera créée officiellement en juillet 2004.

[De la nécessité d'une agence d'armement pour le secteur naval.]

L'expérience de la coopération dans le domaine naval illustre bien les difficultés à construire un projet européen dans un paysage morcelé tant militairement qu'industriellement. Du peu brillant programme NFR 90 et de ses avatars, des leçons seront tirées. Des progrès significatifs seront enregistrés mais ils restaient encore insuffisants en regard de la transformation du monde et, donc, de la nécessité de construire une Europe forte.

Dans l'immédiat après-guerre, les pays européens renaissent politiquement, économiquement et militairement. Les arsenaux se reconstituèrent en tirant parti des prises de guerre mais surtout en bénéficiant de l'aide militaire américaine et de sa technologie. La France produira un effort considérable, arrivant à une autonomie quasi complète au milieu des années soixante.

Cependant, dans la décennie suivante, les besoins d'équipements de plus en plus performants pour faire face à une menace soviétique réelle ou supposée et les coûts qu'ils entraînaient, poussèrent les États à considérer ce qui se passait hors de leurs frontières et à chercher des coopérations : les programmes internationaux devaient permettre de réaliser des navires moins chers en partageant les coûts de développement et de réalisation.

La première démarche d'envergure lancée en Europe se porte sur un navire complexe ⁽⁴⁾ : le chasseur de mines tripartite (CMT). Le projet, partagé entre la France, la Belgique et les Pays-Bas, sera lancé





en 1975 (photo ci-dessus). C'est un succès: 35 unités seront construites ⁽⁵⁾ qui naviguent toujours et qui ont fait la preuve de leur efficacité avec le label "Proven at sea, proven at war" ⁽⁶⁾.

La deuxième tentative ne laissera pas un aussi bon souvenir: porté par l'OTAN et réunissant sept pays européens avec les États-Unis et le Canada, le programme NFR 90 était supposé faire une large économie d'échelle pour une nouvelle génération de frégates multi-missions capable d'affronter la puissante marine soviétique. Le projet a démarré en 1979 et il a fallu dix ans pour établir un constat de mésentente sur le besoin militaire! En réalité, la difficulté n'était pas insurmontable, la cause de l'échec est largement à imputer aux intransigeances des nations en matière de retour industriel.

Les Américains se lanceront alors dans leur propre programme, le destroyer DDG 51 *Arleigh Burke*.

Une coalition France/Grande-Bretagne/Italie se constituera rapidement autour d'une frégate anti-aérienne (programme CNGF ⁽⁷⁾). Pour les mêmes raisons qui avaient prévalu pour la NFR 90, la Grande-Bretagne se retirera en 1999. Elle mènera également seule un programme de destroyer T45 *HMS Daring* (ci-contre), mais se maintiendra dans le programme de système de lutte anti-missiles PAAMS ⁽⁸⁾.

Les Français et les Italiens maintiendront leur alliance rebaptisée "Horizon", mais avec une ampleur largement réduite puisque la réalisation ne portera plus que sur quatre frégates antiaériennes au lieu de 22

à l'origine! Développés et réalisés sur une base paritaire par les groupes DCN/Thales d'une part et Fincantieri/Finmeccanica, d'autre part, les bâtiments ont été commandés en 2000 et sont en cours de livraison ⁽⁹⁾. "Horizon" est caractérisé par un haut niveau de coopération sur un produit commun complexe. Les délais de réalisation sont tenus, mais après une phase de conception de dix ans qui a été beaucoup trop longue. Enfin, il apparaît clairement qu'il n'y a pas eu d'économies réalisées dans cette coopération.

Avec l'arrêt du projet NFR 90, au début des années quatre-vingt-dix, un deuxième groupe de coopération s'était formé réunissant l'Allemagne, l'Espagne et les Pays-Bas. La finalité du programme TFC (*Trilateral Frigate Cooperation*) était d'obtenir les

meilleurs prix par des achats communs d'équipements, en s'efforçant aussi de trouver des conceptions conjointes dont les coûts soient partagés. Dix frégates ⁽¹⁰⁾ seront livrées entre 2002 et 2006. Ce type d'organisation, moins contraignant qu'une coopération de type *Horizon*, puisqu'un accord sur le besoin n'est pas recherché "à tout prix", a permis une coopération pragmatique et sans crise. Les plates-formes des navires sont similaires mais les systèmes de combat sont différents. La coopération a été jugée très satisfaisante par les trois pays mais sans qu'il soit vraiment possible de mettre en évidence les gains économiques de l'opération.

Le programme européen FREMM ⁽¹¹⁾ et le projet de porte-avions n° 2, en association, avec les Britanniques s'apparentent à une coopération de type *Horizon*. Ils sont encore trop jeunes pour en tirer un bilan. Bénéficiant d'un retour d'expériences et des avancées de la construction européenne, ils devraient, à terme, se montrer plus efficaces que leurs prédécesseurs.

[Le bilan de 30 ans de programmes navals en coopération.]

La volonté de coopérer résulte de la réduction des budgets de défense et corrélativement, de la contraction des marchés d'armement depuis la fin de la guerre froide. La difficulté de converger sur le besoin militaire est inhérente aux différences culturelles, géographiques, économiques des pays de l'UE. Des exemples de réussite existent comme le programme CMT ⁽¹²⁾.



Cependant, le plus souvent, les contradictions des états-majors respectifs, alimentées par des considérations économiques nationales et le fort *lobbying* des industriels et des élus locaux, ont beaucoup contribué à créer des contraintes telles qu'au lieu de limiter les coûts, ces projets ont conduit à des surcoûts significatifs.

De plus, les industries de la construction navale militaire constituent un handicap pour la construction de l'Europe de la Défense. Représentant 30% du marché mondial, elles sont morcelées en une dizaine de maîtres d'œuvre et une vingtaine de chantiers et d'équipementiers. Les tailles de beaucoup de ces entreprises sont insuffisantes pour maintenir la com-

issu de la séparation des activités militaires du chantier Izard sera créé en 2005. En France, le rapprochement entre l'électronicien Thales et DCN se concrétise en 2007 par la naissance de DCNS. En Italie, il n'y a pas eu de processus majeur de consolidation, le chantier Fincantieri et l'équipementier Finmeccanica s'étant seulement associés dans une *joint venture* pour fournir les systèmes de combat des frégates FREMM et *Horizon*. Les restructurations sont donc bien avancées mais il reste encore beaucoup d'efforts de réorganisation à faire⁽¹³⁾ avec probablement des pertes d'emplois à la clé.

La maîtrise de ces évolutions, qui se sont accélérées au cours des dernières années,

de sécurité et de défense. Cependant en 1957, le traité de Rome donnant naissance à la CEE, exclura d'emblée le domaine de la défense du régime communautaire.

Durant une longue période qui durera 35 ans, c'est essentiellement l'OTAN qui jouera un rôle fédérateur entre les nations européennes en matière d'armement. Il faudra attendre le traité de Maastricht en 1992 pour initialiser une véritable PESC, mais, à l'époque, s'appuyant sur des moyens indirects : l'UEO était chargée de mettre en œuvre les décisions de l'UE. Parallèlement, était créé un Groupe armement de l'Europe occidentale qui s'occupait d'équipements.



pétence technique, l'innovation et la maîtrise des coûts. Il existe pourtant de nombreuses alliances mais à travers un réseau complexe d'accords qui se font sur des modalités très différentes. Dès le milieu des années quatre-vingt-dix, une rationalisation, conduisant à l'émergence de groupes industriels à l'échelle européenne puis mondiale, apparaissait nécessaire. La première étape de restructurations s'est effectuée au sein de chaque pays. La Grande-Bretagne sera la première à accomplir un effort en 1999 avec BAe Systems Naval Ships regroupant de nombreuses entreprises sous ce seul maître d'œuvre et intégrateur de systèmes. En Allemagne, HDW et les chantiers Thyssen Werften fusionneront en 2004 pour former ThyssenKrupp Marine Systems ; en Espagne, Navantia,

a forcé la décision pour instaurer une agence européenne compétente en matière d'armement. Le paragraphe ci-après retrace succinctement sa longue gestation qui a duré 50 ans.

On peut regretter cependant la lenteur des processus qui ont conduit à cette phase indispensable et émettre le vœu que, pour les prochaines étapes, le mouvement sera plus dynamique.

[De L'UEO à l'AED : la longue marche.]

Les débuts laborieux (1955-1990).

En 1955, la création de l'Union de l'Europe occidentale (UEO) avait entrouvert un cadre institutionnel d'échanges en matière

L'impulsion est donnée (1996-2000).

En 1996, le traité d'Amsterdam mentionne explicitement le secteur de l'armement dans les préoccupations de l'Europe de la Défense et le place dans le champ de la coopération intergouvernementale de l'UE qui prend la responsabilité des missions dites de "Petersberg" recouvrant les actions humanitaires, de maintien de la paix, de gestion des crises et de rétablissement de la paix. Cette même année est créé l'OCCAR⁽¹⁴⁾, organisme ayant pour mission de conduire des programmes en coopération européenne.

Sur le plan industriel, une LOI (*Letter of Intent*), signée en 1999 par six ministres de la Défense, offre un cadre commun pour mettre en place un environnement favora-





ble à une industrie de défense intégrée. L'année suivante, le Conseil européen de Cologne donne le coup d'envoi du développement de la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD) en mettant l'UE en position d'intervenir pour prévenir ou gérer les crises avec ou sans le recours



aux moyens de l'OTAN. En décembre, le Conseil européen d'Helsinki fixe l'objectif de déployer une force militaire de 60 000 personnes et met en place des organes politiques et militaires ⁽¹⁵⁾ au sein de l'UE pour lui permettre de décider et de conduire une opération.

Les bases sont jetées (2000-2002).

Par le traité de Nice, signé en 2000, les fonctions de crise de l'UEO sont réintégréés dans l'UE. Un catalogue de capacités est défini et un catalogue de forces établit les contributions des États-membres. En 2001, le Conseil européen de Laeken fait approuver une déclaration sur les améliorations des capacités européennes et le comblement des lacunes (processus

ECAP). Dans ce contexte, les travaux sur le projet de traité constitutionnel de l'UE prévoient explicitement la mise en place d'une AED. En 2002, un accord entre l'UE et l'OTAN, lors du sommet de Prague, permet à l'UE de disposer des moyens de l'OTAN pour entreprendre des opérations européennes. La PESD devenait ainsi une réalité avec des opérations militaires autonomes de l'UE ⁽¹⁶⁾.

L'AED devient une réalité (2004).

Le Conseil européen de Thessalonique, les 19 et 20 juin 2003, souligne la nécessité de créer, courant 2004, une agence intergouvernementale rassemblant les différentes instances de coopérations d'armement en Europe dans le cadre institutionnel de



l'UE. L'AED est créée le 12 juillet 2004. Ainsi, la PESD possédait les instruments nécessaires pour assurer ses missions : le COPS pour le contrôle politique, le Comité militaire et l'état-major pour les aspects capacitaires et opérationnels et, enfin, l'AED, structure de coordination en matière d'équipement des forces de l'UE

[L'AED.]

Missions et organisation.

L'AED a pour mission d'assister le Conseil et les États-membres dans leurs efforts pour améliorer les capacités de défense de l'UE, en soutien de la PESD. Elle est placée sous l'autorité de Javier Solana, Haut-Représentant pour la PESC et Secrétaire général du Conseil de la Commission européenne. L'AED établit chaque année le programme de travail ainsi qu'un budget glissant sur trois ans. Les décisions, arrêtées par un comité directeur et prises à la majorité qualifiée, sont mises en œuvre par un directeur opérationnel⁽¹⁷⁾.

Le Comité directeur se réunit deux fois par an et fait un rapport sur ses activités au Conseil. Il est constitué des ministres de la défense des 24 États-membres participants ainsi que d'un représentant de la Direction générale Industrie de la Commission européenne. Le comité directeur peut aussi se réunir, par délégation des ministres, au niveau des Directeurs nationaux d'armement : pour la France, c'est le Délégué général pour l'Armement.

L'AED a son siège est à Bruxelles. Tous les États membres de l'UE, sauf le Danemark, y participent. Le budget, alimenté par les contributions des États, s'élève à 32 millions d'euros en 2008. L'Agence a une pleine personnalité juridique et peut signer des contrats. L'effectif actuel se compose d'une centaine de personnes. Il n'y a pas de permanents dans l'AED qui emploie du personnel sous contrat de trois ans extensible de un à deux ans. C'est une mesure doit éviter l'établissement de

rentes de situation telle qu'on l'avait connue dans le passé (pour le NFR 90 par exemple).

Les divisions opérationnelles.

L'AED comprend quatre divisions opérationnelles.

- La division "Capacités" a pour objectif de définir les besoins en capacités militaires européennes pour la gestion des crises. À partir d'un premier document "Long term vision" de la défense de l'UE publié en 2005, des outils d'analyse opérationnelle adaptés à un large spectre de missions sont en cours de développement. Ces outils doivent aider à l'harmonisation des besoins et à leurs évaluations financières, en tenant compte des particularités de chacun des États-membres. Dans le domaine



naval, la péréquation est cependant difficile. En effet, la France et la Grande-Bretagne, qui sont des marines à vocation mondiale, disposent de budgets et d'industries importantes. L'Allemagne, plutôt centrée sur la Baltique et la mer du Nord, a moins de crédits publics mais une industrie puissante exerçant une forte activité à l'exportation. L'Italie, l'Espagne, la Suède et les Pays-Bas ont des crédits et des industries de moindre importance.

- La division "Recherche & Technologies" (R&T) est le point focal de l'UE en matière de R&T de Défense. Elle peut gérer directement les contrats de recherche de défense en coopération intergouvernementale, lancer ses propres programmes de recherche, travailler pour des programmes de sécurité de la Commission ou du PCRD⁽¹⁸⁾.

Une première action d'envergure a été lancée en mai 2007. Elle porte sur un programme de protection des forces en milieu urbain qui réunit 19 pays et représente un montant de 55 millions d'euros géré par l'AED. D'autres initiatives vont suivre, en particulier concernant un système de surveillance maritime européen. D'ailleurs, dans le domaine naval, la France est prête à investir dans des démonstrateurs technologiques répondant à des besoins non ou mal couverts, à condition que d'autres marines européennes s'engagent et que l'AED joue son rôle de coordination.

- La division "Armement" a pour mission de promouvoir des programmes d'équipements militaires de défense en coopération. Pour le domaine naval, la tâche sera néanmoins difficile, compte tenu des grandes

divergences d'approche entre les États sur les besoins, les missions et le calendrier de réalisation. Une fois le programme décidé et sa préparation achevée, l'OCCAR sera le prolongement naturel de l'AED en prenant en charge la phase de développement et de réalisation. L'OCCAR, qui a déjà l'expérience de grands programmes (FREMM, A400M, Tigre) pourra apporter à l'AED son expérience en matière d'harmonisation des besoins, de compétition

et de retour industriel. Un prérequis, pour la division "Armement" sera de traiter des normes et standards de constructions militaires des différents pays, avec pour tâche de faire converger les référentiels étatiques militaires nationaux qui restent, à ce jour, incompatibles dans le domaine naval.

- La division "Marchés et industries" vise à renforcer la Base industrielle et technologique de Défense (BITD), et à favoriser la création d'un marché européen des équipements transparent, ouvert et compétitif. En 2005, un code de conduite, qui fixe des principes auxquels les États doivent se conformer en matière d'acquisition d'armements, a été adopté par les ministres de la Défense des États membres de l'UE. Ainsi, depuis 2006, l'AED diffuse, sur





son portail Internet, des informations sur les appels d'offres des ministères des pays-membres ⁽¹⁹⁾. Le site redirige, pour les modalités pratiques, vers les sites internet nationaux (portail d'accès IXARM pour la France). On y trouve ainsi, pour la Marine nationale, la publication de contrats pour l'évolution du simulateur d'entraînement *Orque*, le maintien en condition opérationnelle des *Falcon 50* de l'Aéronautique navale, la réalisation de prestations de maintenance de navires. L'AED ne s'arrête pas là et cherche à émuler la compétition sur toute la chaîne contractuelle : en mars 2007, elle publie, sur son portail internet, les appels d'offres des maîtres d'œuvre destinés aux sous-traitants.

L'AED pratiquera aussi la diffusion des référentiels réglementaires nationaux, des processus de passation de marchés, des critères d'admissibilité.

Ainsi, la mise en concurrence, au niveau européen, des marchés de défense, qui étaient jusqu'à présent fermés et fragmentés, est aujourd'hui une réalité. Plus de 220 contrats sont publiés par les gouvernements européens sur le portail électronique de l'Agence, pour une valeur de plus de dix milliards d'Euros.

[Conclusion.]

L'AED a été organisée de façon à être un outil efficace au service de la PESD : traitant à la fois du développement des capacités et de leur réalisation, elle travaille directement avec le Conseil, son comité militaire et avec les États-membres *via* les différentes formations du comité directeur.

La création de cette agence va engendrer des synergies et l'émergence d'un marché de défense européen, permettant de réaliser des économies d'échelle. L'AED permettra également de structurer une BITD qui pérennisera une certaine indépendance de l'industrie militaire européenne, navale en particulier, et probablement la survie de nombreux emplois. Cependant, les États sont restés prudents en adoptant un "Code de conduite des marchés de Défense"

plutôt qu'une règle communautaire contraignante. Ce choix pragmatique, compte tenu du contexte actuel de l'armement, est sans doute mieux à même de faire converger rapidement les gouvernements pour développer en commun les capacités nécessaires à l'Europe de la Défense.

Comme l'a indiqué M. Javier Solana ⁽²⁰⁾ : *"L'AED fera tout ce qu'elle pourra, mais ce n'est pas à elle de fournir les capacités. C'est aux États-membres participants de le faire. Mais ils peuvent désormais se servir de l'AED comme d'un instrument à l'appui de leurs efforts pour améliorer les performances de l'Europe en matière de défense"*. ■



Javier Solana, Haut-Représentant pour la PESD et Secrétaire général du Conseil de la Commission européenne.

- (1) UEO : Union de l'Europe occidentale.
- (2) UE : Union européenne.
- (3) AED : Agence européenne de Défense.
- (4) Dont le coût, rapporté à la tonne, a été deux fois supérieur à celui du porte-avions Charles de Gaulle.
- (5) Il fait y ajouter cinq unités vendues à l'exportation, dont trois au Pakistan et deux à l'Indonésie.
- (6) Durant la première guerre du Golfe.
- (7) CNGF : *Common New Generation Frigate*.
- (8) PAAMS : *Principal Anti-Air Missile System*. Programme en coopération entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, développé autour de la famille de missile Aster et qui équipe les *Horizon* et les T45.

(9) 2008 pour le *Forbin* et 2009 pour le *Chevalier Paul*.

(10) Quatre frégates (type F100) seront construites pour l'Espagne par les chantiers Izar; quatre LCF pour les Pays-Bas par Royal Schelde et trois FI24 pour l'Allemagne par HDW et Blohm et Voss.

(11) FREMM : Frégate européenne multi-missions. Le programme FREMM, mené en coopération entre la France et l'Italie, prévoit la réalisation d'une série de 27 bâtiments qui représente le plus grand programme naval jamais réalisé en Europe. Le programme est géré par l'OCCAR (voir note n° 10).

(12) Des exemples de réussite existent également dans d'autres domaines comme l'aéronautique (avions *Jaguar*, hélicoptères *Lynx*, etc.) ou les missiles (*Milan*, *Hot*, *Roland*, *Scalp/Storm Shadow*, etc.).

(13) Au États-Unis, pour une taille de marché militaire incomparablement supérieur il n'existe que deux grands maîtres d'œuvre : General Dynamics et Lockheed Martin et six chantiers navals appartenant à ces deux grands groupes.

(14) L'OCCAR, Organisation conjointe de coopération en matière d'armement, a été créée en 1996, elle est installée à Bonn. Les membres fondateurs en sont la France et l'Allemagne, auxquels se sont rapidement jointes la Grande-Bretagne et l'Italie. L'OCCAR est composée d'équipes de programmes intégrées transnationales recrutées dans les ministères de la Défense des pays-membres.

(15) COPS (COmité de Politique et de Sécurité); CMUE Comité militaire de l'UE; EMUE (État-major de l'UE).

(16) Ce qui permit la relève de l'OTAN par l'UE dans l'ex-république yougoslave de Macédoine (opération *Concordia* en

janvier 2003) et l'envoi de forces européennes à Bunia en République démocratique du Congo (opération *Artémis* entre juin et septembre 2003). La PESD devenait ainsi une réalité avec des opérations militaires autonomes de l'UE.

(17) Un Allemand, le Dr Alexander Weis, dirige actuellement l'Agence, succédant au 1^{er} premier directeur, l'anglais Nick Witney.

(18) PCRD : Programme-cadre de recherche et de développement.

(19) Au dessus d'un million d'euros et à l'exclusion de la R&T, du NRBC, de la propulsion nucléaire, des équipements de cryptographie et des projets en coopération.

(20) Cité dans un rapport sur l'industrie navale européenne de Défense de Mme Elvira Itturioz – UEO 06/12/05.

Russie-UE : vivre ensemble sans se comprendre ?

Madame Isabelle Facon

Chercheur

Fondation pour la Recherche stratégique



DEPUIS LA FIN DES ANNÉES QUATRE-VINGT, QUAND MIKHAIL GORBATCHEV préconisait l'édification d'une "Maison européenne commune", responsables russes et européens échangent des propos amènes quant à l'avenir de leur "partenariat stratégique". Pour les Européens, "[...] la Fédération de Russie est l'un des plus importants partenaires pour l'Union européenne" ⁽¹⁾. Quant à celui qui fut président de la Russie du printemps 2000 au 7 mai 2008, Vladimir Poutine, il insiste sur le fait que son pays a fait le "choix fondamental" de développer des liens multiformes avec l'Union européenne (UE) et que ces liens "sont des relations d'influence mutuelle et d'enrichissement réciproque" ⁽²⁾. Toutefois, aujourd'hui, la réalité des choses s'avère bien éloignée de l'image que ces commentaires positifs évoquent.

De fait, depuis plusieurs années, les relations UE-Russie peinent à avancer. La proximité géographique des deux acteurs, accentuée par les derniers élargissements de 2004 et 2007, n'a pas conduit à une pleine et harmonieuse interaction, animée par des objectifs communs bien définis. La situation apparaît d'autant plus décevante que les deux parties, au début du nouveau siècle, semblaient résolues à enrichir et consolider leur partenariat. En avait témoigné l'adoption de deux stratégies mutuelles : stratégie commune de l'UE envers la Russie (juin 1999), stratégie à moyen terme de la Russie à l'égard de l'UE ⁽³⁾ (octobre 1999). Le début de la décennie 2000 avait en outre été marqué par les efforts appuyés de Vladimir Poutine en vue de stimuler la composante européenne de la politique étrangère russe, à ses yeux négligée par la diplomatie nationale dans les années quatre-vingt-dix.

Les récents sommets bi-annuels Russie-UE n'ont produit quasiment aucune avancée décisive. L'Accord de partenariat et de coopération (APC) – le fondement légal des relations russo-européennes – est arrivé à échéance en décembre 2007 sans que les deux parties soient parvenues à le remplacer, se contentant de le reconduire pour un an. Pourtant, de part et d'autre, l'on s'attache à reconnaître le caractère obsolète de ce texte, élaboré en 1994 ⁽⁴⁾. Quant aux "quatre espaces" censés structurer le partenariat russo-européen, selon les décisions prises lors du sommet UE-Russie de Saint-Pétersbourg en mai 2003, ils ne parviennent pas à prendre de la substance.

**[Un état des lieux décourageant :
facteurs internes, influences extérieures.]**

De fait, les relations Russie-UE ont été mises à rude épreuve au cours des dernières années. Les causes en sont multiples, relevant de facteurs internes aux deux parties, comme de paramètres extérieurs à leur relation bilatérale.

L'Europe est préoccupée par ce qu'elle appréhende comme les nombreux reculs intervenus en Russie pendant le double mandat présidentiel de Vladimir Poutine en matière de démocratie, de droits de l'Homme, d'État de droit, de liberté de la presse. Ce constat, s'il n'est pas expliqué de la même manière dans toutes les capitales européennes, est l'un des rares thèmes relatifs à la Russie qui font l'objet d'un certain consensus au sein de l'UE. En conséquence, celle-ci a multiplié les déclarations critiques sur ces enjeux, les aspects concernant les perspectives de la coopération avec Moscou passant nettement au second plan. Ce durcissement est intervenu dans un contexte où la Russie, renouant avec la croissance économique depuis le début des années 2000, est désireuse de mettre en avant sa souveraineté et son indépendance, dont elle estime





qu'elles ont été mises à mal, dans la décennie 1990, par sa dépendance financière à l'égard de ses partenaires, en premier lieu ses partenaires occidentaux. Le heurt entre critiques européennes sur les choix internes du Kremlin et rejet par Moscou des ingérences extérieures est largement à l'origine de la dégradation actuelle des rapports UE-Russie. Il a également contribué fortement à l'affirmation, à Moscou, du thème de la *"démocratie souveraine"*, qui suggère, en substance, un souci de promouvoir une *"voie russe"* dans les domaines politique et institutionnel, et de détacher cette voie des tentatives de l'Europe d'exporter son expérience et ses valeurs démocratiques, en Russie même et dans son voisinage proche. Plus largement, ces conflits russo-européens sont à rattacher aux différences fondamentales d'approches entre une UE post-moderne et une Russie moderne – thème qui a fait l'objet de nombreux commentaires et analyses au cours des dernières années ⁽⁵⁾. Ces études soulignent à juste titre la difficulté d'interaction, voire l'*"incompatibilité politique"* entre, d'une part, une entité au sein de laquelle les États ne cessent de concéder des abandons de souveraineté au profit d'institutions supranationales et qui cherche à diffuser ses valeurs et *"modes de vie"* dans ses périphéries; et, d'autre part un État encore fortement attaché aux attributs traditionnels de la souveraineté, et qui *"croit en la puissance, en l'unilatéralisme et en la poursuite sans entrave de l'intérêt national"* ⁽⁶⁾, avec d'autant plus de force plus qu'il a la mémoire récente d'une indépendance nationale amenuisée par le besoin d'aides financières étrangères.

Une autre source de difficultés dans les relations Russie-UE réside dans le récent élargissement de l'UE, qui a donné lieu à une proximité géographique plus étroite entre la Russie et l'UE. Ces dernières se sont pourtant attachées à améliorer au préalable les modes de consultation et d'interaction entre elles. Le Conseil de coopération a été transformé en Conseil de partenariat permanent. En 2003, les deux acteurs, cherchant à approfondir leur coopération avant l'élargissement, ont lancé la formation de quatre *"espaces communs"* – un espace économique, un espace de liberté, de sécurité et de justice, un espace de sécurité extérieure et un espace de recherche et d'éducation. En mai 2005, des feuilles de route destinées à donner corps à ces espaces ont été adoptées.

Cependant, contre l'espoir des observateurs qui espéraient que l'adhésion à l'UE de pays connaissant bien la Russie, comme la Pologne ou les États baltes, allait contribuer à densifier le partenariat russo-européen, force est de constater que le renforcement de fait de la relation de voisinage a plutôt compliqué les rapports politiques entre les deux acteurs. L'UE a intégré, en même temps que des pays dont l'histoire commune avec la Russie est chargée de souvenirs sombres, leurs problèmes en suspens avec le grand voisin russe – minorités, questions frontalières, dépendance énergétique, etc. L'Union, dans les cas de conflit avec Moscou, se doit d'affirmer sa solidarité avec les nouveaux venus. Mais elle peine de plus en plus à harmoniser les points de vue de ses membres, plus éclatés que jamais concernant la Russie, certains membres *"anciens"* de l'UE déplorant parfois l'intransigeance contre-productive des nouveaux à l'égard de Moscou. De son côté, la Russie considère que ses appréhensions sont ainsi clairement confirmées : en effet, bien avant l'élargissement effectif de l'Union aux pays d'Europe centrale et orientale, elle avait exprimé sa crainte que leur adhésion ne confère à la politique de l'UE une dimension anti-russe. Cet enjeu avait d'ailleurs suscité une des premières crises importantes de la décennie 2000 entre Moscou et Bruxelles : alors que, lors de l'élargissement de 1995, la Russie avait accepté l'extension automatique de l'APC aux nouveaux membres (Autriche, Finlande, Suède), elle a cherché à en négocier l'extension aux entrants de 2004 – au grand



dam de l'UE ⁽⁷⁾. Quelque temps plus tard, la Pologne devait bloquer – durablement – le lancement des négociations avec la Russie sur le remplacement de l'APC, en raison d'un embargo imposé par Moscou sur l'importation de viandes polonaises... Comme le soulignent des experts européens, cet épisode ou encore la tension suscitée en 2007 par les vives réactions russes au déplacement d'un monument soviétique en Estonie (photo ci-dessous) ne sont pas simplement des problèmes ponctuels, mais *"révèlent des changements structurels dans les politiques russes et de l'UE, qui affectent fortement leur relation bilatérale"* ⁽⁸⁾.

C'est également à l'influence des nouveaux membres que la Russie impute l'intensification de l'intérêt de l'UE pour les États post-soviétiques devenus ses voisins en conséquence des élargissements (Ukraine, Moldavie, Biélorussie, pays du Caucase du Sud). Vue de Moscou, la politique plus active de Bruxelles visant à stabiliser son nouveau voisinage ne découle pas seulement d'un réflexe naturel en réponse à son rapprochement avec des pays aux situations politiquement et économiquement délicates, mais aussi, voire surtout, d'un effort des nouveaux membres visant à amener l'UE à travailler à séparer définitivement ces pays de la Russie ⁽⁹⁾. En conséquence, le Kremlin tend à appréhender les outils appliqués par Bruxelles à l'Ukraine ou à la Géorgie, par exemple la politique de voisinage, comme relevant d'une stratégie d'*"entrisme"* destinée à miner les intérêts géopolitiques fondamentaux de Moscou. Sa tendance claire à accentuer ses pressions sur les pays concernés – en particulier l'Ukraine et la Géorgie, les républiques ex-soviétiques les plus explicites dans l'expression de leur aspiration à rejoindre les structures euro-atlantiques – n'a fait qu'encourager la conviction de l'Union, du moins de nombre de ses membres, qu'il est impératif d'offrir un soutien politique plus visible à ces pays, renforçant plus avant la nervosité de la Russie à ce sujet ⁽¹⁰⁾. Dans ce contexte, le Kremlin semble oublier que longtemps, et sans doute encore aujourd'hui, l'UE a jugé que la Russie est un partenaire incontournable pour gérer au mieux les enjeux dans ces espaces complexes qu'elle méconnaît – une position que, en raison de l'intransigeance du Kremlin, l'UE peut désormais difficilement formuler publiquement, au risque de se trouver accusée d'être prête à



brader la souveraineté de Kiev ou Chisinau au nom de bonnes relations avec Moscou. La relation UE-Russie est en outre influencée par des facteurs extérieurs qui contribuent à ce climat de tension, en renforçant les tendances dominantes de l'analyse que les Russes font de la politique de l'Occident, et qui portent sur la volonté présumée de ce dernier de miner systématiquement les intérêts russes. C'est le cas, notamment, pour l'espace post-soviétique, dont on vient de rappeler la sensibilité dans les priorités diplomatiques de la Russie.

L'insistance de l'administration Bush pour une intégration rapide de l'Ukraine et de la Géorgie dans l'OTAN alimente mécaniquement la méfiance spontanée de Moscou pour toutes les initiatives des alliés européens de Washington dans l'ex-URSS. Les crispations suscitées par les plans des États-Unis sur l'installation en Pologne et en République tchèque d'éléments de leur système antimissiles et par les projets de bases en Roumanie et en Bulgarie ébranlent inévitablement les rapports entre Moscou et l'UE.

Ces évolutions motivent, en tout cas en partie, les réactions les plus brutales de la Russie à l'égard de ses voisins européens,

proches et lointains, qu'elles prennent la forme de pressions énergétiques ou de menaces militaires. À travers ces postures, Moscou cherche sans doute à sensibiliser les Européens, dans l'espoir qu'ils tenteront en conséquence d'inciter Washington à revenir sur certains de ses plans ou à prendre davantage en compte les préoccupations du Kremlin.

Les États-Unis sont sans doute bien conscients de ce point de faiblesse potentiel de l'Europe. Par exemple, ils ont ces dernières années cherché à encourager et soutenir les efforts fournis par l'UE en vue de diversifier ses approvisionnements énergétiques. Alors que le millénaire avait commencé par le lancement d'un "dialogue énergétique" Moscou-Bruxelles en



Défilé de l'armée géorgienne.





octobre 2000 (sommet de Paris), supposé approfondir et diversifier la coopération dans ce domaine, la confiance à l'égard du fournisseur russe est aujourd'hui mise en cause. La Russie refuse toujours de ratifier la "Charte de l'énergie" tandis que l'UE entend que ses principes soient inclus dans un accord qui remplacera l'APC. Les deux se reprochent mutuellement de ne pas vouloir ouvrir leur marché énergétique. Avec des interruptions de fournitures pour plusieurs pays européens (en conséquence des "crises du gaz" avec l'Ukraine début 2006, la Biélorussie début 2007) et la signature d'accords bilatéraux sur la construction de *pipelines* avec certains membres de l'UE, accords dénoncés par d'autres membres de l'UE parce qu'ils compromettent la quête commune de diversification des approvisionnements européens, la Russie envoie en effet un signal multiple à l'Union : la Russie doit être traitée sur un pied d'égalité ; les pays d'Europe centrale et orientale seraient bien avisés d'atténuer leur attitude "hostile" envers elle, en même temps que leur "activisme" à l'égard de certaines républiques ex-soviétiques. Afin d'accentuer encore le sentiment de vulnérabilité de l'Union, Moscou laisse entendre qu'elle s'intéresse à la possibilité d'établir un cartel du gaz avec les autres grands producteurs mondiaux.

Les pressions russes s'expriment également dans le domaine militaire. Moscou, réagissant aux plans antimissiles européens de Washington, a évoqué différentes possibles "contre-mesures" qui auraient toutes pour effet de miner les équilibres de sécurité en Europe. Il en va ainsi de la menace russe de renoncer au traité sur les forces nucléaires intermédiaires, menace crédibilisée par la décision de Moscou, en juillet 2007, de suspendre l'application du traité FCE, ou de la possibilité envisagée par la Russie de revenir sur les initiatives présidentielles de 1991-1992 concernant les armes nucléaires tactiques. La Russie a également suggéré qu'elle pourrait pointer des missiles sur les pays accueillant des infrastructures militaires américaines ou déployer des armes nucléaires tactiques en Biélorussie et dans l'enclave de Kaliningrad. Ces menaces confortent la tendance au renforcement, dans les approches de l'UE envers la Russie, des préoccupations de sécurité classiques, tendance qui découle naturellement de l'entrée des pays d'Europe centrale et orientale, nettement plus méfiants

à l'égard de Moscou que beaucoup d'autres membres de l'UE⁽¹¹⁾. Face au durcissement de Moscou, cette dernière semble démunie et perplexe quant aux réponses à apporter.

[Dépendance économique et désir d'Europe de la Russie : une marge de manœuvre pour l'UE ?]

Perplexe, l'Union l'est également face aux appels de nombreux officiels et chercheurs américains à une plus grande harmonisation des politiques américaine et européenne envers Moscou. Cette prudence est logique. L'Union a conscience que le voisinage avec la Russie, avec laquelle elle partage désormais plus de 2000 kilomètres de frontières, implique des démarches différentes de celles que peuvent concevoir les États-Unis. Certains de ses membres sont en outre plutôt sensibles à quelques uns des thèmes martelés par la diplomatie russe – nécessité de nourrir la multipolarité, besoin d'ouverture aux puissances émergentes non occidentales, impératif de soutenir le droit international et les institutions qui l'incarnent, en premier lieu l'ONU... Mais la vulnérabilité que l'Union retire de sa proximité avec la Russie va de pair avec des marges d'influence sur la politique de Moscou dont ne disposent pas les États-Unis. Cet état de choses nécessite une approche délicate, le Kremlin en ayant parfaitement conscience et en retirant de fortes préventions à l'égard des initiatives européennes. Mais il offre aussi, potentiellement, des voies pour une interaction plus constructive et nourrie.

L'attachement quasi organique de la Russie à l'UE dans le domaine économique compte au nombre de ces facteurs qui peuvent permettre d'escompter un apaisement de leurs rapports. La Russie n'est plus, comme elle l'était dans les années 1990, dépendante des aides financières de l'Occident. Son sort économique n'en demeure pas moins largement conditionné par l'avenir de ses relations avec l'UE. Le marché européen est de très loin la plus importante destination des exportations russes : l'UE est le principal partenaire commercial de la Russie qui réalise avec elle quelque 52% de son commerce extérieur. 60% à 70% des investissements étrangers en Russie proviennent de l'UE. En outre, si la Russie veut diversifier son économie, elle doit parvenir à susciter des transferts de savoir-faire et de technolo-

gies dans son tissu industriel. C'est ce qui motive sa quête de partenariats industriels avec les Européens. Ses espoirs en la matière ont souvent été déçus, ce qui pourrait la conduire à susciter des transferts de compétences *via* des prises de participation dans le capital de grandes sociétés⁽¹²⁾. Elle ne les a pas pour autant abandonnés, considérant que les partenariats avec les États-Unis sont généralement plus inéquitables pour elle, et que l'Europe est le partenaire le plus logique de la modernisation de l'économie russe.

Cela a fait l'objet de nombreuses études : la Russie est également dépendante de l'Europe dans le domaine de l'énergie. Ainsi que l'a déclaré le commissaire européen à l'énergie, Andris Piebalgs, lors de la semaine internationale de l'énergie à Moscou en octobre 2006, "*dans le secteur de l'énergie la Russie a autant besoin de l'Europe que l'Europe a besoin de la Russie. L'énergie que l'Europe achète à la Russie a été l'un des facteurs-clés du renouveau économique russe*"⁽¹³⁾. De fait, la majeure partie des grands pipelines qui partent du territoire russe approvisionne l'Europe. Cet état de choses ne changera pas avant longtemps – les infrastructures vers les marchés orientaux ne sont pas encore en place, les projets étudiés à ce sujet apparaissent encore largement instables. De surcroît, il est loin d'être évident que les partenaires asiatiques proposeront des tarifs aussi attrayants que ceux auxquels l'UE acquiert l'énergie russe. L'une des principales pommes de discorde dans le dialogue énergétique entre la Russie et la Chine porte précisément sur les prix des exportations de gaz russe⁽¹⁴⁾...

Il est donc possible d'espérer, avec Roderic Lyne, qui fut ambassadeur britannique en Russie de 2000 à 2004 et l'un des auteurs du rapport sur la Russie de la Commission trilatérale (2006)⁽¹⁵⁾, que "*l'interdépendance économique croissante [entre la Russie et l'Occident] est déjà une contrainte aux comportements négatifs, et en deviendra une encore plus forte à l'avenir*"⁽¹⁶⁾. En tout état de cause, la profondeur des liens économiques entre l'Union et la Russie stabilise l'intérêt de cette dernière, dont la politique extérieure est de plus en plus concentrée sur la réalisation des intérêts économiques nationaux et son arrimage à l'économie globalisée, pour des rapports étroits avec l'Europe, au-delà des conflits qui les traversent. Et il est, à cet égard, important de rappeler que la Russie, "*dans un certain nom-*



De bas en haut, le président Poutine avec le président Lukashenko, avec Sergèï Lavrov (ministre des Affaires étrangères russe) et avec le président Ahmadinejad.



bre de directions avance sur la voie de l'intégration de fait avec l'espace économique de l'UE [et] adopte progressivement des normes et des règles de l'UE dans le domaine des activités économiques, ou bien s'engage sur le long terme à avancer dans ce sens" (planification budgétaire, impôts, responsabilité financière des entreprises, législation douanière, etc.)⁽¹⁷⁾.

La densité des liens économiques soutient donc de fait l'importance traditionnelle de l'Europe dans la politique extérieure russe. En effet, l'Europe peut également s'appuyer sur la conviction que la Russie ne peut se vivre et se penser détachée d'elle, et que cela aussi constitue un facteur de stabilité au-delà des tensions actuelles. Le président Poutine le redisait en mars 2007, dans une lettre destinée aux médias européens à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'UE : "par l'esprit, par la culture, notre pays est une partie intégrante de la civilisation européenne. [...] La pleine unité de notre continent ne peut être réalisée tant que la Russie, le plus grand État européen, n'est pas devenue partie organique du processus européen"⁽¹⁸⁾. En témoignent aussi, en creux, les propositions de Moscou sur l'aménagement, en substance, d'une Europe bipolaire – UE d'un côté, Russie (et pays de la CEI) de l'autre⁽¹⁹⁾, propositions qui, malgré les évidentes arrière-pensées qu'elles comportent, parlent tout de même d'un souci de la Russie d'être reconnue comme faisant partie de l'Europe. Certes, la chose est dite parfois plus durement, quand des officiels russes dénoncent, de façon exagérée, le retour des logiques de "containment" ou quand l'ancien président Poutine appelle à ce qu'il ne soit pas permis que "les logiques de bloc dominant dans la politique européenne"⁽²⁰⁾. Les Russes estiment que leur désir d'ancrage à l'Europe n'a pas été servi par les événements qui ont suivi l'éclatement de l'URSS, qui aurait dû permettre l'établissement de la "Maison européenne commune" voulue par M. Gorbatchev. Dans la décennie 1990, l'élargissement de l'OTAN a été vécu en ces termes par la Russie, parce qu'il signifiait que l'Alliance s'affirmait comme organisation centrale de sécurité en Europe et que, la Russie n'ayant *a priori* pas vocation à en être membre, elle y voyait le risque d'être marginalisée dans les processus politiques et de sécurité européens. Aujourd'hui, vu de Moscou, l'élargissement de





l'UE est porteur des mêmes dangers. Et le rapprochement entre les pays de la CEI et l'Union – comme un risque que se constitue un mur toujours plus épais entre la Russie et le cœur de l'Europe. Dans ce contexte, la mise en cause de symboles ayant trait à l'apport de la Russie dans la libération du continent européen au moment de la deuxième guerre mondiale est d'autant plus douloureuse que cet apport, aux yeux de Moscou, justifie à lui seul sa revendication d'appartenance à l'Europe⁽²¹⁾ – et ils sont nombreux en Russie à penser comme Vladimir Poutine que sans cette *"contribution russe, le grand projet européen actuel, fondé sur la bonne volonté des Européens, n'aurait pas été possible"*⁽²²⁾. D'une façon générale, face à la détérioration des rapports avec l'UE et à l'évolution des équilibres européens, bien des Russes estiment que les "autres Européens" veulent ignorer ce qu'ils doivent à la Russie du fait de son choix de "défaire" le bloc communiste et l'URSS à la fin des années quatre-vingt. Là encore, l'ancien président Poutine se fait leur porte-parole, en affirmant que *"le choix du peuple de Russie à l'aube des années quatre-vingt-dix [...] a non seulement élargi l'espace de liberté sur le continent mais a aussi déterminé de fait les voies de la poursuite de l'intégration européenne"*⁽²³⁾.

La Russie n'aide guère les membres de l'UE à la juger spontanément aussi européenne qu'eux. En les menaçant. En oubliant qu'elle a affirmé autrefois vouloir partager leurs valeurs, ce qui explique que l'Union soit aujourd'hui si encline à exprimer des attentes à cet égard⁽²⁴⁾. En soulignant constamment qu'en tant que puissance-carrefour entre Europe et Asie, elle a une voie à part qui l'amène à refuser trop de contraintes dans son processus d'intégration en Europe et à rejeter toute perspective, pour l'avenir prévisible, de rejoindre l'UE (ce qui correspond, du reste, aux visions des Européens) ou d'entrer en association avec elle... En suggérant, enfin, qu'elle n'a plus tant besoin de son partenariat avec l'Europe, puisqu'elle a des amis ailleurs, notamment en Asie. Les officiels russes n'ont certes pas tort lorsqu'ils soulignent que le dynamisme économique et technologique se déplace vers l'Asie du sud-est et le Pacifique⁽²⁵⁾. Moscou n'en est pas moins en posture délicate dans ces régions. D'une part, elle reste pour l'instant largement étrangère aux logiques d'intégration économique et politique qui s'y développent. D'autre part, l'amitié de son principal partenaire asiati-

que, la Chine, est sujette à caution pour le plus long terme. Bien sûr, ces enjeux appellent à une politique russe plus active en Asie – ce dont les Européens ne doivent pas prendre systématiquement ombrage, du reste. Mais cette puissante "incertitude asiatique" devrait aussi convaincre la Russie de toute l'importance d'une relation profonde et stable avec l'Europe.

[Conclusion.]

Les relations UE-Russie sont aujourd'hui conflictuelles parce que les deux acteurs ont beaucoup changé au cours des dernières années, ce qui a rendu plus complexe encore la compréhension mutuelle. La Russie a longtemps marqué du scepticisme face à la construction européenne.

Elle reprochait à l'UE de ne pas être capable de devenir un pôle majeur dans la vie politique et de sécurité internationale, et elle justifiait ainsi sa préférence pour jouer sa présence en Europe au travers de ses partenariats bilatéraux avec les États membres de l'Union plutôt que de ses relations avec les institutions européennes. Aujourd'hui, paradoxalement, elle ressent de l'inquiétude à observer l'UE tenter de prendre en charge des dossiers de politique internationale – par exemple la situation au Kosovo ou le déblocage de la situation autour des conflits gelés en Moldavie et dans le Caucase. En réponse, les responsables russes cherchent à se rassurer au mieux en mettant l'accent sur l'essoufflement de l'UE lié à la "digestion" de son récent élargissement et à ses pro-



▲ Rencontre entre Sergèï Lavrov et la troïka européenne.

Vladimir Poutine au sommet UE-Russie lors de la présidence portugaise. ▼





Pour d'autres, "[...] la Russie et l'Europe ont à apprendre à vivre et coopérer sans se comprendre". Pour Moscou, en tout état de cause, le travail sur la réalisation des "valeurs communes" n'est plus une priorité – et en effet, cela ne serait guère cohérent avec une des constantes du discours diplomatique du Kremlin depuis plusieurs années, qui conteste la légitimité de l'Occident à se poser en "guide" dans la globalisation.

Dans ce contexte, les relations bilatérales prennent toute leur importance comme facteur de stabilisation au même titre que les relations humaines, qui "créent des solidarités et contribuent à orienter la Russie vers l'Europe"⁽²⁷⁾. Traditionnellement, la relation France-Russie s'est trouvée au cœur des partenariats bilatéraux qui nourrissent les rapports UE-Russie, et parfois, les facilitent. Comme la chancelière allemande Angela Merkel, le président Sarkozy a marqué une attitude nettement moins ouverte que son prédécesseur sur les évolutions en Russie – positions critiques pendant la campagne présidentielle, notamment sur la situation en Tchétchénie, regrets, après l'élection présidentielle française, sur la "brutalité" dont la Russie fait preuve dans la mobilisation de ses leviers énergétiques⁽²⁸⁾... Comme l'Allemagne, la France demeure cependant convaincue qu'une Russie coupée de l'Europe est davantage source d'instabilités et d'insécurité qu'une Russie solidement ancrée au continent, une appréciation que ne mettra pas en cause la plus grande ouverture du président Sarkozy aux préoccupations des Européens d'Europe centrale et orientale et à celles des États-Unis. Comme elle avait été en pointe pour établir un cadre de relations Russie-OTAN rassurant pour la première avant l'élargissement de la seconde⁽²⁹⁾ ou dans la mise en place des "quatre espaces", Paris a fait preuve d'un souci discret mais réel d'entendre la position russe sur les thèmes épineux de l'actualité récente – Kosovo, défenses anti-missiles, poursuite de l'élargissement de l'OTAN...

blèmes institutionnels ; au pire en jouant la carte de l'intimidation.

Des divergences fondamentales de vision mutuelle minent la relation entre la Russie et l'UE. Tandis que la Russie revendique vigoureusement une politique extérieure indépendante et une identité à part, l'Europe lui demande, comme gage de sa volonté de partenariat, d'absorber une partie de ses normes juridiques, standards techniques et valeurs. Moscou rétorque qu'elle ne dispose d'aucun levier lui permettant d'influencer la définition de ces normes et standards puisqu'elle n'a pas voix à la décision, et revendique un partenariat sur un pied d'égalité avec l'UE, rejetant toute relation de maître à élève. L'UE n'est pas dépourvue, on l'a dit, de leviers

sur la politique de son voisin russe et si elle le souhaite, elle peut les mobiliser pour dépassionner le climat politique des relations avec Moscou en ramenant la Russie à la conscience non seulement de ses vulnérabilités mais aussi de l'intérêt profond pour elle, politiquement et économiquement, de la coopération avec l'UE pour pallier ces mêmes vulnérabilités et améliorer son environnement stratégique.

Mais la plupart des observateurs tire des conclusions assez sombres quant à la possible évolution qualitative des rapports UE-Russie. Certains pensent qu'à l'avenir, la coopération se réalisera en fonction non de valeurs communes mais d'intérêts communs, ce qui ne peut que dévaloriser le "partenariat stratégique" UE-Russie.

Pour autant, la présidence française de l'UE ne marquera probablement pas un tournant pour les relations UE-Russie. On aurait pu attendre de Jacques Chirac qu'il fasse d'une amélioration de ces relations une priorité de la présidence française. Tel n'a pas été le choix des actuels responsables français, qui ont mis en avant, pour la présidence française de l'UE, d'autres thè-





mes – relance de la politique européenne de défense, dans le contexte du retour de la France dans les structures militaires de l'OTAN, l'immigration, le changement climatique ou encore la politique agricole commune. Dans l'établissement de ces priorités, la "question russe" a d'autant moins été retenue que le durcissement des prises de position russes appelle à la prudence et que le gouvernement français a sans doute tiré les leçons de la déconvenue de l'Allemagne, qui avait fait d'une relance de la relation UE-Moscou un thème majeur de sa propre présidence, au premier semestre de 2007. Paris a pleinement conscience que les choses ont, depuis, continué de stagner et que la situation en Russie, en pleine transition alors que le président Medvedev vient à peine de s'installer au Kremlin, ne se prête probablement pas à des changements d'ampleur, donc à un succès d'éventuelles entreprises visant à remettre la relation russo-européenne sur une trajectoire plus positive. Enfin, Paris devrait faire figurer les questions énergétiques au nombre des dossiers prioritaires de sa présidence⁽³⁰⁾, thème trop sensible du point de vue russe pour qu'il soit propice à la réalisation, en parallèle, de l'objectif d'un nouveau départ pour le partenariat russo-européen. ■

(1) "The European Union and Russia: Close Neighbours, Global Players, Strategic Partners", European Commission External Relations, European Communities, 2007, p. 3.

(2) "Polveka evropejskoï integratsii i Rossiia" [Un demi-siècle d'intégration européenne et la Russie], article de Vladimir Poutine publié dans différents médias européens, le 25 mars 2007.

(3) Les deux textes sont disponibles sur le site de la Délégation de la Commission européenne auprès de la Fédération de Russie (<http://www.delrus.ec.europa.eu/>).

(4) Le président Poutine a proposé que ce document soit remplacé par un accord de partenariat stratégique, devant permettre "un degré plus élevé d'intégration économique et d'interaction dans la promotion de la liberté et de la sécurité sur le continent européen" ("Polveka evropejskoï integratsii i Rossiia" [Un demi-siècle d'intégration européenne et la Russie], op. cit.).

(5) Voir, par exemple, Ivan Krastev, "The Crisis of the Post-Cold War European Order – What to Do about Russia's Newfound Taste for Confrontation with the West", Brussels Forum Paper Series, German Marshall Fund, mars 2008 ; Boris Mezhuev, "Modern Russia and Postmodern Europe", Russia in Global Affairs, n° 1, janvier-mars 2008.

(6) Ivan Krastev, "The Crisis of the Post-Cold War European Order – What to Do about Russia's Newfound Taste for Confrontation with the West", *Ibid.*

(7) En janvier 2004, Moscou a fait parvenir à ses partenaires européens une liste de revendications en quatorze points, portant notamment sur les exportations de produits agricoles, et exigé des garanties avant l'extension de l'APC aux nouveaux membres.

(8) Sabine Fischer, "The EU and Russia: Stumbling from Summit to Summit", *Russian Analytical Digest*, n° 26, 4 septembre 2007, p. 11.

(9) L'attitude de l'UE face à la révolution orange en Ukraine fin 2004 a conforté la Russie dans ces convictions. A cette occasion, l'UE a tenu des positions fort différentes de celles de la Russie, et dans ce cadre, ce sont certains des nouveaux membres qui ont donné les impulsions essentielles (la Lituanie et la Pologne furent en effet les principaux "ambassadeurs" de l'Union auprès des Ukrainiens dans le traitement de cette crise).

(10) Pour une étude plus approfondie de ces questions, voir Isabelle Facon, "Russie-UE : l'enjeu du voisinage commun", in *Annuaire français de relations internationales, Bruylant / La Documentation française*, 2007, pp. 620-637.

(11) Voir l'analyse de Sabine Fischer, qui rappelle qu'avant l'élargissement de 2004, l'Union avait "un discours désécurisé" sur la Russie ("The EU and Russia: Stumbling from Summit to Summit", op. cit., p. 11).

(12) On pense ici, par exemple, à l'entrée de la banque russe Vnechtorgbank dans le capital d'EADS, en septembre 2006.

(13) Cité in "The European Union and Russia: Close Neighbours, Global Players, Strategic Partners", op. cit., p. 11.

(14) Pour une étude plus approfondie des relations énergétiques entre l'UE et la Russie, voir Dominique Finon, Catherine Locatelli, "L'interdépendance gazière de la Russie et de l'UE : quel équilibre entre le marché et la géopolitique?", *Cahier de recherche LEPII, Série EPE*, Grenoble, n° 41, 2006, 35 p.

(15) "Engaging with Russia: the Next Phase", *Task Force Report* n° 59, 2006, 192 p.

(16) Roderic Lyne, "Russia and the West: Is Confrontation Inevitable?", *Russia in Global Affairs*, n° 1, janvier-mars 2008.

(17) Timofei Bordatchev, "Predely evropeizatsii – Rossiia i Evropeiskii Soyouz 1991-2007" [Les limites de l'europanisation – la Russie et l'UE 1991-2007], Editions de l'École supérieure d'économie, Université d'État, Moscou, 2007, pp. 154-155.

(18) "Polveka evropejskoï integratsii i Rossiia" [Un demi-siècle d'intégration européenne et la Russie], op. cit.

(19) Sur ce thème voir Anne de Tinguy (dir.), "Moscou et le monde", *CERII/Autrement*, 2008

(chapitre sur les relations entre l'Europe et la Russie).

(21) "Polveka evropejskoï integratsii i Rossiia" [Un demi-siècle d'intégration européenne et la Russie], op. cit.

(22) On pense là au déplacement, fin avril 2007, du monument honorant le soldat soviétique du centre de Tallinn, la capitale estonienne, événement qui s'est produit à la veille des célébrations russes du "Jour de la victoire", le 9 mai.

(23) "Polveka evropejskoï integratsii i Rossiia" [Un demi-siècle d'intégration européenne et la Russie], op. cit.

(24) Moscou a signé avec l'Union un certain nombre de documents où elle dit reconnaître ces valeurs comme un but pour elle-même, et a adhéré à différentes institutions incarnant ces mêmes valeurs – Conseil de l'Europe, G8, etc.

(25) Lors de son désormais célèbre discours de Munich, le président Poutine soulignait que le "PIB des États du groupe BRIC – Brésil, Russie, Inde et Chine – évalué selon le même principe dépasse le PIB de l'UE tout entière. Selon les experts, ce fossé va s'élargir dans un avenir prévisible".

(26) Boris Mezhuev, "Modern Russia and Postmodern Europe", op. cit.

(27) Sur ce thème voir Anne de Tinguy (dir.), "Moscou et le monde", op. cit. Les deux parties en ont certainement conscience lorsqu'elles promeuvent la mise en place d'un accord sur des allègements en matière de visa, entré en vigueur le 1^{er} juin 2007, et envisagent une exemption partielle de visa dans le trafic voyageurs ("Sommet UE-Russie: cheminement conjoint en dépit des difficultés", Communiqué de presse, 18 mai 2007, site de la présidence allemande de l'UE (<http://www.eu2007.de/>)).

(28) "La Russie impose son retour sur la scène mondiale en jouant avec une certaine brutalité de ses atouts, notamment pétroliers et gaziers, alors que le monde, l'Europe en particulier, espèrent d'elle, une contribution importante et positive au règlement des problèmes de notre temps que son statut retrouvé justifie. Quand on est une grande puissance, on doit ignorer la brutalité" ("Allocution de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, à l'occasion de la conférence des Ambassadeurs", Paris, 27 août 2007, texte sur le site de l'Élysée, www.elysee.fr).

(29) Cf. la création à Paris du Conseil conjoint permanent OTAN-Russie à Paris, en mai 1997.

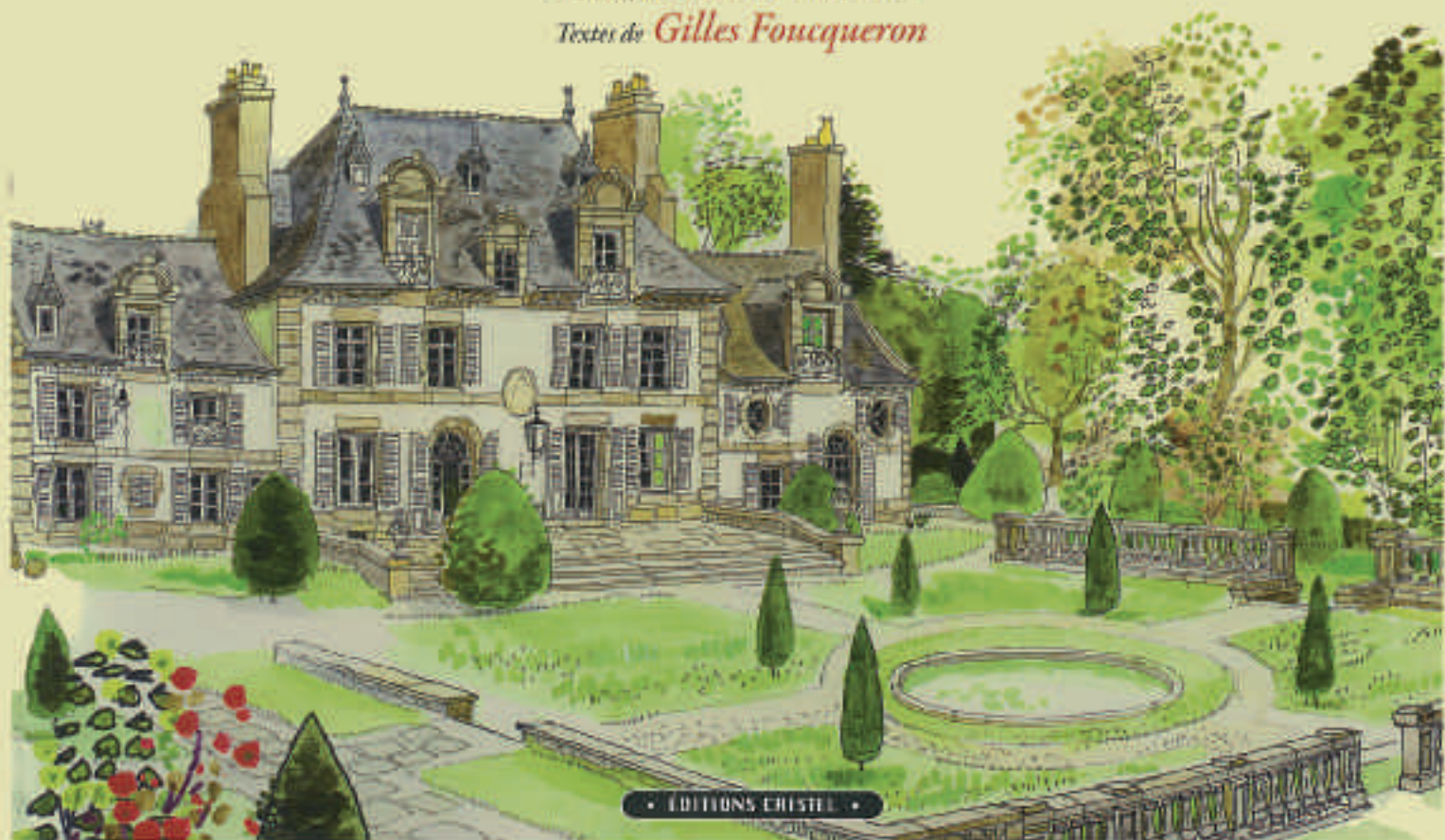
(30) "L'énergie sera une autre priorité pour mieux assurer notre solidarité par l'interconnexion croissante des réseaux, et notre indépendance en développant systématiquement la diversification de nos productions comme de nos fournisseurs"

(Discours du président de la République, Voeux aux corps diplomatiques, le 18 janvier 2008, Paris, texte sur le site de l'Élysée, www.elysee.fr).

Au pays de Saint-Malo
L'épopée des Malouinières
« Comme un rêve de pierres, ils bâtirent ces demeures »

Illustré par *Alain Bailhache*

Textes de *Gilles Fouquieron*




• ÉDITIONS CRISTEL •



C'était au siècle des Messieurs de Saint-Malo, quand les meilleurs marins de Bretagne rentraient au port les cales pleines. Dans leurs bureaux de l'intra-murus, armateurs et négociants faisaient les comptes ; souvent une véritable fortune, qu'ils transformaient en somptueuses demeures... Car telle fut toujours l'âme malouine : entreprenante et résistante ! D'où ces vastes malouinières et mansions dont Jacques Cartier et Robert Surcouf, mais aussi les Magon, Goyon, Le Fer, La Haye, Danycan, Bouvet et tant d'autres, poursuivirent la campagne, des hauteurs de Cascale aux vallons de la Rance.

Ces puissants « rêves de pierres » ont franchi le temps. Pour la première fois, ils sont présentés d'une manière aussi complète dans un livre où la voix érudite de Gilles Fouquieron rejoint la main habile d'Alain Bailhache, peintre officiel de la Marine. Ensemble, ils nous invitent à tourner les pages — et l'on dirait qu'ils poussent avec nous des portes secrètes, ouvrant sur des parcs, des jardins, des souvenirs, des audaces et des hommes fabuleux...

Marchons à leur suite, franchissons les portons, dépassons les couloirs et entrons au salon : les plus grands noms de Bretagne nous attendent. Jadis, ils côtoyaient des rois et armaient des navires. Aujourd'hui, ils nous regardent et témoignent. Leurs rêves sont devenus les nôtres.



P.-R. Ambrogi
**Particularités
et finesses
de la langue
française**

bibliothèques

**10
18**

« Voici un cabinet de curiosités d'un genre original, puisque, au lieu de rassembler des objets, il réunit des mots de la langue française. En véritable entomologiste, Pascal-Raphaël Ambrogi choisit les mots et se livre à une observation minutieuse : il décrit, compare, oppose, souligne une différence, remarque la présence d'un accent, d'une majuscule. De A à Z, cette promenade studieuse dans notre lexique procède d'une double démarche. Celle de l'amateur d'abord, du collectionneur qui déniche les « finesses » de la langue et en fait apparaître toute la complexité et la saveur. Celle du pédagogue aussi, soucieux avant tout du bon usage, qui signale, pour les résoudre, les difficultés orthographiques, sémantiques, syntaxiques.

Ce guide du français correct est aussi un livre à feuilleter librement, pour le plaisir de découvrir ou de retrouver ces particularités qui font la difficulté mais aussi la richesse de la langue française. »

Xavier North, Délégué général de la langue française
et aux langues de France

**«Bibliothèques 10/18» dirigé
par Jean-Claude Zylberstein**

CATÉGORIE 7

ISBN 978-2-204-04478-4



9 782264 044754



DEPUIS 2003, LES RELATIONS FRANCO-PORTUGAISES SONT PONCTUÉES PAR une rencontre annuelle à haut niveau (RHN), sur un thème prédéfini. Ces rencontres annuelles sont l'occasion pour les deux pays, de renforcer leurs relations. La dernière RHN entre le Portugal et la France s'est déroulée à Lisbonne le 22 février 2008, sur le thème de "la mer".

Dans le cadre de la préparation à cette rencontre, l'ambassade joue un rôle tout particulièrement important qui est celui de coordinateur principal entre les acteurs français et portugais concernés. Après un état des lieux des relations franco-portugaises, nous montrerons l'intérêt d'une rencontre à haut niveau sur le plan bilatéral, en insistant plus particulièrement sur le rapprochement franco-portugais. Nous présenterons les enjeux de cette troisième rencontre bilatérale luso-française, notamment dans le cadre maritime.

[La relation franco-portugaise.]

Les relations entre la France et le Portugal datent de la première dynastie royale portugaise apparentée à la lignée des Bourguignons. Mais c'est depuis la Révolution des œillets, le 25 avril 1974, et l'adhésion du Portugal à la CEE en 1986, que ces relations se sont renforcées au point de devenir excellentes selon l'ancien président de la République portugaise, Mario Soares.

Sur le plan politique.

Depuis la fin de la dictature salazariste, en plus des rencontres dans le cadre de l'Union européenne, les deux pays ont participé à deux RHN. La première rencontre a eu lieu le 31 octobre 2003 sur le thème principal de la "consécration du Portugal comme partenaire de premier rang pour la France au sein de l'Europe". La deuxième rencontre bilatérale a eu lieu le 10 avril 2006 sur le thème de la "compétitivité". Le principe de ces rencontres est d'associer la société civile aux débats et à la réflexion politique. La troisième rencontre de ce genre s'est déroulée au mois de février 2008 sur le thème de "la mer".

Sur le plan économique et financier.

La France est le troisième client du Portugal (3,95 milliards d'euros d'importations portugaises en 2006, et troisième fournisseur (4,85 milliards d'euros d'exportations en 2006 dans les secteurs automobile et agro-alimentaire ainsi que de biens d'équipement professionnel et de consommation).

La France représente le quatrième investisseur étranger au Portugal avec 3,39 milliards d'euros d'investissement dans les secteurs du bâtiment et des travaux publics, des transports et télécommunications ainsi que dans la grande distribution, alors que le Portugal représente seulement le vingtième investisseur étranger en France (avec 1,13 milliard d'euros). Les premiers chiffres du premier semestre 2007 confirment la hausse des exportations portugaises avec 3% d'augmentation.

Sur les plans culturel et éducatif.

La présence d'une importante communauté portugaise en France (évaluée à plus de 700 000 personnes) et française au Portugal (avec près de 12 000 français) favorisent les échanges culturels entre les deux pays.

En ce qui concerne l'éducation, la France est implantée au Portugal avec le Lycée Charles Lepierre à Lisbonne et l'école Marius Latour à Porto. Par ailleurs, la France accueille en moyenne chaque année 3 300 étudiants portugais.

Troisième rencontre à haut-niveau luso-française

Enseigne de vaisseau Marlène Salas
École navale 2005

Sur le plan culturel, la France est présente au Portugal par le biais des instituts franco-portugais de Lisbonne et de Porto. Des manifestations conjointes sont régulièrement organisées.

Sur le plan scientifique, on dénombre huit accords conclus dans le cadre de la coopération scientifique et technologique entre les deux pays. Cela fait de la France le premier partenaire bilatéral du Portugal. Cette bonne entente se perpétue avec l'organisation de rencontres sous la forme de colloques, de séminaires, ou encore à travers la réalisation de nombreux projets scientifiques conjoints.

[Le rôle de l'ambassade au sein de la communauté européenne.]

Avant de présenter le rôle de l'ambassade dans le cadre spécifique d'une RHN, il s'agit de montrer l'importance d'une ambassade au sein d'un pays européen. L'ambassade défend non seulement les intérêts de la France à l'étranger, mais elle joue aussi un rôle prépondérant dans le domaine de la coopération au développement et des relations publiques et culturelles.

Architecture.

Parmi les services de l'ambassade figure la chancellerie diplomatique chargée des relations politiques entre la France et le Portugal. La chancellerie est l'"état-major" de l'ambassadeur et est constituée d'une équipe de diplomates. Elle comprend deux conseillers (le premier conseiller étant le bras droit de l'ambassadeur), et des secrétaires tels que le premier secrétaire "Europe" et le premier secrétaire "Afrique". Le premier conseiller est le "chargé d'affaires": il centralise la correspondance, veille à la coordination entre les services techniques et supervise l'administration quotidienne.

L'ambassadeur, lui, est chargé de représenter la France sur le territoire, autrement dit, il est chargé des relations extérieures: démarches, représentations, communications, etc.

L'ambassade est aussi composée de trois services annexes:

- le service chargé des relations militaires, dirigée par l'attaché de défense, dépend du chef d'état-major des armées. L'attaché de défense est le conseiller militaire de l'ambassadeur;
- le service de coopération technique internationale de police dépend du minis-



Entretien entre Messieurs Raffarin et de Sampaio (président du Portugal).

tère de l'Intérieur. L'attaché de sécurité intérieure, qui dirige ce service; est le conseiller sécurité de l'ambassadeur.

– la mission économique (MECO) sert à promouvoir et à soutenir l'implantation des activités des entreprises françaises à l'étranger. La MECO dépend du ministère des Finances.

Ainsi, ce n'est pas moins de quatre ministères qui sont représentés au sein de l'ambassade: ministères des Affaires étrangères, de la Défense, de l'Intérieur, et des Finances.

Coordination entre services.

"L'ambassadeur chef de la mission diplomatique coordonne et anime l'action des services civils et de la mission militaire."

Décret du 1^{er} juin 1979. Avant de décrire le rôle de l'ambassade dans l'organisation d'une RHN, il est indispensable de décrire les acteurs concernés et de présenter leur fonction.

L'ambassadeur est le chef d'orchestre de la chancellerie diplomatique, assisté de son bras droit, le premier conseiller. L'ambassadeur réunit quotidiennement ses proches collaborateurs dans son bureau, afin de faire un point presse et de faire le point des actions à mener. Chaque diplomate a une double casquette car à la fois responsable d'un service autonome et conseiller technique de l'ambassadeur. Cependant, l'ambassadeur demeure le dépositaire unique de l'autorité de l'État à l'étranger. La liaison entre la chancellerie diplomatique et la maison-mère qu'est le ministère des Affaires étrangères, est réalisée par le service du "chiffre", service le plus impor-

tant au sein de l'ambassade. Le chiffage est le système de codage automatique des messages (appelés télégrammes diplomatiques). C'est en effet par ce service qu'est acheminée toute la correspondance officielle numérique, classifiée ou non. La correspondance papier est, quant à elle, acheminée par valise diplomatique une à deux fois par semaine.

La coordination entre les différents services de l'ambassade est réalisée par le biais de réunions bimensuelles, présidée par l'ambassadeur.

Coordination entre la France et le Portugal.

Le rôle de l'ambassade de France au Portugal est purement bilatéral. La chancellerie représente le gouvernement français auprès des autorités portugaises.

Sur le plan économique, son rôle est de promouvoir les entreprises françaises au Portugal grâce à la MECO et de favoriser la création de cluster en partenariat avec la France. Par exemple, la ville de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche de France, est sollicitée pour son savoir-faire dans le cadre du pôle de compétitivité de transformation des produits de la mer.

Aux niveaux culturel et scientifique, la France est présente au Portugal avec l'Institut franco-portugais. Ce centre culturel, créé en 1937, a pour vocation de diffuser la langue et la culture françaises. De nombreuses rencontres (colloques et séminaires) y sont régulièrement organisées, afin de promouvoir les échanges entre nos

deux cultures dans les domaines suivants : littérature, cinéma, théâtre, concert, enseignement du français et du portugais. Dans le domaine scientifique, l'ambassade possède un service de coopération pour la science et la technologie. Ce service a pour rôle de promouvoir les coopérations entre le Portugal et la France dans les domaines de la recherche, de la technologie et de la formation supérieure scientifique. Parmi les réalisations de ce service, on peut citer, le Programme d'Actions Intégrées Pessoa, le prix de l'Association Portugaise des scientifiques ayant fait leur doctorat en France et le programme de bourses *Chateaubriand*. Ainsi, grâce à tous ces services, l'ambassade est un acteur de premier plan qui assure les intérêts de la France à l'étranger.

[L'Intérêt d'une RHN.]

Une ambassade a pour rôle essentiel, outre de représenter l'État français à l'étranger, de servir les intérêts de la France. Mais c'est dans le cadre des RHN que les autorités des deux pays ont l'occasion de renforcer leurs relations bilatérales. Par la suite, on s'intéressera plus particulièrement à l'exemple franco-portugais au travers des deux précédentes RHN.

Les généralités.

Depuis 2003, les relations franco-portugaises sont ponctuées d'une RHN, sur un thème prédéfini. Au cours de ces rencontres, le Premier ministre du pays qui se déplace, est reçu par le président ou son homologue du pays d'accueil. Ces rencon-

tres sont l'occasion de renforcer le partenariat franco-portugais et ainsi de perpétuer la bonne entente entre nos deux pays. Elles donnent lieu à des échanges de vues approfondis entre responsables politiques et administratifs ainsi qu'avec des partenaires de la société civile tels que des entreprises, des chercheurs ou encore du secteur de l'enseignement.

En plus de traiter les dossiers concernant le thème de la rencontre, un suivi des rencontres précédentes est tenu. En effet, un mécanisme de suivi des engagements pris est fixé à la charge des conseillers diplomatiques des Premiers ministres. Ces derniers ont aussi la charge de préparer le thème retenu pour la prochaine rencontre.

Les précédentes RHN franco-portugaises.

La première RHN, qui s'est tenue le 31 octobre 2003 à Lisbonne, portait sur le thème du *"partenariat franco-portugais face à l'élargissement"*. Dans le cadre de la politique de renforcement des partenariats entre PME des deux pays, une mission d'une cinquantaine de PME française s'est rendue au Portugal en 2005. Ces rencontres permettent à la France de maintenir sa position de partenaire de premier rang pour le Portugal à la fois comme investisseur et comme fournisseur. De nouveaux secteurs de rapprochement ont été évoqués lors de cette rencontre, notamment dans le secteur maritime (thème de la mer, par ailleurs retenu pour la troisième RHN). La première RHN, a permis de résoudre le problème d'accès des bacheliers de l'enseignement français à l'enseignement

supérieur portugais, avec la signature du décret du 5 juillet 2004. Dans ce but, l'élaboration d'un double certificat à la fin des études secondaires est toujours à l'étude. Ce double certificat permettra alors l'accès à l'enseignement supérieur de chacun des deux pays, assurant ainsi la promotion d'un enseignement fondé sur les deux langues. Toujours dans le but de développer l'enseignement bilingue dans les deux pays, un plan d'action est en cours. Ce plan vise une extension des classes et des établissements bilingues.

La deuxième RHN, qui devait se tenir le 13 décembre 2004 à Angoulême, a été reportée en raison de la dissolution du Parlement portugais. Elle a finalement eu lieu, le 10 avril 2006, une fois la crise portugaise passée. Le thème de cette rencontre portait sur *"savoir et compétitivité"*.

Formation, innovation, recherche au service de l'attractivité du territoire ont été particulièrement débattues sur différents aspects : humains, institutionnels, juridiques, fiscaux, financiers, etc.

Conscients que l'économie de la connaissance est au cœur de la compétitivité mondiale, les deux Premiers ministres ont montré leur volonté de renforcer le partenariat entre leurs entreprises, leurs universités et leurs centres de recherches, afin de contribuer à la croissance et à l'emploi notamment par la formation et l'innovation. Dans le domaine de la formation, un accord-cadre de coopération entre instituts universitaires de technologie français et portugais a été signé, afin de favoriser les échanges d'expériences, des savoir-faire pédagogiques et des stagiaires étudiants. Dans le domaine de la recherche en entreprises, un accord entre agences pour l'innovation, à savoir l'Agence nationale de valorisation de la recherche, et l'Association pour le développement international, a été signé. Concernant le lien entre l'Université et les entreprises en matière de recherche et développement, des accords particuliers de couplage ont été signés afin d'établir des coopérations entre les établissements universitaires (université technologique de Compiègne et technopole de Sophia-Antipolis pour la France) et les entreprises portugaises.

Après une présentation succincte des thématiques de la troisième RHN, nous abor-

Signature, par Michèle Alliot-Marie, de l'accord de mise en place du MAOC-N (centre d'opération et d'analyse maritimes de lutte contre la drogue).



derons les avancées possibles de chaque *item* et les accords qui pourront être scellés au cours de la troisième rencontre.

[La troisième RHN.]

Elle portait sur “*la Mer*”. Les thèmes retenus, à l’occasion de l’entretien que Monsieur Mira Gomes (Secrétariat d’État adjoint à la Défense et à la Mer, ci-dessous à gauche) a eu avec Monsieur de la Gorce (SG Mer, ci-dessous à droite), le 1^{er} octobre 2007, sont les suivants :

- la sécurité maritime ;
- la lutte contre la pollution ;
- la surveillance maritime ;
- les énergies marines ;
- la coopération entre pôles de compétitivité ;
- les autoroutes de la mer.

Concernant la sécurité maritime, un accord de coopération dans les zones de recherche et de secours connexes en Atlantique–Madère–Antilles, notamment pour les bateaux passagers pourrait être passé entre la France et le Portugal afin de formaliser la coopération de faits d’ores et déjà pratiqués par la fourniture mutuelle de moyens aériens et nautiques à l’occasion d’opérations menées en haute mer pour la recherche et le sauvetage. Cet accord pourrait, en outre, organiser des échanges d’informations sur les navires de passagers présents dans les deux zones de responsabilité.

Cette rencontre pourrait être l’occasion, pour la France, d’approuver le protocole



d’amendement de l’accord de Lisbonne. Cet accord sur la prévention et la lutte contre la pollution en mer en Atlantique nord-est entre la France, l’Espagne, le Portugal, le Maroc et l’Union européenne, a été amendé en raison d’un litige entre le Maroc et l’Espagne sur la définition de la limite sud de la zone d’application de cet accord. La France est le seul pays à ne pas avoir encore approuvé cet amendement.

L’Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) est à Lisbonne et joue depuis avril 2007 un rôle en matière de surveillance. Grâce au dispositif *CleanSea-Net* qui analyse les images satellites, l’agence prévient les États-membres en cas de rejets polluants illégaux ou accidentels au large de leurs côtes.

Sans qu’elle soit une entité portugaise, la localisation de cette agence peut avoir une influence sur la position portugaise en matière de surveillance. Cette rencontre pourrait être l’occasion de la mise en place d’un protocole d’échanges d’informations entre la France et le Portugal, prémices du développement d’un réseau de surveillance européen intégré dans les propositions de la Commission (*Livre bleu*).

Dans le secteur des énergies marines, le Portugal est nettement en avance sur la France. Le Portugal s’est fixé pour objectif à l’horizon 2010, de produire 45% de sa consommation électrique à base d’énergies renouvelables. Le Portugal qui produit déjà actuellement 2 000 mégawatts en éolien, prévoit de produire jusqu’à 5 000 mégawatts avec l’énergie de la houle.

En fait, le Portugal est le pilote mondial dans ce domaine. La société portugaise Enersis (fournisseur d’électricité, spécialiste investi dans les énergies renouvelables) a commandé, en 2005, trois machines d’exploitation de l’énergie de la houle à une société écossaise. En matière d’éolien (surtout à terre), le Portugal a une politique de développement de ses capacités, comme la France, probablement en réponse aux directives européennes en la matière.

En ce qui concerne la coopération entre les pôles de compétitivité, un groupe de travail bilatéral a été mis sur pied. Il traite des sciences de la mer et de l’océanographie. Il proposera, aux ministres, des axes prioritaires à développer, qui pourraient être officialisés à l’occasion de la prochaine rencontre.

En marge de la réunion informelle des ministres européens des Transports à Naples relative aux réseaux transeuropéens des transports, cinq États-membres (l’Italie, la France, l’Espagne, le Portugal et la Grèce) ont signé, samedi 5 juillet 2003, une déclaration conjointe visant à développer les autoroutes de la mer pour décongestionner les trafics routier et ferroviaire, notamment dans les Alpes et les Pyrénées. La mise en place d’une autoroute de la mer intégrant le Portugal est à l’étude (projet PORTMOS ou *Potuguese Motorway of the Sea*). Ce projet consiste à mettre en application le concept d’autoroute de la mer au Portugal, en reliant le port de Sines à la Spézia (Italie) et celui de Leixões à Tillbury (Royaume-Uni) et Rotterdam (Pays-Bas).

[Des perspectives nouvelles se profilent à l’horizon.]

Même s’il s’agit de multilatéral, l’AESM et le MAOC-N renforcent la relation franco-portugaise, et développent la coopération dans le cadre maritime. Ayant de nombreux points de vue convergents sur l’action de l’État en mer et la sécurité maritime, ces deux pays jouent un rôle-moteur dans ces organismes.

Le siège de l’AESM se trouve à Lisbonne. Créée en 2002, cette agence a pour mission de veiller à ce que la législation européenne relative au milieu maritime soit appliquée. L’AESM assiste la Commission et les États-membres en matière de sécu-



rité et de sûreté maritimes, et de prévention de la pollution causée par les navires. Dans ce but, l'agence joue tout d'abord un rôle préventif. Des inspecteurs contrôlent les équipements marins et portuaires. En cas d'accident, l'agence possède un système d'alerte rapide. Elle assure par ailleurs un rôle opérationnel dans le cadre de la lutte anti-pollution en affrétant des navires de soutien. Depuis 2004, l'AESM se voit aussi confier la mission d'assister les pays-membres en cas de pollution majeure. Il s'agit, à terme, de mettre en place un moyen de lutte anti-pollution performant au niveau européen. L'agence a aussi la charge d'amener les États-membres à coopérer, notamment dans la mise en place d'un système européen de suivi du trafic des navires et d'échanges d'informations.

À noter, la création du *Maritime Analysis and Operations Centre-Narcotics* MAOC-N le 30 septembre 2007 à Lisbonne, fruit d'une initiative française, en collaboration avec le Portugal, l'Irlande, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Les experts internationaux estiment que près de la

moitié de la quantité de cocaïne exportée, soit 250 tonnes, est à destination de l'Europe.

La marchandise illicite transite, soit directement par les côtes européennes, soit par les côtes africaines où elle est traitée et acheminée par voie aérienne, terrestre ou maritime jusqu'en Europe. Les narcotrafiquants profitent de l'inefficacité des contrôles de police, de l'instabilité des gouvernements, de la pauvreté et du niveau de corruption élevé dans les pays de l'Afrique de l'Ouest, notamment en Guinée-Bissau, pour développer leurs réseaux. C'est pourquoi il est primordial d'intercepter les navires trafiquants en mer.

Le MAOC-N fonctionne sur le principe d'échanges et d'analyse de renseignements opérationnels, afin de pister et d'intercepter les navires suspects avant qu'ils n'atteignent les côtes européennes, en faisant appel aux navires militaires et aux officiers spécialisés dans la lutte anti-drogue de chaque État-membre. À terme, le MAOC-N prévoit d'élargir son champ d'action aux aéronefs.

[Conclusion.]

Les ambassades de France à l'étranger sont le fer de lance de nos intérêts économiques et stratégiques notamment dans le cadre des relations bilatérales. La troisième RHN, axée sur le monde maritime, a été l'occasion de renforcer nos relations bilatérales dans les domaines de la sécurité, de la défense et dans les missions de service public, notamment au niveau des opérations de type "Narcops" et dans la lutte contre le trafic illégal qu'est l'immigration clandestine.

Par ailleurs, une importante coopération au niveau multilatéral existe également entre les deux pays, notamment dans le cadre de l'Agence européenne pour la sécurité maritime et du MAOC-N. Dans ces deux organismes, la France et le Portugal sont des acteurs de premier plan qui coordonnent souvent leur action.

En définitive, la relation franco-portugaise se porte bien. Ainsi le but des prochaines RHN sera de faire perdurer cette bonne entente et de favoriser les échanges entre nos deux nations. ■



Frégate portugaise Alvares Cabral.

Georges
AYACHE

Pascal
CHAIGNEAU

DICTIONNAIRE BIOGRAPHIQUE DES RELATIONS INTERNATIONALES

DEPUIS 1945

Dans son analyse de l'acteur et du système, Raymond Aron a magistralement posé la question du rôle des individualités dans l'écriture de l'histoire.

Connaître la formation, la vie, le parcours des décideurs et des théoriciens, permet de comprendre cette logique de l'histoire qu'évoquait Fustel de Coulanges.

*Étudier les hommes, c'est comprendre les faits rappelle le général de Gaulle dans *Le fil de l'épée*. À cet égard, l'objectif que s'est assigné le présent dictionnaire a consisté à fournir une grille de lecture des six dernières décennies à travers la personnalité et la pensée des principaux protagonistes du système international. Son objectif est de contribuer à une praxéologie des relations internationales à travers la connaissance de la pensée de ceux qui ont théorisé les actions politiques et de ceux qui ont conduit les affaires du monde.*

Le principe du dictionnaire, la technique des corrélatifs pour chaque notice et une présentation aussi neutre que possible des hommes et des faits ont guidé la rédaction de ce travail un fil des quelque quatre cents notices qui le composent.

Il n'a nullement vocation à figer l'histoire ni ne prétend à l'exhaustivité. Son but, plus modeste, est de constituer un outil contribuant à la compréhension des relations internationales contemporaines.



Ancien élève de l'ENA et docteur en science politique, Georges AYACHE a été diplomate et a enseigné les relations internationales à l'Université Paris IX Dauphine avant d'œuvrer aujourd'hui au sein d'une grande firme pharmaceutique française. Professeur associé de Science politique à l'Université Jean Moulin, il est professeur à l'École des Hautes Études Internationales.

Professeur de Science politique à l'Université Paris V, Pascal CHAIGNEAU est Directeur scientifique de masters HEC et Directeur du Centre d'Études Diplomatiques et Stratégiques.

 ECONOMICA



ISBN 978-2-7178-5365-0

34 €



L'essor des chantiers navals turcs

Enseigne de vaisseau Benoit de Lacoste
École navale 2005

Cette étude a été réalisée dans le cadre du stage de découverte du monde maritime de l'École navale. Il a été effectué à l'Institut français de études anatoliennes d'Istanbul sous la direction de M. Toumarkine. Le travail a consisté, en premier lieu, à regrouper un ensemble d'informations. Elles ont été étayées, en un deuxième temps, par plusieurs entretiens dans des chantiers navals ou des compagnies maritimes. Le tout s'appuie sur de nombreux rapports d'organisations nationales ou internationales du monde maritime.

INDUSTRIE MARITIME TURQUE A UNE HISTOIRE. IL NE S'AGIT PAS UNIQUEMENT d'une industrie nouvelle apparue grâce à une conjoncture favorable. Elle doit son existence à une longue tradition. Constantinople est liée à la construction navale par la Corne d'Or (estuaire se jetant dans le Bosphore à Istanbul). C'est là que furent installées les premières flottes byzantines et que les Ottomans construisirent leurs galères. Elle conserve, dès lors, un passé qui se réaffirme aujourd'hui.

Après la première guerre mondiale, l'industrie navale se compose de quelques chantiers essentiellement placés sur la Corne d'Or et le long des côtes de la mer Noire. La construction approvisionne essentiellement des besoins locaux. C'est vers la fin des années soixante, avec la libéralisation de l'économie et l'ouverture des marchés, que les Turcs prennent conscience de leur potentiel. Les débuts sont difficiles car il faut affronter la concurrence, mais rapidement le phénomène se propage. En regardant les dates de construction des chantiers navals turcs, on remarque qu'une grande partie s'implante à Tuzla (au sud-est d'Istanbul) entre 1965 et 1980. La plupart de ceux qui étaient encore présents sur la Corne d'Or déménage pour les rejoindre.

Depuis, l'industrie maritime a pris forme et de nouveaux chantiers se sont créés. Ce n'est qu'au milieu des années quatre-vingt-dix que la production commence à augmenter et finit par tripler entre 2003 et 2006. Il s'agit d'un tournant stratégique pour l'ensemble des industriels du secteur. Malgré une certaine accalmie, dans les années 2001-2003, due à un contexte économique difficile, l'industrie maritime continue à croître et à prendre une place de plus en plus importante dans l'économie nationale.

Comment décrire alors ce phénomène de croissance des chantiers navals ? On sait que ce secteur d'activité est partagé entre les pays asiatiques qui conservent un quasi-monopole et quelques industries européennes. À la suite d'une forte demande des compagnies maritimes, leur production maintient une importante croissance. Face à cette hégémonie, les chantiers navals turcs représentent-ils vraiment un secteur émergent ? Pour répondre à cette question, nous examinerons, en premier lieu, l'industrie maritime turque dans son contexte international. Nous pourrions ensuite analyser la particularité de ces chantiers pour finir par les perspectives qui peuvent être envisagées.

[L'Industrie navale turque, aujourd'hui.]

La flotte turque face à la flotte mondiale.

Le commerce maritime mondial ne cesse de croître. Quatre-vingt-dix huit pour cent du transport des marchandises se font par voies maritimes. Il représente dans le monde plus de 7,1 milliards de tonnes en 2006. En 2007, la flotte internationale de commerce comporte 42 872 bateaux ce qui équivaut à plus d'un milliard de DWT repartis sur 156 pays.

La tonne de poids en lourd représente la masse totale qu'un navire peut prendre en soute (sa cargaison, l'équipage, l'essence, l'eau) pour rester dans ses lignes d'eau. Un DWT égale 1 000 kg. C'est une des normes internationales de tonnage les plus utilisées.

La flotte internationale a augmenté de 73,4 millions de DWT entre 2006 et 2007 (soit 1 914 bâtiments). Cette augmentation est la différence entre le nombre de bateaux construits et démolis.

L'ensemble est majoritairement réparti entre une trentaine de pays. Une large part revient à l'Amérique centrale (avec plus de 28% de la flotte internationale répartie entre Panama 22,8% et les Bahamas 5,3%) et 18,8% des bâtiments naviguant sous des pavillons asiatiques.

La flotte internationale est répartie sur plusieurs sortes de bâtiments. La flotte majoritaire en 2007 est celle des *tankers* qui représente 40,7% du tonnage mondial (avec 411 millions DWT). Les *dry bulk carriers* représentent 36% de la flotte mondiale (avec 363,6 millions DWT). 12,7% des navires de commerce sont des porte-conteneurs (avec 128,2 millions DWT). Suivent les cargos (comme les vraquiers ou les rouliers) et les transports de passagers qui représentent une plus faible part.

La flotte turque représente 0,7% du tonnage international. Elle comptabilise 1429 bateaux en 2006, ce qui équivaut à 7,2 millions DWT. On compte 448 bâtiments de tonnage supérieur ou égale à 1000 GRT (volume des surfaces productives du bateau, un GRT égale 2,83 m³).

On constate une diminution du tonnage face à une augmentation du nombre de bateaux; la flotte turque comportant de plus en plus de bateaux de faible tonnage. En effet, pour répondre aux tendances de son marché, l'industrie navale turque préfère investir dans une flotte de plus petit tonnage. On observe, entre les années 2001 et 2004, un creux de production qui correspond à une période de crise économique en Turquie.

La répartition de la flotte reste approximativement constante depuis 1997. Elle se compose de 37,2% de *dry bulk-carriers*, 10,1% de *tankers*, 3% de *tankers* chimiques, 1,4% de Ro-Ro, 12,3% de bateaux de pêche, 3,4% de *ferries* transportant essentiellement des passagers, 7,9% de remorqueurs, 2,9% de porte-conteneurs, etc.

Le commerce maritime turc face au commerce maritime international.

La croissance des échanges commerciaux (7% par an) oblige le commerce maritime à s'adapter, il croît ainsi de plus de 5% par an.

Le transport de marchandises représente plus de sept milliards de tonnes par an. Il concerne essentiellement le pétrole (33,4%), des cargaisons sèches comme le métal, les céréales, le sable ou le charbon (27,4%) et des produits commerciaux (37,7%).

Dans le cadre des échanges commerciaux avec la Turquie, la voie maritime monopolise largement le transport commercial extérieur. En 2006, 87,4% du commerce extérieur sont effectués par mer contre

1,1% par train, 10,4% par camion et 0,1% par avion.

On remarquera également qu'une part importante du commerce maritime est effectuée grâce au cabotage. Ce dernier représente, en 2006, 13,6 millions de tonnes chargées et 14,6 millions de tonnes déchargées. Les principaux ports concernés par le cabotage sont Izmit, Aliaga, Çanakkale, Izmir.

L'exportation et l'importation de produits en Turquie sont principalement effectuées par voie maritime. On note qu'en 2006 les bâtiments immatriculés à Panama sont les plus employés dans l'exportation de produits turcs (10 194 084 t.). Ils sont suivis de près par les bâtiments turcs (9 691 395 t.) et maltais (6 151 725 t.). En matière d'importation, on retrouve les mêmes pavillons mais la flotte turque domine largement avec 32 398 002 t., puis la flotte panaméenne avec 17 398 022 t., et le flotte maltaise avec 13 829 383 t.

Sur l'année 2006, les principaux produits exportés par la mer sont le métal (7,47 millions de tonnes), le feldspath (4,4 millions de tonnes), le pétrole lourd (4,1 millions de tonnes), le ciment (2,9 millions de tonnes) et des conteneurs (19,5 millions de tonnes). À l'importation, on trouve, en premier lieu, le pétrole lourd (21,9 millions de tonnes), le charbon (21,6 millions tonnes), l'aluminium brut (15,1 millions de tonnes), l'aluminium en plaques (7,7 millions de tonnes), le gaz liquide naturel (3,6 millions de tonnes) et des conteneurs (18,6 millions de tonnes).

L'industrie maritime et les chantiers navals turcs: un secteur en pleine croissance.

Face à une telle augmentation de la demande de transport maritime, les affré-

teurs doivent être soutenus, à la source, par les chantiers navals. Une demande de plus en plus croissante se fait sentir sur les marchés et le secteur est en pleine expansion.

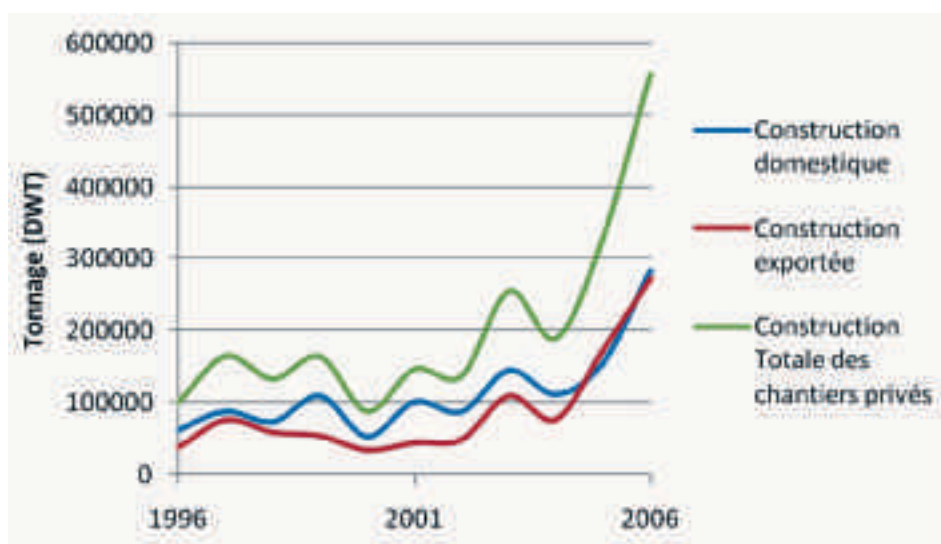
L'industrie des chantiers navals turcs se situe au huitième rang mondial avec 1 826 404 DWT construits en 2006 qui sont équivalents à 179 bateaux (soit 0,7% de la production mondiale). Mais elle doit faire face à une très forte concurrence des pays asiatiques qui représentent 89,9% du marché international.

La Corée du Sud a construit, en 2006, 91,47 millions DWT (1 274 bateaux), le Japon : 1,13 million DWT (1 129 bateaux), la Chine : 51,3 millions DWT (1 065 bateaux) et Taiwan : 2,6 millions DWT (48 bateaux).

Le graphique ci-dessous montre l'évolution de la production des chantiers turcs privés. Elle est une bonne illustration de la tendance suivie par le secteur de l'industrie maritime car elle expose ce qui a été construit dans les dix dernières années. On remarque que la production est en pleine croissance et que la moitié est vendue à l'extérieur.

Le marché turc évolue en fonction de la demande et s'adapte à la diversité des marchés. Il est ainsi spécialisé dans la production de certaines unités, telles les bateaux transportant des matières chimiques (plus de 50% des commandes du 1er semestre de l'année 2007), les *dry cargos* (11,7%) ou les porte-conteneurs (9,2%).

Un autre domaine permet à la Turquie de conserver une place honorable sur le marché de la production. Il s'agit de la construction de grands *yachts* de luxe. Devenant une des spécialisations nation-



les avec 61 *yachts* construits en 2006, elle se situe à la troisième place juste derrière l'Italie et les États-Unis.

On observe que les chantiers, pour la plupart, seront bientôt au maximum de leur capacité. Les carnets de commandes sont pleins, alors pour répondre à une forte augmentation de la demande, un nombre important de chantiers navals est en train d'être créé.

**[Les chantiers navals turcs :
un pôle technique
en transformation.]**

Face à l'essor du secteur maritime en Turquie, les industriels sont confrontés à plusieurs défis et doivent continuellement s'adapter à la demande. Étant majoritairement influencés par les marchés asiatiques, ils doivent trouver leur place et la conserver. Pour cela les chantiers turcs ont choisi de se spécialiser et d'occuper, au maximum, la seule place étroite qui leur permettra de se maintenir et de prospérer.

Le choix des entrepreneurs.

Alors que les marchés asiatiques proposent la construction de très gros porteurs, l'industrie turque a fait le choix de conserver son orientation vers les bâtiments plus petits. Ne dépassant pas les 25 000 DWT, elle reste dans une gamme de secteur relativement restreinte. La moyenne du tonnage de la flotte mondiale est 23 000 DWT en 2007. Il faut cependant prendre en compte que 55,3% de la flotte mondiale ne représentent que 30% du tonnage mondial. La présence de très gros porteurs se fait de plus en plus sentir. (*Lloyd's Shipping Economist*, 2006).

Les entrepreneurs turcs ont choisi cette politique pour deux raisons. Tout d'abord, ils n'ont pas véritablement la place nécessaire dans leurs chantiers pour construire d'aussi gros bateaux. Leur capacité maximale peut aller jusqu'à 80 000 DWT pour Deniz Endüstri. Les emplacements sont coûteux et les infrastructures non adaptées.

Cependant, les industriels n'ont pas choisi d'investir sur le marché du très gros porteur car il est moins sûr et plus volatil. C'est essentiellement le cas pour le marché des *tankers* pétroliers qui évolue en fonction d'une demande très variable. La compagnie Maersk, qui possède la première flotte mondiale, a perdu des gains sur les *tankers* à cause d'une offre trop supérieure à la demande (*La Tribune*, 2007).



On remarque que, pour les quatre plus grandes compagnies mondiales du transport de conteneurs, plus de 55% de la flotte sont constitués de bateaux inférieurs à 3 000 EVP, les plus gros pouvant aller jusqu'à 14 000 EVP (TEU en anglais – équivalent vingt pieds – est l'unité de mesure des conteneurs, il correspond à une boîte de 20 pieds de long, huit de haut et huit et demi de large.). Ces bateaux ont la capacité de pouvoir s'arrêter dans n'importe quel port. Ils n'ont pas de restriction d'accès due à leur taille. Ils deviennent donc intéressants pour les ports n'étant pas spécialisés dans l'accueil des gros porteurs.

L'émergence du marché turc peut aussi se comprendre par une spécialisation de plus en plus importante. Comme expliqué précédemment, le choix de ce type de bateau se fait également en fonction de sa taille et de la demande. On constate que l'ensemble des commandes effectuées en 2007 est tourné vers la construction de *tankers* chimiques. Ils représentent plus de 50% de la production des chantiers turcs. Il y a alors une volonté d'orienter le marché afin d'être plus performant sur un secteur. On remarque également l'importance des *dry-cargos* dont la production commence à diminuer au profit des *tankers* chimiques. Cette spécialisation vers certaines formes de bateaux n'est pas due au hasard, les industriels ont favorisé les navires à forte valeur ajoutée. La valeur ajoutée sur des bateaux spécialisés permet de faire face à l'importante production des porteurs traditionnels.

Les avantages des chantiers turcs.

Un des principaux avantages des chantiers turcs est le faible coût de la main-d'œuvre. Elle peut être répartie en deux catégories distinctes. Le personnel qualifié, composé de contremaîtres qui développent leur savoir faire, et une main-d'œuvre sans qualification qui forme un réservoir humain facilement ajustable. Cette forme d'industrie demande un important potentiel humain difficilement remplaçable par des machines.

Placés entre l'Europe et l'Asie, les chantiers turcs tirent profit de leur position. Ils représentent une main-d'œuvre relativement bon marché pour l'Europe, ce qui leur permet d'obtenir de faibles coûts de production. Par la suite, la proximité de l'Europe permet aux industriels occidentaux de pouvoir surveiller la production plus facilement que si elle était en Asie extrême-orientale. Les chantiers turcs profitent alors de leur position voisine et de leur faible coût de production pour attirer les clients européens. Ces derniers sont d'autant plus intéressants qu'ils représentent une part importante du commerce maritime. Parmi les cinq plus gros affréteurs mondiaux, quatre sont européens (Maersk Line, MSC, CMA/Delmas, Hapag-Lloyd/CP). Il existe donc un marché particulièrement favorable.

Afin de pouvoir conserver les liens avec les compagnies maritimes, les chantiers navals doivent se soumettre aux normes qui leur sont imposées. En effet, les affréteurs doivent disposer d'une flotte répon-

dant aux normes internationales de sécurité et de construction. Les chantiers sont donc directement concernés par l'évolution des normes de construction.

La situation avantageuse des chantiers turcs a permis, dans un cas précis, de profiter des normes imposées par l'Union européenne. Cette dernière demande aux *tankers* pétroliers de moins de 5 000 DWT de posséder une double coque avant le 1^{er} janvier 2008. Cette mesure européenne concerne en premier lieu les affréteurs européens qui ont préféré le faire essentiellement dans les chantiers turcs.

L'âge moyen de la flotte turque est 21,7 ans. Comparée à celui de la flotte internationale, il semble très avancé. En effet, l'âge moyen de la flotte internationale, en 2005, est de 12,3 ans et diminue avec le temps. De manière générale, les pays économiquement développés ont une flotte jeune (dix ans d'âge en moyenne) tandis que les pays d'Europe centrale, d'Europe de l'Est ou d'Asie possèdent des flottes de plus en plus vieilles (20 ans en moyenne). Une importante demande de rénovation apparaît en Europe centrale et en Europe de l'Est. Elle constitue alors une autre part intéressante du marché de l'industrie navale.

Compte tenu de l'âge moyen de la flotte turque et de la flotte d'Europe de l'Est, des complexes de maintenance deviennent indispensables pour leur entretien.

Les chantiers turcs ont une capacité de maintenance de dix millions de DWT par an. Cette capacité a été multipliée par cinq en six ans. L'activité de maintenance devient alors primordiale et prend une part de plus en plus importante sur le marché. Les chantiers trouvent en ce secteur, un nouveau moyen de se maintenir face à la concurrence asiatique encore orientée vers la construction neuve.

[Quelles perspectives pour l'industrie maritime turque ?]

Une ouverture et des investissements.

Les chantiers turcs étant dans un secteur de marché très délimité (tonnage moyen, bateaux spécialisés), ils conservent une position qui les laisse relativement indépendants des Asiatiques. Mais ils sont contraints de persévérer dans une stratégie offensive pour prolonger cette croissance.



C'est la raison pour laquelle ils continuent à démarcher des clients. Les investissements des compagnies maritimes arrivent progressivement et contribuent à véhiculer l'image des chantiers turcs. C'est le cas de Kalkavan ou Palmali Holding. Plusieurs travaillent avec Aveva (compagnie internationale spécialisée dans l'équipement maritime) dans la mise en place de pontons flottants mieux adaptés à leur objectif de maintenance. De manière générale, le secteur a investi 500 millions de dollars dans les infrastructures pour rénover et moderniser les moyens de productions. C'est la concrétisation d'une confiance qui règne dans ce secteur d'activité en pleine croissance.

Les chantiers navals doivent alors continuer à trouver des secteurs industriels qui puissent être propices à leur développement et répondre à une demande internationale. C'est notamment l'émergence de l'industrie navale de luxe. Cette industrie est en plein essor et ne manque pas de commandes. Alors que la production semblait relativement aléatoire jusqu'en 2004, le secteur se développe et arrive actuellement à la troisième place mondiale (avec 61 *yachts* construits en 2006), derrière les États-Unis et l'Italie.

Un secteur comportant des facteurs limitants.

La montée du prix du pétrole a des répercussions sur le prix du fret. En effet, le transport de marchandises devient de plus en plus cher et les compagnies veulent investir dans des bateaux de plus en plus

gros pour rentabiliser le déplacement des cargaisons. Il faut apporter une plus-value aux navires transportant du fret, ce qui se concrétise généralement par une augmentation de leur taille.

La spécialisation du marché turc sur des bâtiments de tonnage moyen peut s'avérer dangereuse face à la montée continue des prix du pétrole. L'augmentation des échanges commerciaux accompagnée de celle du prix du pétrole confirme qu'il faut pouvoir fabriquer des navires plus importants. Il faut donc que les chantiers arrivent à équilibrer leur politique afin de pouvoir continuer à répondre à une demande future.

Les chantiers turcs sont confrontés à un problème majeur qui est l'espace de production. Comme il a été dit précédemment, la plupart des chantiers est située à Tuzla et se regroupe pour avantager la sous-traitance. Cependant, l'émergence du secteur et la nécessité de construire de plus gros navires entraînent la création de nouveaux chantiers (environ 61 en 2007) qui doivent trouver un emplacement. C'est le projet *Yalova*. L'État turc loue l'ensemble des terrains à l'industrie navale. Cependant, il doit trouver des compromis afin de pouvoir favoriser l'ensemble des secteurs économiques turcs (notamment le tourisme côtier très prisé en Méditerranée). C'est la raison pour laquelle les nouveaux chantiers s'installent essentiellement le long des côtes de la mer Noire et à Yalova (sur la rive est de la mer de Marmara). L'État veut éviter de les polluer en les sur-

chargeant de complexes industriels. Cependant, la mer de Marmara est déjà fortement polluée, il existe donc un véritable enjeu environnemental.

Une des craintes du marché turc est la perspective de devoir se soumettre aux futures normes européennes. Actuellement, la production turque profite des faibles conditions sociales de son pays et de son faible niveau de normes (tant dans la sécurité que dans la construction et la protection de l'environnement). Mais une politique de contrôle est progressivement mise en place.

Cependant, une grande partie des bateaux turcs est encore sur la liste noire du mémorandum de Paris avec un risque moyen ou élevé. Il reste encore 7,5% des bateaux turcs qui sont immobilisés et les règles d'immatriculation des navires sont contraires à celles de l'Union européenne. Mis à part le lancement d'études, aucune mesure n'a été prise au sujet de la sécurité maritime. Le secteur de l'industrie navale a donc un nouveau défi à relever qui est de devoir maintenir sa flotte au niveau des normes européennes.

Enfin, on constate que les ports turcs sont en plein renouvellement. Ils sont confrontés à une importante vague de privatisation qui les restructure entièrement. On a pu voir que les échanges commerciaux turcs sont soumis à une croissance sans précédent, directement liée au nombre de bateaux arrivant dans les ports. Ces der-

niers ont alors pour mission de favoriser l'écoulement des cargaisons et doivent répondre à l'augmentation des besoins.

Face à cette augmentation, les ports ne sont pas adaptés et font l'objet de nouveaux investissements. Les défaillances sont surtout issues du manque d'infrastructures ferroviaires pour favoriser l'embarquement du fret sur des trains et d'une technologie inadaptée pour le chargement et le déchargement rapides.

Cet engorgement des ports se fait sentir au niveau de l'industrie navale. Chacun des bateaux attendant son déchargement ne peut être utilisé avec un rendement maximum. La demande ralentit ce qui influe sur la production. Certaines compagnies (comme Arkas Holding) ralentissent leur commandes, voyant l'encombrement des ports qui desservent leurs lignes.

[Conclusion.]

Les chantiers turcs ne sont pas un phénomène indépendant dans le monde de l'industrie maritime. Comme tous les chantiers navals, ils forment l'un des maillons de la chaîne d'approvisionnement des pays en produits de toutes sortes. Il en est même un des premiers. Il faut donc pouvoir assumer la demande qui découle de ceux qui sont en amont.

Confrontés à la concurrence incontournable des pays asiatiques, ils ont dû trouver leur place pour exister sur la scène internationale. Ils ont ainsi choisi d'occuper au mieux cet espace en apportant une plus-value à leur production. La spécialisation

de leur production et le choix du faible tonnage les ont placés sur un marché concurrentiel accessible. Mais leur émergence continue et ne se restreint pas à ce choix stratégique des entrepreneurs. Ces derniers ouvrent de nouveaux marchés comme celui du *yachting* de luxe, élargissent leur secteur d'activité (la maintenance) et commencent à investir dans de nouvelles infrastructures.

Cependant, de nouveaux défis s'ouvrent à eux. Ils doivent continuellement se soumettre aux normes internationales et accepter des paramètres qu'ils ne peuvent pas contrôler (l'engorgement des ports, la hausse du prix du pétrole). Profitant de la taille raisonnable de leurs industries, ils s'adaptent facilement, ce qui se concrétise par une augmentation des commandes. L'émergence de ce secteur est confirmée par l'afflux d'investissements issus autant des banques que des compagnies maritimes.

Les chantiers navals turcs se situent au huitième rang mondial. L'arrivée de 61 nouveaux chantiers va doper leur potentiel de production au niveau de celui de l'Allemagne (quatrième ou cinquième place mondiale). Ces chantiers sont en passe de devenir les premiers constructeurs de bateaux en Europe. Il y a donc un potentiel économique incontestable qui engendre des répercussions sur l'ensemble de la région. Il faut alors espérer que l'émergence d'une telle industrie, si importante soit-elle, ne se fasse pas au détriment de certaines qualités comme l'environnement ou la sécurité. ■



L'ASSAUT

GIGN

MARIGNANE - 26 DÉCEMBRE 1994 - 17H12

Roland MONTINS

Préfaces de Christian PROUTEAU, fondateur du GIGN
et de Denis FAVIER, commandant le GIGN en 1994

Les Éditions des **R**iaux



L'ASSAUT

Roland MONTINS

« L'attente des hommes n'est jamais aussi belle que lorsqu'elle est rompue par ceux qui l'ont vécu... »

Christian Prouteau, fondateur du GIGN - Extrait de la préface

L'attente un peu moite d'un avion, des passagers précipités vers les portes, des silhouettes noires qui se jettent à l'assaut, des individus, des objets, un flottement qui semble un concept, des silhouettes noires qui respirent, tombent au sol. Absolument, en arrière-plan, des passagers évanescents.

Dans le monde entier, ces images ont marqué les esprits...
C'était le soir même de Noël en 1994...

Au cœur de l'action, le récit est celui d'un des principaux acteurs de l'événement le plus marquant de la fin du vingtième siècle en matière de prise d'otages, l'assaut mené par le GIGN à bord de l'Aébus d'Air France sur l'aéroport de Marseille-Marseille.

Roland Montins, chef de groupe au GIGN, vous fait revivre les 54 heures de cette extraordinaire aventure où vous découvrirez le vrai visage de ces hommes hors du commun.

Pour la première fois, vous suivrez de seconde en seconde avec une exceptionnelle intensité, les 16 minutes qui permirent la libération de 173 otages et la neutralisation de quatre terroristes fortunés armés et prêts à tout, sans déplorer aucune victime parmi les otages et les forces de l'ordre. Roland Montins se souviendra de ce lundi 26 décembre 1994 comme le jour le plus dur, le plus intense, le plus pénible, mais le plus beau de sa carrière.



9 782049 51063 7

LES ÉDITIONS DES RIAUX
ISBN : 2-94981-063-1
Les Éditions des Riaux
www.leseditionsdesriaux.com



N ASSISTE ACTUELLEMENT À UNE EUROPÉANISATION DES ÉQUIPEMENTS de la Défense, et le domaine naval ne fait pas exception. Les exemples des chasseurs de mines tripartites de la classe *Eridan*, issus de la coopération entre la France, les Pays-Bas et la Belgique dans les années 1970-1980, des sous-marins *Scorpene* franco-espagnols (dont sont dérivés les S80 espagnols et le *Marlin* français), des frégates multimissions FREMM et des frégates *Horizon* franco-italiennes ainsi que le projet du deuxième porte-avions (PA2) franco-britannique illustrent bien ce propos. Si ce mouvement est lié à des contraintes économiques et à la recherche d'une plus grande synergie et interopérabilité entre les marines européennes, sans oublier la volonté politique sous-jacente, il l'est également au constat de l'émergence de nouveaux concurrents dans le domaine des constructions navales. Pour survivre sur ce marché en constante évolution, la tendance en Europe est au regroupement, qui donne naissance à des géants tels que DCNS-Thales en France, et Thyssen-Krupp-HDW (devenu TKMS) en Allemagne.

Mais plus que ces développements nationaux, l'avenir est aux projets internationaux. Ces projets, qui s'inscrivent dans un cadre institutionnel spécifique, font intervenir les différents acteurs européens dans leur domaine de spécialité. Dans cette optique, on s'intéressera plus spécifiquement à la contribution d'Elac-Nautik, petite entreprise kieloise spécialisée en électro-acoustique, aux programmes d'armement tant en Europe que dans le monde entier.

**[Les opérations d'armement,
un domaine qui s'internationalise.]**

Intégration d'Elac-Nautik dans les programmes d'armement internationaux

Enseigne de vaisseau Germain Ranquet
École navale 2005

L'acquisition d'armement est gérée en France par la Délégation générale pour l'Armement (DGA), organisme dépendant du ministère de la Défense. La responsabilité des opérations d'armement est néanmoins partagée entre la DGA, l'état-major des armées, le Secrétariat général pour l'Administration et les états-majors d'armées, auxquels il faut ajouter la Direction générale de la Gendarmerie nationale. Le processus est défini par l'Instruction générale 1514 du 7 mai 1988 sur le déroulement des opérations d'armement (DOA), dont la version actuelle (la quatrième) date du 17 septembre 2004. Le DOA se décompose en cinq stades, marqués par des jalons décisionnels relevant de différentes autorités selon l'importance de l'opération au regard de son intérêt militaire, son innovation technique, son poids financier, ses incidences industrielles, ses aspects internationaux, sa cohérence capacitaire. Selon son importance selon ces critères, l'opération est érigée en programme d'armement, voire en programme d'armement majeur.

Ce processus est un processus long dont les deux premières phases ont pour but la levée des risques et la recherche du meilleur emploi des crédits disponibles. Pour cela, durant le stade de préparation, le rôle de l'officier de cohérence opérationnelle et de l'officier correspondant état-major est, entre autres, d'analyser si le besoin opérationnel exprimé par l'état-major correspond à un besoin partagé par les autres armées, voire par les armées alliées. Si tel est le cas, il est intéressant, financièrement et diplomatiquement, d'avoir recours à un programme en coopération.

Du côté allemand, l'organisation et le constat sont les mêmes. L'armement des forces est la responsabilité de la Direction générale pour l'Armement (*Hauptabteilung Rüstung*, ou *Rü*), direction civile dépendant du ministère fédéral de la Défense (*Bundesministerium der Verteidigung*, BMVg).

DOA d'après l'instruction générale 1514

	<i>Jalon décisionnel de début</i>	<i>Autorité responsable</i>
Préparation	Objectif d'état-major	État-major d'armée
Conception	Dossier de lancement de conception	Ministre ⁽¹⁾ ou DGA
Réalisation	Dossier de lancement de réalisation	Ministre ⁽¹⁾ ou DGA
Utilisation	Mise en service opérationnel	État-major d'armée
Démantèlement	Retrait du service actif	État-major d'armée
Stade	Jalon décisionnel de début	Autorité responsable

L'organisation des opérations d'armement se fait selon le même modèle, en quatre phases (comme décrite dans le tableau ci-dessous).

européenne, les ministres de la Défense français, allemands, italiens et britanniques ont signé un accord administratif le 12 novembre 1996, créant l'Organisation

Déroulement d'une opération d'armement BMVg (données BMVg)

<i>Phase</i>	<i>Jalon</i>	
<i>Analysephase</i>	Analyse	<i>Systemfähigkeitsforderung</i> Exigence de capacités de système
<i>Projektierungsphase</i>	Conception	<i>Abschließende funktionale Forderung</i> Exigence fonctionnelle finale
<i>Einführungsphase</i>	Lancement	<i>Realisierungsgenehmigung</i> Autorisation de réalisation
<i>Nutzungsphase</i>	Utilisation	<i>Abschlussbericht</i> Rapport de clôture

Cette proximité dans les structures des programmes d'armement permet la multiplication des programmes menés en coopération. Dans le domaine naval, on peut citer les chasseurs de mines tripartites de la classe *Eridan*, issus de la coopération franco-belgo-néerlandaise dans les années 1980 (le premier de la série, l'*Eridan*, a été mis sur cale à Lorient en 1977, le dernier, le *Sagittaire*, en 1993), et plus récemment le programme FREMM dont l'autorisation de réalisation a été signifiée en novembre 2006, et le projet PA2 mené en coopération avec la Grande-Bretagne.

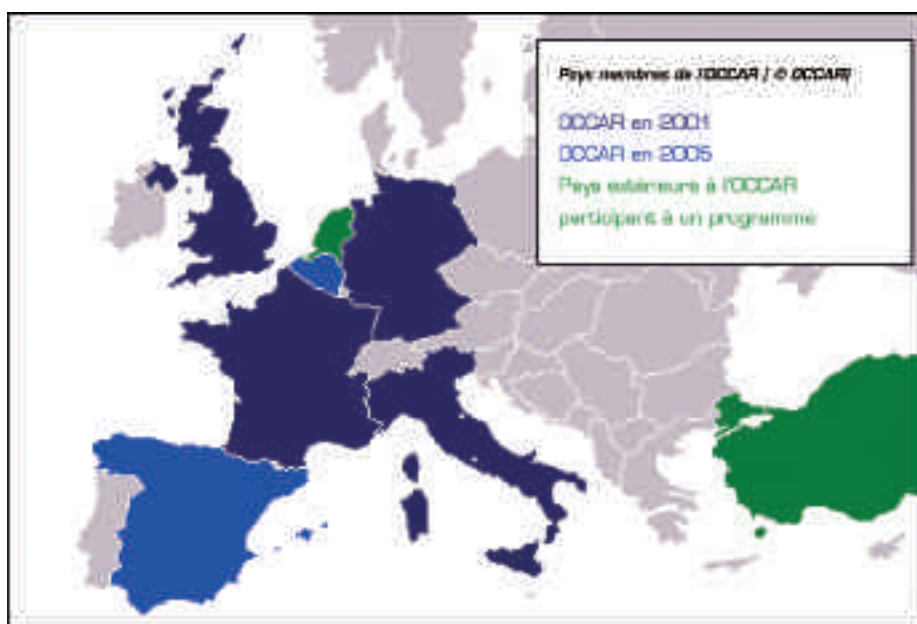
On peut également citer, dans le cadre plus général des autres armées, l'avion de transport lourd A400M, l'hélicoptère *Tigre*, le système *Cobra*. On constate que la coopération franco-allemande est quasiment absente dans le domaine naval. Cela est dû à la concurrence des deux géants de l'industrie navale européenne, le français DCNS ⁽²⁾ et l'allemand TKMS ⁽³⁾ Mais cela n'empêche nullement les agences d'armement (DGA et Rü) de travailler ensemble. C'est ainsi que pour coordonner les différents programmes menés en coopération

conjointe de coopération en matière d'armement, l'OCCAR. Le traité "Convention OCCAR" du 28 janvier 2001 a donné un statut juridique à cette organisation, qui a été rejointe par la Belgique et l'Espagne respectivement en 2003 et 2005. La Turquie et les Pays-Bas participent également à des

programmes sans toutefois faire partie de l'OCCAR. Véritable interface entre les pays-membres et les industriels, cette organisation gère actuellement sept programmes d'armement, les programmes de l'avion A400M (France, Allemagne, Belgique, Espagne, Turquie, Grande-Bretagne), du véhicule *Boxer* (Pays-Bas, Allemagne), du radar *Cobra* (France, Allemagne, Turquie, Grande-Bretagne), des frégates FREMM (France, Italie), des missiles FSAF-PAAMS (France, Italie, Grande-Bretagne), *Roland* (France, Allemagne) et des hélicoptères *Tigre* (France, Allemagne, Espagne); la France participe à six d'entre-eux, l'Allemagne à cinq dont quatre avec la France.

Dans le domaine naval, ce mouvement est en particulier lié à un constat industriel. En effet, le marché de l'armement naval et, en particulier, des sous-marins classiques, est dominé en Europe par trois industriels, l'espagnol Navantia, le français DCNS, et l'allemand TKMS. Les concurrents traditionnels dans ce domaine sont les Russes, dont le *Kilo* a été exporté en Inde, en Chine, en Pologne, en Roumanie, en Algérie et en Iran, et dont l'*Amur* (version export du *Lada* qui doit entrer en service dans la marine russe cette année) est présenté à l'Inde et au Venezuela.

Les chantiers navals américains, du fait de la volonté politique de ne construire que des sous-marins nucléaires, ont perdu cette compétence: le dernier sous-marin classique américain, USS *Blueback*, dernier des trois sous-marins de la classe *Barbel*, lancé en 1959, a été retiré du service en 1990.



Cependant, certains pays asiatiques font leur entrée sur ce marché.

Le Pakistan bénéficie d'un transfert de technologie de DCN lui permettant de construire des *Agosta 90B* à Karachi et de les vendre à l'export ; ce qui ne l'empêche nullement d'envisager très sérieusement l'acquisition de sous-marins U214 allemands. L'Inde, après avoir assemblé en 1992 et 1994 deux sous-marins type U209 à Mumbai et commandé six *Scorpene* qui y seront également construits, a reconnu, le 10 septembre 2007, être engagée dans un projet de sous-marin nucléaire, dans lequel elle bénéficie de l'expertise russe.

mais les programmes concurrents *Barraкуда* du côté français et U214 du côté allemand rendent ce projet difficilement réalisable. La coopération passe ainsi, dans ce cas précis du domaine naval, plus par des contacts épisodiques entre entreprises à vocation internationale que par des véritables programmes communs franco-allemands.

[Elac-Nautik, une entreprise à vocation internationale.]

La société Elac-Nautik est née en 1926 de la réunion d'un petit groupe de chercheurs

tre un succès mondial. Les relations d'Elac-Nautik avec la marine allemande reprennent cependant dès 1956 et la recréation de la *Bundesmarine*. Aujourd'hui, Elac-Nautik, qui a été rattachée en 1998 au groupe américain L-3 Communications, équipe la plupart des navires de la *Deutsche Marine* ⁽⁴⁾ en systèmes de sonar, de communication sous-marine, et de navigation type échosondeurs, notamment en tant que fournisseur de sociétés plus importantes telles Atlas Elektronik (filiale de TKMS et EADS). L'ouverture au marché civil s'est également développée, et Elac-Nautik propose des équivalents civils de ses



Agosta 90B pakistanais à Karachi (© DR).

La Corée du Sud a mis sur cale un sous-marin de type 212/214 en 2003 à Ulsan, après avoir construit huit unités du type U209, et espère mener à bien son projet de submersible océanique DSX 3000, puis le sous-marin nucléaire d'attaque prévu pour 2012. Le Brésil, après la fabrication à Rio de Janeiro de quatre U209, prévoit cinq unités nationales d'ici 2013, et entend lancer son premier sous-marin nucléaire, d'ici 2020.

Pour faire face à cette nouvelle concurrence, un projet franco-allemand est en cours de discussion entre DCNS et TKMS,

de Kiel qui étudiaient la propagation des ondes sonores dans l'eau. De leurs recherches sont nés les premiers outils de transmission de signal et de navigation tels les échosondeurs. Le domaine de recherche de cette société l'amène progressivement à se rapprocher de la marine allemande, et c'est ainsi que, de 1938 à 1945, Elac-Nautik travaille exclusivement pour la *Kriegsmarine*, et est gérée par la *Wehrmacht*. L'ouverture au marché civil se fait après la guerre, avec le développement, en 1951, du premier échosondeur à l'intention des navires de pêche, le *Fischluppe*, qui rencon-

produits à l'intention des navires type *cruisers* et *ocean-liners*.

En particulier, Elac-Nautik participe au programme allemand U212/214, développé par TKMS et destiné, d'une part, à la *Deutsche Marine* (qui a commandé quatre exemplaires) et, d'autre part, à l'exportation avec deux exemplaires pour l'Italie, quatre pour la Grèce, et trois pour la Corée du Sud. Au sein de ce programme, elle réalise, en coopération avec Atlas Elektronik, le système d'armes de torpille lourde DM2A4 (*Seahake*), les leures TAU2000, et le système de sonar intégré DBOS.

Place d'Elac-Nautik au sein du groupe L-3 Com (source L-3 Com Elac-Nautik)

	<i>L-3 Communications</i>	<i>Elac-Nautik</i>
Effectifs	63 000	150
Taux en % du groupe L-3	-	0,24 %
Chiffre d'affaire 2006	12,5 giga euros	20 millions d'euros
Taux en % du groupe L-3	-	0,16 %

Elac-Nautik est une société relativement petite, qui compte 150 employés sur l'unique site de Kiel. Ce petit format permet de centrer son attention sur le client, de manière à fournir un produit qui réponde parfaitement au cahier des charges que celui-ci impose, avec un nombre restreint

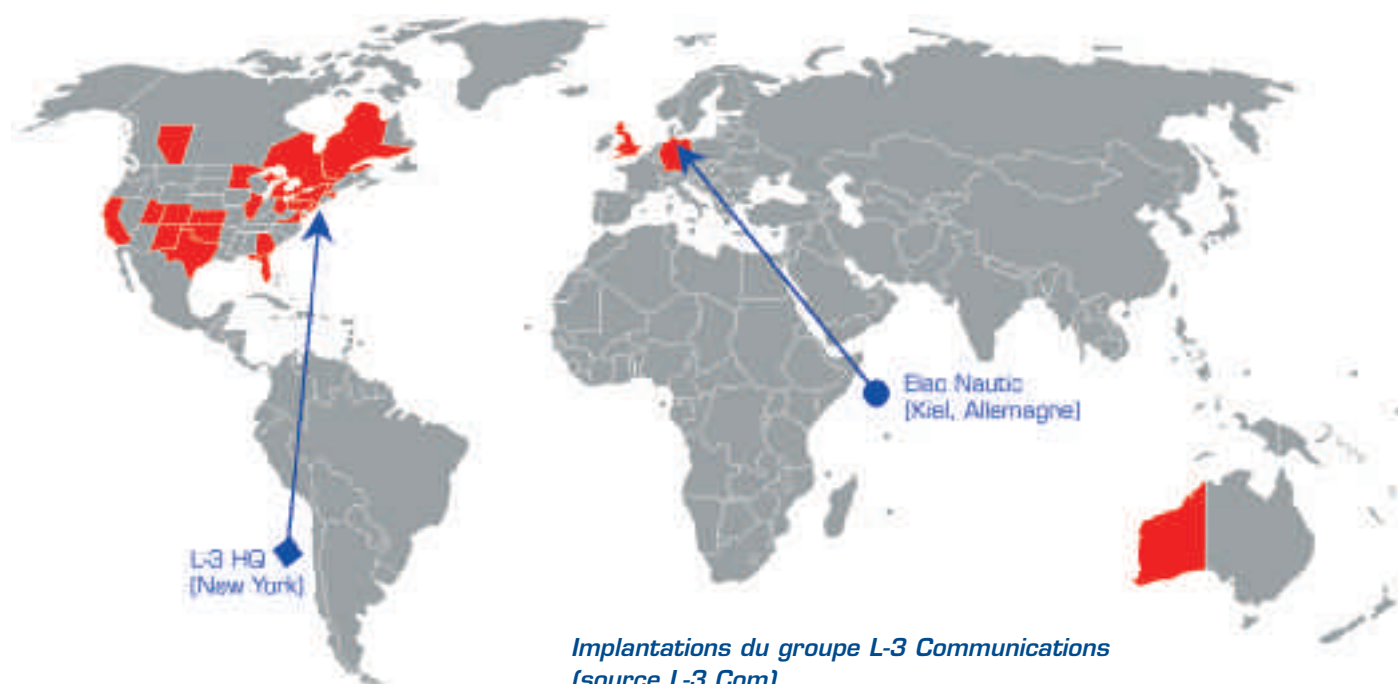
d'intermédiaires entre le client et l'atelier. Il permet naturellement aussi une véritable connaissance de l'entreprise par ses employés, de manière à ce que chaque département soit parfaitement au courant des évolutions, progrès ou contre-temps des autres. Cela permet, par exemple, au

département Marketing et Ventes de tenir le client au courant des dernières nouvelles de l'atelier.

Le groupe auquel elle appartient, (L-3 Communications) est, à l'inverse, une tentaculaire multinationale, comptant plus de 63 000 employés sur 99 implantations réparties à travers le monde. Il est spécialisé dans les systèmes de renseignement, surveillance et reconnaissance (ISR : *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*), les systèmes de communication sécurisés, les produits avioniques et océaniques (et la formation associée), les composants micro-ondes, la télémétrie, l'instrumentation et, enfin, l'instrumentation pour les navigations spatiale et maritime.

Extrait du tableau 2006 des projets en cours (source Elac-Nautik)

<i>Désignation du projet</i>	<i>Début</i>	<i>Fin</i>	<i>Client/Destinataire</i>	<i>Produit</i>
NGPV Malaysia	01/02/01	28/02/09	PSC/RMN	NDS 3060 (sonar de navigation)
NH-90 / kommerziell	22/12/02	01/09/09	Galileo Avionica/Italian Navy	HELTRAS (sonar immergé pour NH90)
DCN - SSK Malaysia	13/11/03	01/08/07	DCN/Malaysian Navy	sondeurs, balises sonar...
LOPAS Pakistan	01/07/04	30/04/08	Pakistanische Navy	LOPAS (sonar passif)
UAE Baynunah	01/02/06	01/12/12	Abu Dahbi Shipbuilding/UAE Navy	NDS 3070 (sonar de navigation)
DARIUS	01/06/06	31/10/08	Lürssen Werft	DARIUS (sonar pour yacht)
OPAL	01/06/06	31/10/08	Lürssen Werft	OPAL (id.)
S80 Navantia	01/08/06	01/09/13	Navantia	VE 5900 (sondeur)
SB3020 / Shirase	01/08/06	31/12/07	Klein/Toyo	SB 3020 (balise sonar)
P75 - UT3000	01/12/06	01/12/10	Thales	UT 3000 (téléphone sous-marin)
P75 - VE5900	01/12/06	01/12/10	SAGEM	VE 5900 (sondeur)
UT3000 Entwicklung	Tbd	30/03/07	Intern Elac-Nautik	-



Elac-Nautik contribue, au sein du groupe Oceans, à une infime partie de l'activité et du chiffre d'affaire du groupe. Cette disproportion entre la société kieloise et la maison-mère donne, à Elac-Nautik, une très grande autonomie et lui permet d'agir comme une entreprise indépendante qui n'a que très peu de contact avec les bureaux new-yorkais du groupe. Seule une décision engageant des fonds supérieurs au budget d'Elac-Nautik peut faire l'objet d'un contact.

Notamment, cela lui permet de choisir elle-même les contrats à honorer.

On remarque qu'à première vue, les projets d'Elac-Nautik concernent tant des clients civils (*Lürssen Werft*) que des clients militaires, parmi lesquels les marines asiatiques figurent en bonne place

[Participation aux programmes d'armement.]

Les programmes actuels, menés en coopération internationale, offrent de larges marges de manœuvre aux entreprises de construction navale, quoique soumises à des pressions étatiques non négligeables. Les projets dépassant le cadre national, les appels d'offre passés par ces entreprises concernent autant les entreprises nationales qu'européennes. C'est ainsi que dans le cas du programme de sous-marins S80 espagnol de Navantia (qui doit remplacer les S70 de la classe *Daphné*) ins-



Sous-marin de type U212 (© HDW)

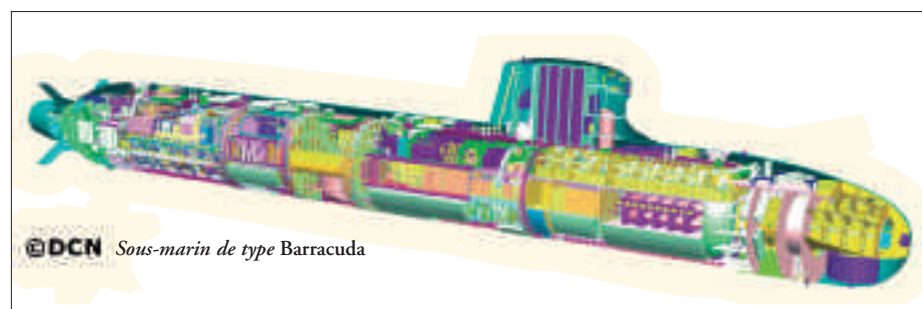
piré du programme *Barracuda* (ci-dessous), si le système de direction de combat est américain et fourni par Lockheed Martin, les torpilles sont les torpilles lourdes allemandes *Seahake* d'Atlas Elektronik, qui équipent les sous-marins U212 de la *Deutsche Marine*; programme auquel participe Elac-Nautik. Ces sous-marins S80 seront, par ailleurs, équipés de sondeurs VE5900 d'Elac-Nautik.

Plus récemment et plus proche de nous, le programme NH90 vise à remplacer les hélicoptères européens par un appareil commun, conçu par NH Industries, entreprise commune de l'italien AgustaWestland (32%), du franco-allemand Eurocopter (62,5%) et du néerlandais Stork Fokker (5%). Ce programme comporte deux versions, une version de transport, le NH90 *Tactical Transport Helicopter* (NH90 TTH), et une version navale embarquée, le NH90 *NATO Frigate Helicopter* (NH90 NFH). C'est cette version qui a été retenue pour la

Marine nationale. Au total, ce programme représente 495 commandes fermes et 60 options, représentant quatorze pays⁽⁵⁾. Au sein du programme NFH, plusieurs versions d'armement sont proposées. Chaque partenaire souhaite en effet monter ses propres systèmes, ce qui aboutit à de très nombreuses déclinaisons du même appareil, chacune devant faire l'objet d'essais. C'est là une des limites des programmes en coopération. Ainsi, les marines française, norvégienne et suédoise intégreront le système de sonar immergé *Flash* (*Folding Light Acoustic System for Helicopters*) *Sonics* de Thales Underwater Systems, alors que les marines néerlandaise, italienne et allemande intégreront le système *Helras* (*Helicopter Long Range Active Sonar*), conçu et produit par Elac-Nautik, en coopération avec Galileo Avionica.

Cette participation aux programmes européens ne doit cependant pas occulter ce qui fait la majeure partie de l'activité de la société Elac-Nautik: les programmes étrangers, en particulier asiatiques.

La Marine royale malaisienne (RMN) a signé en 2002 un contrat portant sur deux *Scorpene*, le premier construit par DCNS, le deuxième par Navantia; les deux sous-marins, devant entrer en service en 2009, seront équipés du système de sonar passif *Lopas* d'Elac-Nautik, ainsi que de sondeurs VE5900 et de téléphones sous-



© DCN Sous-marin de type Barracuda

[Conclusion.]



En rouge, les marines équipées de matériels L-3 Com Elac-Nautik (source Elac-Nautik)

marins UT2000. Parallèlement, la RMN a commandé six corvettes de type *Meko A-100*, dont la première, *KD Kedah*, a été mis en service en juin 2006. Ces corvettes, construites par Blohm + Voss à Hambourg et assemblées par PSC Naval Dockyards à Lumut en Malaisie, sont équipées du système de sonar de navigation et de détection de mine MDS 3060.

Un autre secteur géographique très porteur est le Proche-Orient et les pays arabes. Les Émirats arabes unis ont lancé, en 2004, la construction de six nouvelles corvettes multimissions de classe *Baynunah*. Ces corvettes, construites en coopération entre Abu Dhabi Shipbuilding et les Constructions mécaniques de Normandie, seront équipées du sonar de navigation et de détection de mines NDS 3070 *Vanguard* (version améliorée de MDS 3060, produit phare d'Elac-Nautik).

Le Pakistan bénéficie, depuis 1994, d'un transfert de technologie de DCN lui permettant de construire des *Agosta 90B* à Karachi. Cette classe de sous-marins, nommée *Khalid*, est initialement équipée de la suite sonar TSM 223 de Thales Underwater Systems, qui est en cours de remplacement (2004-2008) par le système de sonar *Lopas* (qui présente l'avantage certain d'être opérable avec les antennes et hydrophones existants) d'Elac-Nautik.

Enfin, il est de plus en plus courant d'équiper les navires militaires d'équipement civil, notamment pour ce qui est des équipements de navigation et de sécurité. C'est ainsi que la Force maritime d'autodéfense japonaise a choisi pour le *Shirase*, son navire brise-glace, la balise sonar SB3020. En tout, plus de 45 marines dans le monde utilisent des produits Elac-Nautik.

Le marché des constructions navales se mondialise. Dans le cadre européen, les similitudes de structure des opérations d'armement permettent une véritable synergie, qui est formalisée par le développement de l'Organisation conjointe de coopération en matière d'armement. Cette coopération est cependant entravée dans ce domaine par la concurrence entre les entreprises nationales, en particulier dans le couple franco-allemand. Dans ce contexte de mondialisation des constructions navales, il devient possible à des petites entreprises telles Elac-Nautik, qui est située à Kiel, de participer à des projets et programmes d'armement dans le monde entier, en concurrence parfois avec des sociétés multinationales bien plus importantes. C'est ainsi que plus de 45 marines dans le monde sont clientes de cette entreprise qui ne jouit pourtant pas d'une grande notoriété.

Il est cependant à déplorer que la coopération franco-allemande, moteur historique de la construction européenne, soit freinée dans le domaine naval par la concurrence de DCNS et TKMS ; que les divergences entre Navantia et DCNS aient conduit les deux entreprises à sortir, en plus du *Scorpene* conçu en coopération, respectivement le S80 et le *Marlin*, créant une concurrence interne supplémentaire. Les expertises des géants européens de l'industrie navale, notamment dans le domaine sous-marin, devraient au contraire imposer l'Europe comme acteur incontournable, loin devant les pays émergents. ■



A400M (vue d'artiste).

- (1) Pour un programme d'armement.
- (2) Fruit de la fusion partielle de DCN et Thales en mars 2007.
- (3) Issu de la fusion de Thyssen-Krupp et Howaldtswerke Deutsche Werft en janvier 2005, TKMS englobe de plus les allemands Nobiskrug, Blohm+Voss et Nordseewerke, le danois Kockums, et le grec Hellenic Shipyards Co.
- (4) La *Bundesmarine*, créée en 1956, a pris le nom de *Deutsche Marine* lors du démantèlement de la *Volksmarine* (marine de la RDA) et de la réunification de l'Allemagne, les 2 et 3 octobre 1990.
- (5) <http://www.naval-technology.com/projects/nh90/>



Les concepts de remorquage d'urgence en France et en Allemagne

Enseigne de vaisseau Marion Busser
École navale 2005

LE TRAFIC MARITIME LE LONG DU LITTORAL ALLEMAND ET FRANÇAIS EST considérable avec plus de 20 % de la circulation mondiale en mers du Nord et Baltique, et en Manche. Les risques d'accidents sont donc importants et n'ont pas épargné ces deux États. Les catastrophes écologiques liées au naufrage de l'*Erika* (1999) ou du *Pallas* (1998) ont ancré la volonté de prévenir de tels accidents par une action et une collaboration efficaces entre les différents partenaires et États. Le remorquage d'urgence en constitue une composante essentielle.

Afin d'envisager une collaboration plus importante entre la France et l'Allemagne, il est intéressant de connaître les points communs ou différences qui existent entre les concepts de remorquage d'urgence français et allemand. Ceux-ci proviennent surtout du fait que ces deux pays ont une organisation et une culture politique différentes. Quelles caractéristiques du pays même ont collaboré à sa définition ? Quels sont les moyens mis en œuvre ? Comment et par qui sont-ils dirigés ? En quoi consistent les exercices d'entraînement ?

[Concept et définition.]

La différence principale dans la conceptualisation du remorquage d'urgence et du sauvetage en mer en général provient du fait que la France est un État centralisé alors que l'Allemagne est une république fédérale. Celle-ci doit donc compter avec les cinq États côtiers pour organiser la lutte en mer.

La réponse allemande aux fortunes de mer.

Le concept allemand découle de la définition donnée aux "*komplexen Schadenslage*", ce qui signifie littéralement "*situation de dégâts complexe*". Par ceci, on entend tous les accidents en mer qui peuvent mettre en danger des vies humaines ou la circulation nautique, nuire à l'environnement ou à des biens de valeur. C'est le cas, par exemple, d'un incendie à bord, d'une collision ou un échouement. C'est pourquoi, le remorquage d'urgence allemand est défini de la manière suivante, d'après *SeeAufgG* : il s'agit de l'aide apportée à un navire étant dans l'incapacité de manœuvrer afin d'éviter de mettre en danger la circulation nautique, d'être mis en danger par celle-ci et de minimiser les risques pour l'environnement. Concrètement, il s'agit de faire passer une ligne de remorque sur le navire en difficulté et de le maintenir en mer jusqu'à ce qu'il ait retrouvé sa capacité de manœuvre, que l'armateur puisse se charger sans danger de son remorquage ou qu'il soit d'une autre manière éloigné du danger. Pour mener à bien ces différentes actions, les objectifs fixés par l'*Havariekommando*, organe coordinateur du sauvetage en mer, sont les suivants :

- un navire en détresse doit pouvoir être atteint au maximum en deux heures ;
- il y a une équipe prête à embarquer sur le navire sinistré en mer du Nord et en Baltique ;
- le niveau d'alerte est le même en mer du Nord et en Baltique ;
- les remorqueurs sont à la disposition de l'*Havariekommando*, sept jours sur sept et 24 heures sur 24 ;
- en fonction des conditions climatiques (à partir de huit beaufort), les remorqueurs rejoignent leur position d'alerte.

Pour comprendre le concept de remorquage d'urgence en Allemagne, il est important de constater que le trafic maritime est différent en mer du Nord et en Baltique et que les navires concernés ne sont donc pas les mêmes. En mer du Nord transitent 100 000 navires par an qui sont pour la plupart des *tankers*, des porte-conteneurs des

quatrième et cinquième générations, des navires frigorifiques ou des transporteurs de voitures. En Baltique, ce sont 2 000 *tankers*, *ferries* ou porte-conteneurs qui se croisent tous les jours.

L'Allemagne peut s'appuyer sur des accords interrégionaux comme la convention Helcom qui coordonne la

lieux de l'accident en 40 minutes maximum.

Le trafic maritime dans la zone de responsabilités maritimes françaises est considérable. 45 000 navires par an empruntent le rail d'Ouessant, ce qui fait 333 000 tonnes d'hydrocarbures et 9 000 tonnes de produits toxiques par jour. On retrouve aussi

qui transitent régulièrement entre la France et l'Angleterre et 1 000 pêcheurs immatriculés. La Méditerranée n'est pas en reste avec 30% du commerce pétrolier. La France comme l'Allemagne participe à des accords régionaux.

Outre ceux de Bonn, décrits plus haut, le plan *Manche* entre la France et le Royaume-Uni prévoit une collaboration lors d'actions SAR et pour la lutte contre les pollutions. Dans ce domaine, il existe aussi le plan *Biscaye* entre la France et l'Espagne.

[Le déploiement et les caractéristiques des remorqueurs de haute mer.]

La France a une grande ouverture sur la mer avec 5 500 km de côtes rien qu'en métropole. L'Allemagne, elle, ne compta-

lutte commune contre la pollution entre les différents pays riverains de la mer Baltique.

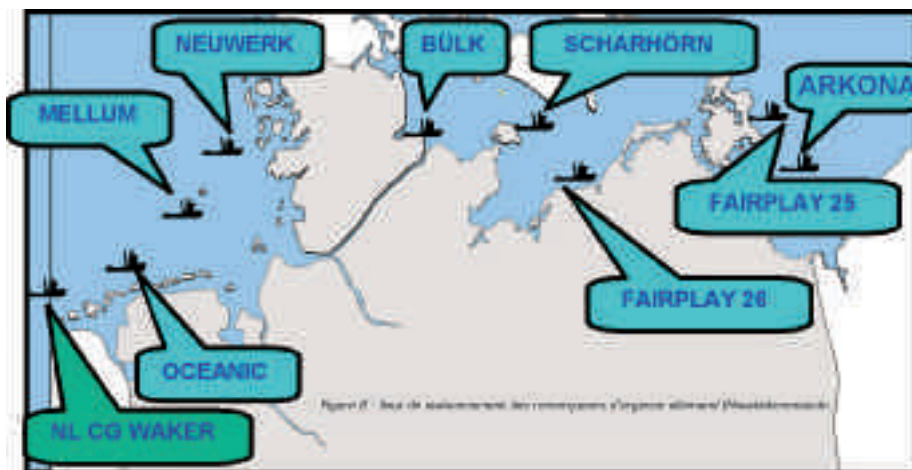
Les accords de Bonn ont le même objectif et ont été signés par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède, le Royaume-Uni et l'Union européenne.

France : trois zones d'action.

Le littoral français est divisé en trois zones de responsabilités maritimes. Ce sont les zones Manche/mer du Nord (Cherbourg), Atlantique (Brest) et Méditerranée (Toulon). Chacune est dirigée par un préfet maritime, représentant le gouvernement pour l'action de l'État en mer.

Il coordonne les actions d'urgence avec l'aide des différents acteurs du monde maritime qui sont entre autres la Marine nationale, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), les remorqueurs de haute mer et ceux spécialisés dans la lutte contre les pollutions. Il travaille aussi avec les autorités civiles présentes sur place. Les remorqueurs sont affrétés par la société civile Les Abeilles International depuis 1976, au profit des différents préfets maritimes.

Le remorquage d'urgence est utilisé en France afin d'éviter un cas de fortune de mer, d'aider et de sauver le navire en difficulté et de minimiser les risques de pollution. Pour atteindre ce but, les remorqueurs doivent être prêts à partir sur les



le long du littoral atlantique 70% de la pêche française; 20% de la circulation maritime mondiale se déroulent en Manche avec de 700 à 800 navires par jour dans le détroit du pas de Calais, 7 000 passagers

bilise que la moitié, c'est-à-dire 2 389 km. De ce fait, la capacité de remorquage de ces deux pays est différente.

Toutefois, elle s'appuie sur une logique commune : couvrir la totalité du littoral.



Les remorqueurs allemands.

Pour couvrir la totalité du littoral allemand, l'*Havariekommando* a, à sa disposition, quatre remorqueurs multifonctions et quatre

remorqueurs (figure 2). Il existe de plus un partenariat "Quick response" entre l'Allemagne et les Pays-Bas qui prévoit qu'un remorqueur allemand et un remorqueur hollandais soient à la disposition des deux pays afin d'arriver sur le lieu de l'accident le plus rapidement possible.

En mer du Nord, on trouve deux remorqueurs multifonctions, le GS *Neuwerk* (Süderoogsand) (figure 3) et le GS *Mellum* (Helgoland) (figure 4). Le remorqueur allemand BMS *Oceanic* (Norderney) et le remorqueur hollandais BMS *Waker* (Rijkswaterstaat) sont dévolus au partenariat entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Le GS *Neuwerk* a un câble de remorque de 1 000 m de long d'un diamètre de 62 mm.

En mer Baltique, il y a aussi deux remorqueurs multifonctions, le GS *Arkona* (Saßnitz) (figure 5) et le GS *Scharhörn* (figure 6) (N'lich Hochwater Bucht), et trois remorqueurs, le *Fairplay 25* (Saßnitz), le *Fairplay 26* (Warnemünde) et le *Bülk* (Kieler Förde). Leurs caractéristiques techniques sont décrites dans le tableau ci-dessous (en figure 7).

Les remorqueurs d'assistance et de sauvetage français.

Les trois préfets maritimes ont à leur disposition cinq remorqueurs d'assistance et de sauvetage qui sont répartis entre les régions maritimes Manche/mer du Nord, Atlantique et Méditerranée (figure 8).

Il existe deux types de remorqueurs d'assistance et de sauvetage mis en œuvre par la société "les Abeilles International". Le plus ancien est le type *Abeille Flandre* (figure 9). L'*Abeille Flandre* et l'*Abeille Languedoc* ont été mis en service à la fin des années soixante-dix et sont stationnées réciproquement à Toulon et à La Rochelle.

L'autre type de remorqueur est le type *Abeille Bourbon* (figure 10). L'*Abeille Bourbon* et l'*Abeille Liberté* ont été mis en service en 2005 et sont stationnés l'un à Brest, l'autre à Cherbourg. Ces deux bateaux ont un



Figure 8 : répartition des remorqueurs d'assistance et de sauvetage français et des CROSS le long du littoral français.

câble de remorque de 1 600 m de long et d'un diamètre de 80 mm.

Le dernier remorqueur est affrété conjointement par la France et l'Angleterre. L'*Anglian Monarch* (figure 11) a été construit en 1999 et surveille le détroit du pas de Calais. Leurs caractéristiques techniques

sont décrites dans le tableau situé en page suivante).

[Organisation et équipement.]

L'organisation du sauvetage en mer et, en particulier, du remorquage d'urgence est



Caractéristiques	GS Mellum	GS Neuwerk	GS Scharhörn	GS Arkona
Longueur hors tout	80,45 m	78,91 m	56,12 m	69,2 m
Largeur	15,11 m	18,63 m	14,12 m	14,5 m
Tirant d'eau maximum	5,7 m	5 m	4,5 m	4,5 m
Vitesse à pleine charge par mer belle	16 kn	15 kn	14 kn	13,1 kn
Traction au point fixe	96 t	113 t	40 t	40 t
Déplacement pleine charge	2546 t	3422 t	1037 t	2056 t
Équipage	-	16 h	-	-

<i>Caractéristiques</i>	<i>Abeille Flandre</i>	<i>Abeille Bourbon</i>	<i>Anglian Monarch</i>
Longueur hors tout	63,4 m	80 m	58 m
Largeur	14,4 m	16,5 m	14,1 m
Tirant d'eau max	7 m	6 m	6,8 m
Vitesse pleine charge par mer belle	17 kn	19,5 kn	-
Puissance	13 040 hp	21 740 hp	11 400 hp
Traction au point fixe	160 t	209 t	152 t
Déplacement pleine charge	3 500 t	4 200 t	1 485 t
Équipage	12	12	-

liée à l'organisation étatique des deux pays. L'Allemagne est un pays fédéral qui, par son histoire et sa culture, préfère une hiérarchie horizontale alors que la France, État centralisé, s'appuie sur une hiérarchie verticale. Les instances concernées sont de plus, l'une civile, l'autre dirigée par un amiral.

Allemagne: une organisation civile avec l'Havariekommando.

L'Havariekommando a été créé en 2003, suite au naufrage du *Pallas* (1998), pour coordonner l'action commune du gouvernement central et des États côtiers lors de sauvetages en mer. Il s'appuie pour cela sur différents partenaires dont il peut réquisitionner les moyens : les garde-côtes, les pompiers, la DGzRS (SNSM allemande), la police fédérale ou celle des États, la douane, le syndicat des pêcheurs ou la marine.

Les *Maritime Rescue Coordination Centres* (MRCC), en particulier celui de Brême, sont aussi des partenaires privilégiés. Voici

comment est menée une action de sauvetage en mer (figure 13). L'état-major de l'Havariekommando dirige, par le biais de l'OSC (membre de l'Havariekommando), l'action des différents groupes d'intervention (GI) mis en place, comme les pompiers, l'équipe de lutte contre les pollutions ou celle de remorquage. Il garde aussi un contact permanent avec les autres partenaires de l'Havariekommando (MRCC, Marine, etc.) afin de garder un regard sur la sécurité nautique.

Les différents groupes opérationnels lui rendent compte régulièrement de l'avancée du sauvetage. Le contact avec l'équipage du navire en détresse est permanent.

La notion de préfet maritime.

Le préfet maritime est le seul représentant du gouvernement du littoral français jusqu'en haute mer. Dans cette zone, il est chargé de faire respecter la souveraineté et les intérêts de la France. Il s'occupe aussi d'y maintenir l'ordre public. Il dépend

directement du Premier ministre et dispose de pouvoirs à la fois militaires et civils.

En cas de fortune de mer, la conduite des opérations se fait selon l'organigramme de la figure 14 en page suivante.

Pour remplir les missions qui lui sont assignées, le préfet maritime peut réquisitionner les moyens de la SNSM, des Affaires maritimes, de la douane, de la gendarmerie ou de la Marine. Il donne délégation aux CROSS pour les actions de sauvetage. Il organise les secours apportés aux navires en difficulté et peut ordonner, s'il le juge nécessaire, le remorquage d'un navire vers un abri. Il dresse des plans d'action d'urgence dont il teste l'efficacité lors d'exercices.

Des techniques de remorquage communes.

Deux techniques sont principalement utilisées en Allemagne pour passer un câble de remorquage. La première utilise une aussière qui mesure 100 mètres de long et qui est aussi solide qu'un câble métallique du même diamètre mais plus légère, donc plus facile à manipuler. Cette aussière passée sur le navire remorqué est reliée au câble métallique du remorqueur par le hâle (figure 15). Le hâle est un cordage en matière plastique d'un diamètre important (40 mètres de long pour un diamètre de 140 mm) qui absorbe en permanence la force de retour créée par le remorquage du navire en détresse. Grâce au hâle, le poids du câble métallique qui résulte de l'ondulation et des mouvements contraires du remorqueur et du remorqué, est considérablement diminué et sa durée de vie rallongée d'autant.

Une autre technique est le "Round hieving", "va-et-vient" en français, qui est particulièrement utilisée en cas d'avarie électrique

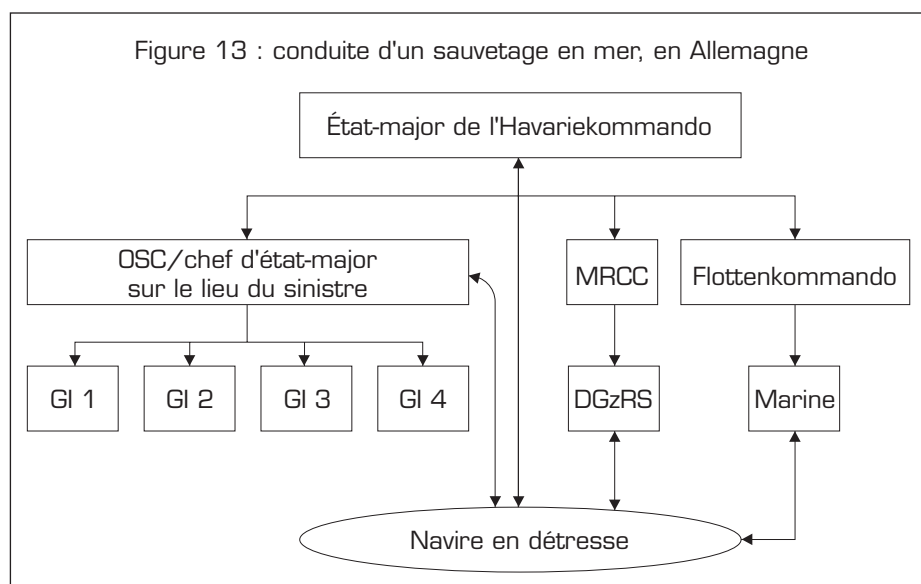
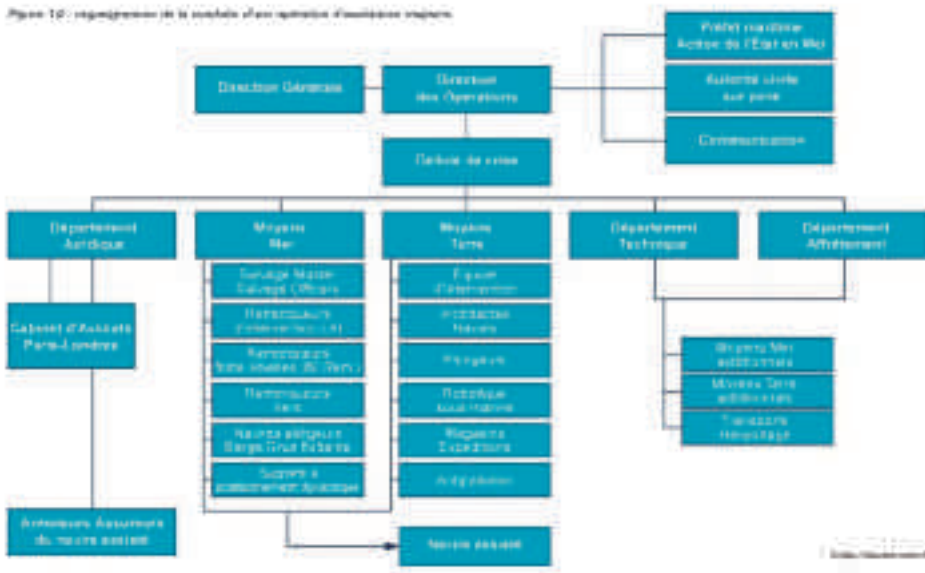


Figure 14 : réorganisation de la conduite d'opérations d'assistance maritime



En France, une seule solution est principalement retenue. Il s'agit de faire passer la remorque sur le remorqué en utilisant une pantoire dont l'œil est passé autour d'une bitte d'amarrage de sa plage avant (figure 16, ci-dessous).

[Formation et exercices.]

Pour la France comme pour l'Allemagne, les exercices d'entraînement réguliers dans des conditions les plus proches possibles de la réalité sont nécessaires pour former les équipages et les maintenir en état d'alerte permanent.

Des exercices reproduisant les conditions réelles en Allemagne.

En Allemagne, des exercices sont réalisés depuis 1994 avec des navires de commerce de toutes tailles et de types différents ou avec des bâtiments du gouvernement fédéral. Depuis sa création (2003), l'*Havariekommando* organise ces exercices. En général, ils sont combinés à des exercices de lutte contre les pollutions ou de lutte-incendie. Le gouvernement fédéral et les États côtiers participent à ces exercices. Un simulateur (simulateur de Warnemünde, ci-dessous) se trouve aussi à l'université de Warnemünde pour l'entraînement des capitaines et de leur équipage au remorquage par mauvais temps et par forts courants. Il est aussi possible d'essayer, en toute sécurité, de nouvelles techniques.



Figure 15 : le hâle (bleu) et l'aussière (blanche) sur le pont du Neuwerk (Neuwerk, exercice de remorquage d'urgence avec le Betty Knutsen, 13/04/2007).



totale à bord du remorqué. Dans ce cas, son treuil ne fonctionne plus et le câble métallique doit être passé avec le treuil seul du remorqueur. Cette méthode est la plus sûre et la plus efficace. Elle ne peut être réalisée qu'avec un câble métallique car le frottement userait plus rapidement une aussière. Cette technique est aussi connue des remorqueurs français.

sur l'avant du remorqué. Puis, la remorque est reliée au remorqueur. D'autres solutions sont actuellement à l'étude à l'*Havariekommando* afin de rendre ces techniques plus opérationnelles.

Une dernière technique a été proposée par les Allemands, plus rapide, mais plus difficile à mettre en œuvre car le dispositif est très lourd. Il s'agit de "Schnelles Auge", littéralement l'"œil rapide". Une boucle suffisamment large est placée en bout de câble et est passée autour des bites d'amarrage

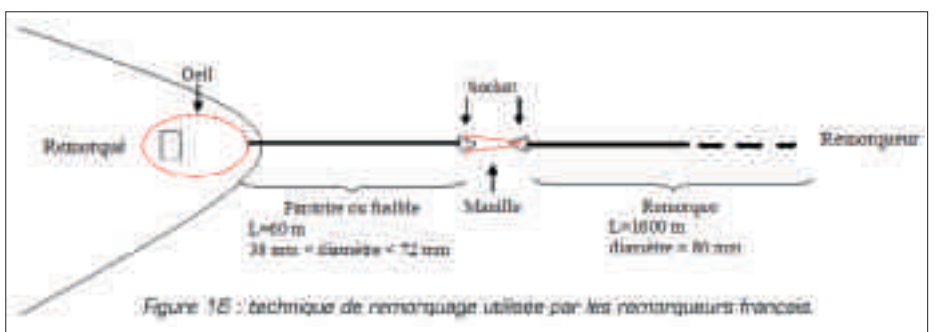


Figure 16 : technique de remorquage utilisée par les remorqueurs français

Voici la liste des principaux exercices de remorquages d'urgence qui ont eu lieu depuis 1994 en mer du Nord et en Baltique avec les remorqueurs multifonctions :

– 17 septembre 2007 : remorquage d'urgence du FS *Mecklenbourg-Vorpommern* (ferry) (ci-dessous) ;



– 13 avril 2007 : remorquage d'urgence du *Betty Knutsen* (tanker) ;

– septembre 2005 : remorquage d'urgence du FS *Mecklenbourg-Vorpommern* (ferry) ;

– 10-20 juin 2005 : remorquage d'urgence du *Britisk Esteem* (BP tanker) ;

– octobre 2004 : remorquage d'urgence du FS *Rügen* (ferry) ;

– juin 2004 : remorquage d'urgence du FS *Mecklenbourg-Vorpommern* (ferry) ;

– juin 2004 : remorquage d'urgence du FS *Rügen* (ferry) ;

– 2003 : remorquage d'urgence du *Heidelberg Express* (porte-conteneurs) ;

– 2003 : remorquage d'urgence du FS *Rügen* (ferry) ;

– 2003 : remorquage d'urgence du FS *Mecklenbourg-Vorpommern* (ferry) ;

– 2002 : remorquage d'urgence du *Transbaltica* (ferry) ;

– 8 novembre 2000 : Remorquage d'urgence du *Kapitan Putlin* (OBO – carrier) ;

– 1998 : remorquage d'urgence du *Bergina* (tanker) ;

– 1996 : remorquage d'urgence du *Teseo* (tanker) ;

– 17-18 mai 1994 : remorquage d'urgence du *Polyclipper* (tanker) ;

Afin d'améliorer la coopération internationale au niveau du remorquage d'urgence, certains exercices sont organisés avec d'autres pays membres de l'accord de Bonn ou de la convention d'Helsinki et avec les pays voisins.

Une formation spécifique en France.

La formation de l'équipage des remorqueurs d'assistance et de sauvetage français est organisée par le département "formation" de la société Les Abeilles International. Pour le remorquage et les manœuvres qui lui sont associées, les

sa zone maritime de responsabilité. On peut citer l'exercice "Gascogne 2007" qui eut lieu en Atlantique avec le tanker *Chassiron* et l'*Abeille Languedoc*. L'exercice "Pollux 2006" a été élaboré par le préfet maritime de la Méditerranée, avec l'*Abeille Flandre*. Comme en Allemagne, les exercices combinent plusieurs actions, de la lutte contre les pollutions à la lutte anti-terroriste.

[Conclusion.]

Les systèmes de remorquage d'urgence français et allemand ne sont finalement pas complètement différents. Ils s'appuient, tous les deux, sur une répartition équitable des moyens, en particulier des remorqueurs de haute mer, le long du littoral et en fonction de l'importance du trafic maritime. De plus, ils utilisent des techniques équivalentes. La formation et les exercices réguliers constituent aussi une composante commune de leur conception du remorquage d'urgence.

Cependant l'organisation de la conduite des actions diffère entre les deux États. L'Allemagne est une république fédérale où l'*Havarikommando* sert de lien entre le gouvernement central et les cinq États côtiers. La France est un État centralisé où le littoral est partagé en trois zones chacune dirigée par un préfet maritime qui possède à la fois des pouvoirs civils et militaires. C'est lui qui dirige la lutte en cas de fortune de mer, en particulier pour le remorquage d'urgence.

Néanmoins, la France et l'Allemagne ont déjà participé à des actions communes, comme par exemple, lors du naufrage du *Prestige* en 2002 ou celui du *levoli Sun* en 2000 où le *Neuwerk* avait été dépêché (ci-dessous).

capitaines reçoivent une formation spécifique qui dure deux mois. L'équipage est formé en anglais, en techniques de sauvetage et en radiocommunication.

Contrairement aux équipages et aux capitaines des remorqueurs multifonctions allemands, les équipes françaises sont formées à l'aide d'urgence et au sauvetage. Ils étudient ces matières de manière théorique, puis pratique à bord des remorqueurs d'assistance et de sauvetage ou pendant des stages au Havre. Il faut environ dix ans pour former un "Salvage Master".

En ce qui concerne les exercices, ils sont réalisés par le préfet maritime au sein de





LE NOM DE LA VILLE DE DUNKERQUE VIENT DU FLAMAND "DUIN KERKE", qui signifie littéralement "église des dunes". La ville fut hollandaise, puis espagnole et enfin française. Dunkerque est célèbre par son carnaval, mais aussi par son corsaire Jean Bart, qui combattait les Anglais au XVIII^e siècle. Au début de la deuxième guerre mondiale, Dunkerque fut marquée par l'opération *Dynamo* lors de laquelle des troupes anglaises, françaises et belges rembarquèrent vers l'Angleterre, sous le feu de l'aviation allemande.

Ces faits ont inscrit Dunkerque dans l'histoire tourmentée de l'Europe. Aujourd'hui, l'Europe est en paix et le port de Dunkerque reste au cœur des échanges nord-européens. Cela tient certes d'une position privilégiée du port sur la mer du Nord, mais aussi du développement d'infrastructures tournées vers les pays voisins. Mais la qualité des services portuaires reste capitale pour attirer les investisseurs européens, face aux autres ports de la mer du Nord.

[Une position de choix.]

Les plaques d'immatriculation des voitures stationnées aux abords du port le confirment : Dunkerque est résolument européenne. Dunkerque (*Dunkirk* pour les Anglais, *Duinkerke* pour les Hollandais) est le grand port français de la mer du Nord, et le troisième port de commerce de France. À une heure et demie de la route maritime la plus fréquentée du monde (le détroit du pas de Calais), le port de Dunkerque bénéficie d'une position géographique avantageuse, face à la Grande-Bretagne, au contact du Benelux et du nord-ouest européen industriel et agricole. À proximité du tunnel sous la Manche, il offre toutes les installations pour accueillir les plus grands navires et tous les types de marchandises.

Dunkerque est particulièrement bien relié au réseau routier. Les autoroutes A16 (Calais-Dunkerque-Belgique) et A25 (Dunkerque-Lille) relient directement les terminaux portuaires au réseau européen. Autour de Dunkerque, ce trafic routier se fait sans engorgement. Cependant, le trafic de poids lourds sur l'A25, au niveau de Lille, reste un problème, et les risques de saturation existent. En effet, les poids lourds venus de Dunkerque et de Belgique passent par Lille, pour ensuite aller vers Paris par l'A1. Il en résulte parfois une congestion au niveau de la métropole lilloise. Le projet d'une nouvelle autoroute de contournement reliant Armentières (à la frontière belge), Béthune, Amiens puis Paris a longtemps été évoqué, sans mesures concrètes pour l'instant. Cette autoroute renforcerait encore la position de Dunkerque, en facilitant le transfert des marchandises entre le nord de la France et la région parisienne.

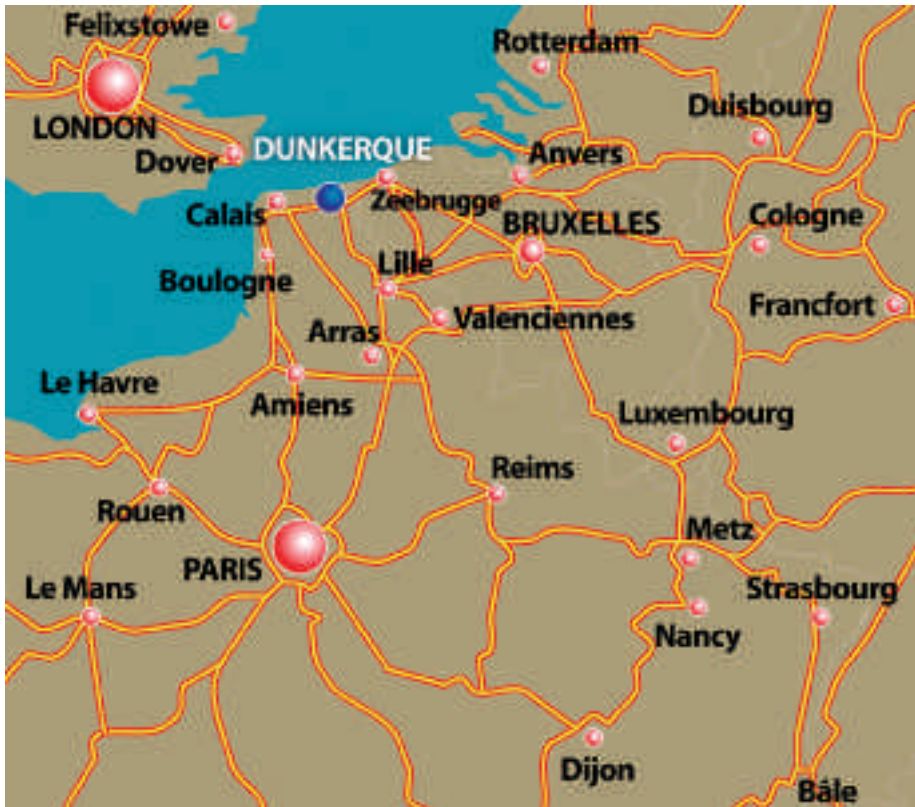
Outre la présence d'un bon réseau autoroutier, Dunkerque bénéficie de la dynamique du trafic fluvial particulièrement actif dans le nord de l'Europe. Le port est ainsi relié à plusieurs canaux, ce qui explique le nombre important de péniches dans le port. Ces péniches transportent du vrac, des céréales, du minerai mais aussi des conteneurs.

Le port possède un canal à "grand gabarit". Ce canal permet la navigation vers le Nord-Pas-de-Calais (Lille, Béthune, Douai, Valenciennes, etc.), la Belgique, le Rhin et l'Europe.

D'importants travaux sont en cours de réalisation sur ce canal. En effet, il faut rehausser tous les ponts sur le tronçon Dunkerque-Béthune jusqu'à une hauteur d'au moins 5,2 mètres. Ceci doit permettre le passage aux péniches ayant un fort tirant d'air, si elles sont chargées de conteneurs. Cette mise à niveau de la hauteur des ponts devrait être terminée d'ici à 2009. Par la suite, ce canal devrait être relié au canal Seine-Nord au niveau de Douai.

Dunkerque, un port intégré à l'espace européen

Enseigne de vaisseau Alexandre Nancy
École navale 2005



Dunkerque au cœur du réseau autoroutier européen. Source PAD

Le projet du canal Seine-Nord permettrait une liaison entre Paris et le nord de l'Europe, et verrait le trafic de Dunkerque augmenter. Ce projet a le vent en poupe, si l'on en croit les déclarations faites lors du

dernier "Grenelle de l'environnement". En effet, alors que tout projet de construction de nouvelle route devrait s'accompagner de justifications précises, le canal Seine-Nord a été cité comme un projet-phare du



Le réseau fluvial autour de Dunkerque. Source PAD.

gouvernement. "Au port de Dunkerque, nous sommes résolument pour le projet du canal Seine-Nord", affirme Stéphane Quetsroey, chef du département "Marketing et transports". Ce canal, reliant la Seine au réseau fluvial du Nord permettrait un accroissement du trafic de péniches vers le bassin parisien. Ce projet est d'autant plus justifié que la France possède un retard conséquent concernant les voies navigables, comparé à la Belgique ou aux Pays-Bas.

Dunkerque est extrêmement bien relié au réseau ferré. Les voies connectent l'ensemble des quais du port aux réseaux ferroviaires français et européen. Le Nord-Pas-de-Calais est une région d'excellence ferroviaire, dotée d'un pôle de compétitivité régional dans ce domaine. Ainsi, Dunkerque bénéficie de la plate-forme de Dourges, située entre Lens et Douai, le long de l'A1. C'est un véritable carrefour entre les voies fluviales, le transport routier et les voies de chemins de fer et, donc, indirectement, un atout pour le port. Même si, concède Stéphane Quetsroey, "C'est à double tranchant. La plate-forme logistique de Dourges est également extrêmement bien reliée au réseau ferroviaire vers les ports belges, ce qui les rend d'autant plus compétitifs face à Dunkerque. Par exemple, le port de Zeebrugge possède une liaison ferroviaire vers Dourges qui le rend très attractif".

[Des infrastructures tournées vers l'Europe.]

Le port de Dunkerque s'étend sur 17 kilomètres de rivage, en front de mer et sans estuaire. "C'est sans doute une faiblesse de Dunkerque", confirme José Bailleul, responsable du développement portuaire. "Rotterdam est sur le Rhin, Anvers est sur l'Escaut, le Havre sur la Seine. Nous, nous n'avons pas de fleuve pour acheminer directement les marchandises". D'où l'importance de la qualité des infrastructures sur le port, ainsi que du projet Seine-Nord.

Le port possède un service "Activités Nautiques et Infrastructures" (ANI). Ce service s'occupe de la réfection des routes, des relevés bathymétriques dans le port, ainsi que des activités de dragage. Sur le port, le suivi des travaux de voirie exige une attention constante. Ainsi, au niveau du terminal des ferries, la chaussée est régulièrement dégradée par les remorques des poids lourds. Ceux-ci, venus de toute l'Europe, exercent des efforts considérables

sur la chaussée lors de leurs virages, avant l'embarquement. Cependant, les travaux sur la chaussée ne doivent entraver la circulation que le moins possible : souvent, on ne refait qu'un seul côté de la route à la fois. Pour les travaux, le port fait appel à des sociétés régionales, ou à de grands groupes de BTP, comme SCREG, filiale de Bouygues pour la Belgique.

Les travaux concernent également les accès nautiques. Il faut, par exemple, surveiller les fonds aux abords du port et planifier des activités de dragage. Le service possède un navire spécialement dédié aux travaux bathymétriques : *La Frégate*. Cette vedette est équipée d'un sondeur monofaisceau, ainsi que d'un sondeur multifaisceaux, lui permettant de sonder une large zone. Après avoir subi un arrêt pour visite annuelle, *La Frégate* a recalibré tous ses instruments dans le port, avec une société allemande, basée à Brème. Quand un son-

compétence de nos voisins européens provient de raisons historiques, liées à la nature sableuse de leurs côtes. Sans oublier leur sens des affaires. "Mais les relations de travail sont très bonnes avec eux" ajoute Philippe Tanchon.

Le développement et le maintien en état des infrastructures et des accès nautiques sont donc un souci pour le port autonome. De plus, il faut s'adapter aux changements de réglementations, revoir des problèmes de propriétés. "Par exemple", explique Hélène Lesage, responsable des travaux de voirie de l'ANI, "nous sommes en charge de certaines routes passant dans la ville. Elles devraient bientôt être cédées à la communauté urbaine. En revanche, nous allons hériter de la maintenance des voies ferrées sur le port. Jusqu'à présent, c'est la SNCF qui s'en chargeait".

L'objectif de toutes ces infrastructures est d'accroître les capacités d'accueil du port, pour attirer les entreprises et contrer la

une mince affaire. "Dans un bateau", explique-t-on à la capitainerie, "il y a plusieurs acteurs. Il y a d'abord l'armateur, propriétaire du bateau, puis l'affrèteur, propriétaire de la cargaison. Mais il y a aussi l'assureur, le capitaine, l'équipage et enfin l'agent. Ce dernier est primordial. C'est avec lui que nous traitons. Un navire ne rentre pas s'il n'a pas d'agent. Parfois, la capitainerie peut faire office d'agent. Souvent, les navires proviennent de ports européens. Les minéraliers, en revanche, sont généralement en provenance d'Amérique du Sud, et déchargent les minerais pour Arcelor".

Au sein de la capitainerie, le placement a un rôle essentiel. Cette cellule orchestre les mouvements des navires, en collaboration avec la vigie et l'agent. Toute cette gestion se fait en temps réel avec le logiciel Sextant. Chaque acteur peut ainsi venir contrôler les modifications prévues pour l'escale du navire. "Grâce à ce logiciel, on sait exactement qui a pris connaissance des éléments.



dage a été effectué, les résultats sont traités à la cellule hydrographie du service ANI. Le logiciel est conçu par une société néerlandaise. Le but est d'établir une carte marine exploitable, à partir des données fournies par *La Frégate*. Les cartes marines du port sont ainsi régulièrement remises à jour et envoyées à la capitainerie.

Le dragage est primordial dans un port comme Dunkerque. "L'avantage, ici, est que l'ensablement est lent et régulier. Pour un port d'estuaire comme le Havre, c'est plus difficile" explique Joël Wadoux, de la cellule bathymétrie. Les quantités de sable à draguer sont calculées par zones, en fonction des résultats des sondages. Le port de Dunkerque n'a plus de drague. Il fait appel, soit aux dragues du GIE (groupe d'intérêt économique), soit à des dragues belges ou hollandaises. "Les Belges et les Hollandais ont un véritable savoir-faire en matière de dragage", confirme Philippe Tanchon, responsable de l'activité "Accès Nautiques" de l'ANI. Cette

concurrence des ports d'Anvers et de Rotterdam. En ce moment, le gros projet est la construction d'un terminal méthanier pour GDF au Port ouest. L'entreprise affiche une volonté affirmée de faire de Dunkerque un point d'ancrage pour l'alimentation en gaz du nord de l'Europe. Cet investissement, d'un montant de 500 millions d'euros devrait contribuer à la création de 50 à 70 emplois et pourrait être mis en exploitation en 2011. Ce projet renforce Dunkerque dans son ambition européenne.

[Des services portuaires compétents.]

Pour être compétitif, le port doit disposer, en plus de bonnes infrastructures, de bons services portuaires pour gérer le flux des marchandises.

À l'entrée du Port Est, la capitainerie est le centre nerveux de la gestion des navires. Coordonner ces mouvements n'est pas

Ainsi, personne ne peut échapper à ses responsabilités" note Pierre Trolle, officier de port au bureau coordination.

La gestion des matières dangereuses est l'une des priorités de la capitainerie. Ainsi, les marchandises dangereuses sont déclinées en neuf "classes", elles-mêmes divisées en plusieurs catégories. Chaque produit dangereux possède, au final, un numéro spécifique, pour plus de transparence. La responsabilité de la capitainerie est importante : elle peut refuser des navires transportant des matières dangereuses. Toute cette gestion se fait en respect des normes SOLAS (Safety Of Life At Sea), dictées par l'Organisation maritime internationale.

"Enfin", souligne-t-on à la capitainerie, "on fait du commercial, c'est sûr". Ce rôle constitue à trouver des solutions pour les navires, en cas de litige. En effet, refuser l'entrée de navires n'est pas dans l'intérêt du port.



Navire franchissant l'écluse de Gaule. (© Axis).

Le pilotage est un autre service important pour le port de Dunkerque. Le port possède une station de pilotage, où 38 pilotes se relaient pour acheminer les navires à bon port. De bons pilotes, pour un port, sont un gage de sécurité. Pour exercer

cette profession, il faut passer un concours particulièrement sélectif, qui requiert une parfaite maîtrise de la navigation et des manœuvres, ainsi qu'une connaissance pointue du port de Dunkerque. Ensuite, le pilote exerce ses fonctions sur des navires

dont le tonnage augmente avec son expérience.

Le remorquage va de pair avec le pilotage. Le port de Dunkerque compte six remorqueurs. Le but est d'assurer un maximum de disponibilité, pour assister les navires venus du monde entier. Ce n'est pas évident, quand on sait que le remorquage d'un minéralier de la taille du *Linda Dream* nécessite quatre remorqueurs. L'équipage d'un remorqueur compte quatre personnes. Parmi ces marins, on trouve beaucoup d'anciens de la "Royale", Bretons pour la plupart, venus de Brest ou de Saint-Malo.

Le port possède tous les services requis pour sa catégorie : on y trouve des services vétérinaires et phytosanitaires, un service manutentionnaire, du halage, du lamage, etc. Ces services portuaires sont compétents, adaptés au niveau européen, et rendent le port attractif aux investisseurs et aux armateurs.

[Les ferries, une nouvelle ouverture vers l'Angleterre.]

Au terminal des ferries situé au Port Ouest, le trafic roulier est en pleine expansion. C'est l'une des principales cartes à jouer

Avec les pilotes, sur un minéralier de 288 mètres

J'ai eu l'occasion d'accompagner ces pilotes pour effectuer la rentrée d'un minéralier au Port Est. Le responsable des pilotes hésite : pour nous acheminer à bord, il y a deux moyens : l'hélicoptère, ou la pilotine (le bateau traditionnellement utilisé par les pilotes). Malheureusement, l'hélicoptère a beaucoup volé la semaine précédente : il n'y aura donc pas d'hélicoptère cette fois-ci, ce sera la pilotine. Le départ est prévu à 13 heures de la station de pilotage. Nous filons ensuite vers Calais en voiture, pour embarquer sur la pilotine. Le minéralier attend au large de Calais, dans la zone du "dyck". Nous gravissons l'échelle de pilote, pour atteindre la passerelle par un ascenseur. Le navire s'appelle le *Linda Dream*, il bat pavillon libérien. Ses officiers sont coréens, l'équipage est birman. La langue d'échange est l'anglais. Comme le confirme plus tard Michel Moal, commandant de port en second, la notion de nationalité est diffuse dans la marine marchande. *"On assiste à des phénomènes de modes pour la nationalités des équipages. On cherche toujours à trouver moins cher. Avant, on trouvait beaucoup de philippins. Maintenant, ils sont trop chers. Aujourd'hui, la tendance est à recruter des officiers venus d'Europe de l'Est, de Roumanie surtout."*

Pour rentrer un minéralier de cette taille (288 m.), il faut recourir à deux pilotes. La phase délicate est le passage de l'écluse, à l'entrée du port. Le premier pilote se met à l'extrémité de l'aileron, et transmet les ordres par talkie-walkie au second pilote, resté en passerelle. Ce dernier vérifie que les ordres sont bien effectués par le barreur et au pupitre machine. Ceci n'est pas superflu, quand on sait que la largeur du minéralier est de 45 m., celle de l'écluse 50 m. Vu de haut, ces 2,5 m. de chaque côté semblent minuscules, et la tension est lisible sur le visage du capitaine. L'accostage prend fin vers 19 heures, et l'on part se détendre autour du bar des pilotes, dans la station de pilotage.

dans les années à venir. Dunkerque bénéficie, en la matière, de très bons atouts : Calais est au maximum de ses capacités, et son port ne peut s'agrandir à cause de la ville toute proche. Quant aux ports belges et hollandais, la distance les séparant de Douvres est beaucoup plus grande que pour Dunkerque. Ainsi, en 2006, trois nouveaux navires Norfolk Line, plus rapides et d'une capacité supérieure à celle de leurs prédécesseurs ont été mis en service sur la ligne Dunkerque-Douvres. Ils appartiennent à la compagnie Norfolk, filiale du groupe danois Maersk. Le *Maersk Dunkerque*, le *Maersk Delft*, et le *Maersk Dover* effectuent désormais douze traversées quotidiennes dans chaque sens. Le trafic roulier a ainsi atteint 11,09 millions de tonnes en 2006, contre 8,85 en 2005, soit une augmentation de 25 %. Ce trafic était quasiment inexistant en 2000. Sur ces *ferries*, on embarque des passagers, des véhicules de tourisme, mais le gros de l'activité reste les camions. La plupart vient d'Europe de l'Est : Pologne, Roumanie ou Slovaquie.

Cinq jours passés à bord du *Maersk Delft*, en compagnie du capitaine Andrew m'ont permis de mesurer l'activité et le professionnalisme qui règnent à bord. Chaque traversée dure deux heures, auxquelles il faut ajouter dix minutes pour décharger, et 20 pour charger. L'équipage compte

environ 65 personnes, quasiment tous anglais. On trouve également une dizaine de Portugais. La langue de travail est bien sûr l'anglais. Le rythme de travail est soutenu, et la traversée du rail du pas de Calais, parfois très chargé, peut entraîner des retards préjudiciables. *"Notre vitesse moyenne est d'environ 21 ou 22 nœuds" m'explique le capitaine Andrew. "Si l'on a du retard, on peut monter jusqu'à 25 nœuds. Mais le problème dans ce cas est l'augmentation de la consommation en fuel. Au prix actuel, c'est très important. Il faut donc trouver un compromis entre les délais et la consommation"...*

Pour accompagner cette hausse d'activité du trafic roulier, le port autonome de Dunkerque a engagé d'importants travaux d'aménagement. Ainsi, un nouveau giratoire, construit l'année dernière, facilite la desserte routière du Port Ouest. Actuellement, les travaux se poursuivent avec un doublement de voirie qui permettra d'accompagner les développements au niveau du terminal des *ferries*. De nouveaux investissements sont prévus, concernant cette fois l'extension de terre-pleins pour le trafic roulier. Un signe que cette ouverture vers la Grande-Bretagne possède un bon potentiel de croissance.

Dunkerque est incontestablement un port intégré à l'espace européen. Il bénéficie d'une position idéale pour les échanges

de marchandises dans le nord de l'Europe. Le développement de l'activité des navires rouliers vers l'Angleterre et la volonté d'imiter les capacités en conteneurs des ports belges montrent bien cette intégration. Le trafic de conteneurs est le véritable talon d'Achille du port, qui souffre réellement de la proximité du port de Rotterdam.

Dunkerque développe ses infrastructures, à l'exemple du terminal méthanier, et possède un espace libre conséquent pour son agrandissement. Il développe également ses services portuaires, en bénéficiant du savoir-faire de ses voisins.

La perspective de développement d'outils logistiques dans la région, comme le canal Seine-Nord, la plate-forme logistique de Dourges dans le Pas-de-Calais sont des atouts par rapport aux autres ports français, d'autant plus que la région est un pôle d'excellence en ferroviaire.

Mais ce développement logistique est à double tranchant. La Flandre est une région à tradition commerçante marquée, sans frontière naturelle. Et si le transit des marchandises est facilité dans la région, tout ce qui est bon pour Dunkerque l'est aussi pour les ports de Belgique. ■



VOILE

M E M E N T O



Le parfait SKIPPER

Pierre-Marie Bourguinat
Jean-Louis Guéry



Recto
verso
2 livres
en 1

BALISAGE • CULTURE
MANŒUVRE • MATELOTAGE
MÉTÉO • NAVIGATION
SÉCURITÉ • THÉORIE



VOILES GALLIMARD

VOILE

M E M E N T O



Le parfait ÉQUIPIER

Jean-Louis Guéry
Pierre-Marie Bourguinat



Recto
verso
2 livres
en 1

BALISAGE • CULTURE
MANŒUVRE • MATELOTAGE
MÉTÉO • NAVIGATION
SÉCURITÉ • THÉORIE

VOILES GALLIMARD



LE SECTEUR DE LA PÊCHE EST AUJOURD'HUI CONFRONTÉ À UNE SITUATION généralisée de pleine exploitation des stocks halieutiques, voire de surexploitation pour les espèces les plus consommées. De ce fait, on observe une raréfaction de la ressource et des captures nettement inférieures à ce qu'elles seraient dans une exploitation durable, ainsi que des rendements faibles mettant en péril la survie des flottilles. L'Union européenne (UE) recensait plus de 95 000 navires de pêche en 2000, et environ 86 000 en 2006 ⁽¹⁾.

La politique commune de la Pêche (PCP), mise en place au sein de l'UE en 1983, vise une exploitation des ressources aquatiques vivantes assurant des conditions économiques, écologiques et sociales durables. Dans cette optique, des organismes scientifiques institutionnels ont pour mission d'améliorer les modèles démographiques et de diagnostiquer l'"état supposé" des stocks. Ces prévisions scientifiques sont étudiées puis présentées par le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) à la Commission européenne (CE) qui y intègre alors des facteurs socio-économiques pour élaborer sa politique de gestion.

Toutefois, en dépit des mesures appliquées, les estimations de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la Mer (Ifremer) sur l'abondance relative des principales espèces commerciales montrent une forte diminution des ressources. En outre, la pêche massive de certaines espèces entraîne également des captures accessoires et des rejets en mer qui ont un impact négatif sur l'écosystème marin. Ainsi, on observe aujourd'hui une fragilisation généralisée des populations et il apparaît indispensable, au regard de l'évolution des réserves halieutiques, de se tourner vers une gestion plus rationnelle des ressources.

[La PCP au sein de l'UE.]

Suite à l'essor considérable de l'industrie de la pêche au cours des années soixante et la naissance des nouveaux problèmes économiques induits, une conférence regroupant plus de 160 pays sur le thème du "Droit de la Mer" débuta en 1973 à Montego Bay. Une convention fut signée le 10 décembre 1982, introduisant les notions de "mers territoriales" sur une bande douze milles nautiques le long des côtes (partie I) et de zone économique exclusive à une distance de 200 milles (partie V).

Pour l'État qui la détient, cela représente, entre autres, "*des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents*" ⁽²⁾. Cette convention a ainsi ouvert la voie de la gestion des ressources naturelles à l'échelle internationale.

Au niveau européen, la pêche fut tout d'abord incorporée à la politique agricole commune qui définit les produits agricoles comme les produits du sol, de l'élevage et de la pêche. En 1983, la PCP ⁽³⁾ est créé afin de répondre aux nouveaux défis environnementaux et économiques générés par une surexploitation déjà identifiée. Elle s'articule autour de quatre axes d'effort :

– assurer la conservation des ressources en appliquant des totaux admissibles de capture (TAC), quotas nationaux, licences de pêche ou mesures techniques. Les TAC sont aujourd'hui encore l'outil essentiel et controversé de la PCP ;

L'évaluation des stocks halieutiques, de la campagne *in situ* à la décision de gestion

Enseigne de vaisseau Stéphane Rouillé
École navale 2005

– aider les secteurs de la pêche et de l'aquaculture à renouveler leurs équipements. Ces derniers doivent répondre aux exigences de qualité et d'impact environnementaux ;

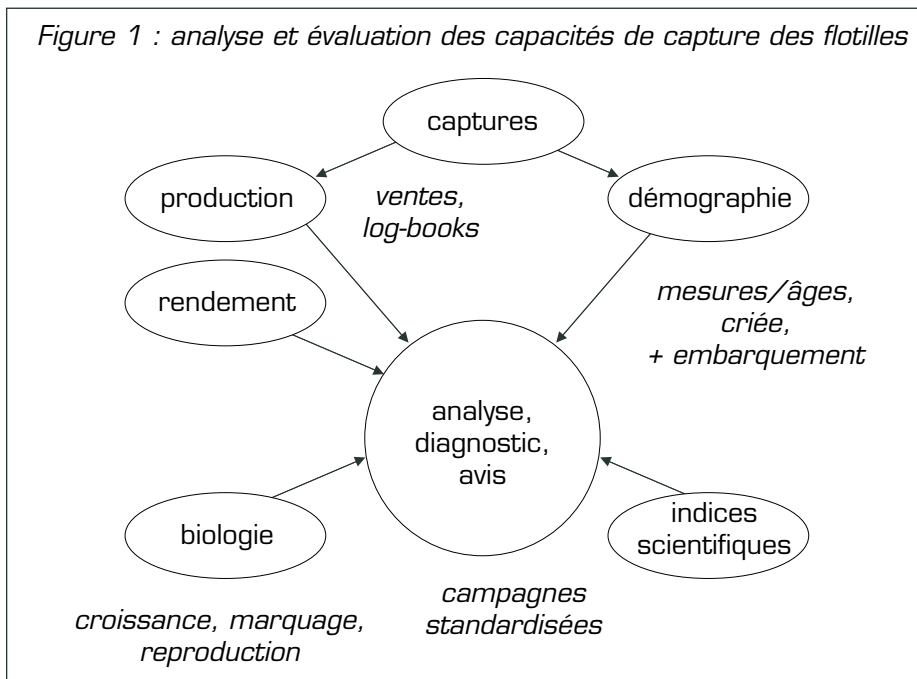
– créer une organisation commune de marché pour permettre une adéquation entre l'offre et la demande tout en incorporant les nécessités socio-économiques de la pêche ;

– organiser les relations avec les pays tiers par la fixation d'un tarif extérieur commun et l'élaboration d'accords de pêche internationaux, notamment en termes de conservation des ressources halieutiques.

Cependant, une diminution alarmante des ressources naturelles a continué d'être observée en dépit de la PCP. Une première réforme a alors été menée en 1993 visant la lutte contre la surcapacité de capture des flottes nationales des États-membres et une vision à long terme du maintien des stocks halieutiques dans la détermination des quotas de capture.

Dans ce cadre, les organismes scientifiques tels que l'Ifremer ont un rôle majeur d'observation et d'anticipation. Pour cela, l'institut réalise ses propres mesures en mer afin de déterminer les indices d'abondance, les évolutions biologiques et les modifications démographiques. Il intègre ensuite les données de vente des pêches pour réaliser ses analyses et évalue les capacités de capture des flottilles (figure 1, ci-dessus).

Figure 1 : analyse et évaluation des capacités de capture des flottilles



Suite à cette analyse et au diagnostic réalisé, la prise de décision en matière de gestion des pêches (figure 2 ci-dessous) regroupe un grand nombre d'acteurs et suit le schéma décisionnel suivant :

- les avis scientifiques (Ifremer) proposent des scénarios qui minimisent les risques d'effondrement des ressources selon le principe de précaution. L'objectif est de maintenir ou rétablir les stocks épuisés à un niveau permettant d'obtenir un rendement maximal durable ;
- le Comité scientifique technique et économique des pêches (CESTEP) de la CE

réunit des biologistes, des technologues et des économistes. Il examine les avis émanant du CIEM et peut les compléter d'éléments socio-économiques (lorsque les données disponibles le permettent) ;

- à l'issue de diverses consultations internes et externes (CESE, COREPER, CCR, etc.), la CE propose des niveaux de captures pour l'année à venir. Ce sont les propositions de TAC ;
- le conseil des ministres de la Pêche des États-membres examine alors les propositions et décide. Cela se traduit par la mise en place des quotas nationaux ;
- les administrations nationales sont alors chargées de l'application et du contrôle. En France, cette tâche revient au Comité national des pêches maritimes et des élevages marins ⁽⁴⁾.

[L'évaluation des stocks halieutiques.]

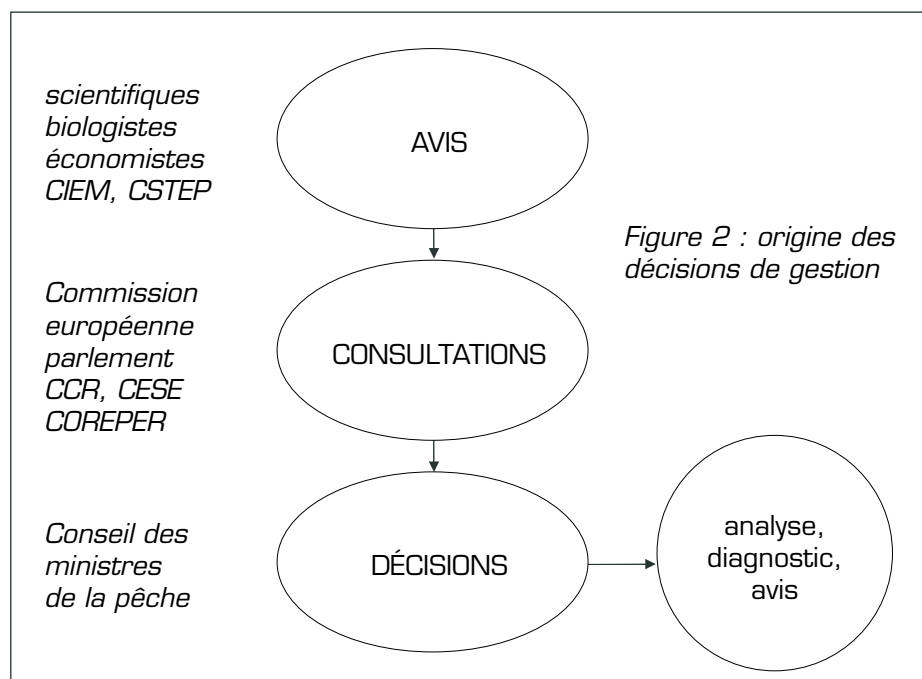


Figure 2 : origine des décisions de gestion

Le golfe de Gascogne et le plateau Celtique constituent une zone de pêche majeure pour la France qui en extrait près de 50 % de sa production benthique, soit environ 100 000 tonnes. L'activité des flottilles françaises dans cette zone repose sur l'exploitation d'une quarantaine d'espèces, mais six d'entre-elles (boudroie, merlu, merlan, langoustine, morue, cardine) contribuent pour moitié au total du tonnage des débarquements. Par ailleurs, la production française correspond à plus de 60 % des apports internationaux originaires de ce secteur, d'où l'importance

pour la France, de l'aménagement des pêcheries correspondantes.

Ainsi, un des principaux objectifs des campagnes *in situ* menées par l'Ifremer est d'évaluer l'impact de la pêche sur les stocks⁽⁵⁾, en fournissant des mesures quantitatives des fluctuations de l'abondance appelées aussi "indices" et de la structure des populations (âge, taille, etc.). Le défi scientifique global étant de "comprendre l'interaction entre les ressources halieutiques, l'environnement et la pression de l'homme à l'échelle régionale, analyser, comprendre et prévoir l'évolution du système selon divers scénarios climatiques et économiques".

Les campagnes menées à la mer par le navire *Thalassa* ont une fonction d'étude des ressources du golfe de Gascogne et de la mer Celtique. Les navires océanographiques sont armés par le GIE Genavir. Le but est d'acquérir des informations de natures démographique et biologique sur les populations exploitées ainsi que des informations sur leur environnement. Enfin, la compilation des données issues de ces missions annuelles standardisées permet une lecture des variations de densité de population.

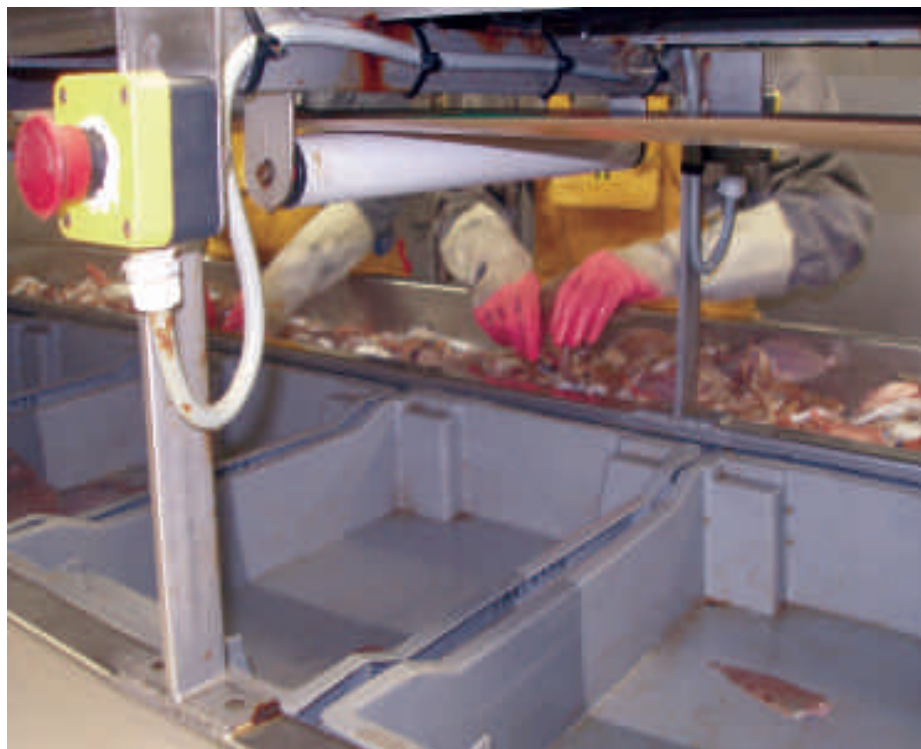
Trois actions principales sont réalisées en mer.

- **Les chalutages des fonds diurnes** : chaque année 160 stations sont réalisées avec un chalut possédant les mêmes caractéristiques de maillage et d'ouverture. À l'issue de chaque chalutage, les captures sont inventoriées et les espèces étudiées sont pesées, sexées et mesurées. En outre, les espèces d'intérêt commercial font l'objet de prélèvement de pièces dures (otolithes, rayons de nageoires) pour déterminer leurs âges.

- **Les mesures hydrologiques** : avant les chalutages de fond, des mesures de température et de salinité sont effectuées pour des profondeurs inférieures à 300 m.

- **Les chalutages pélagiques profonds nocturnes** : quelques chalutages sont réalisés au-delà du talus continental du golfe de Gascogne afin d'échantillonner des espèces remontant dans la colonne d'eau la nuit et devant ainsi une ressource disponible aux prédateurs supérieurs marins.

Les données récupérées sont intégrées dans des modèles statistiques et permettent ainsi les calculs des fluctuations d'abondance. Une difficulté dans l'évaluation de la ressource réside dans le nombre



Sélection du poisson dans la salle de tri.

important de paramètres influençant les captures (immigration accidentelle, artifice de l'échantillonnage, facteur "chance" du chalutage, etc). Les ventes des professionnels de la pêche sont également incorporées mais on estime que 10% à 60% des captures de la pêche sont rejetés à la mer et la plupart des poissons ne survivent pas. Aussi, il est difficile d'exploiter les données de la pêche qui ne tiennent pas compte de ces prises "accessoires". En

revanche, il demeure possible de suivre les espèces surexploitées comme la morue. Les études de l'Ifremer proposées au CIEM montrent que l'on a longtemps sous-estimé les effets de l'exploitation sur l'ensemble de l'écosystème marin. L'effondrement des ressources est avéré. En outre, il est nécessaire de mieux comprendre le rôle d'une espèce exploitée au sein de l'écosystème pour mieux appréhender l'impact d'une stratégie d'aménagement.



Figure 3 : navire océanographique Thalassa (© Ifremer)

[Vers une gestion rationnelle des ressources.]

La gestion des ressources mise en œuvre par l'UE s'appuie aujourd'hui essentiellement sur le partage des captures annuelles. La détermination des TAC pour une unité de gestion déterminée repose, pour certaines espèces, sur des évaluations analytiques et des prévisions de captures réalisées par les groupes du CIEM. Ce système de gestion impose de réévaluer chaque année l'état des stocks exploités.

Mais, dans chaque unité de gestion, il existe une hétérogénéité des ressources dont la prise en compte permettrait d'orienter les captures vers de plus gros individus et de réduire le gaspillage de petits poissons ou d'espèces autres que la cible. Par ailleurs, un grand nombre d'espèces (grondins, raies, tacaud, etc.), recherchées par les pêcheurs français sur les fonds de la mer Celtique et du golfe de Gascogne, ne donne pas à lieu à des évaluations analytiques. Les analyses réalisées demeurent insuffisantes.

Pour les scientifiques, une gestion rationnelle des ressources halieutiques nécessite un suivi constant d'indicateurs dans l'analyse de ces ressources.

L'Ifremer regroupe ces paramètres en quatre thèmes principaux :

- le suivi de l'évolution des indices annuels d'abondances par âge des principales espèces d'importance commerciale ;

- une connaissance de la distribution spatiale des espèces en fonction de l'âge ainsi que de la composition des peuplements ;
- une connaissance de l'évolution interannuelle des principaux paramètres environnementaux ;
- l'amélioration de nos connaissances de certains paramètres biologiques (croissance, maturité sexuelle, fécondité, etc.) des espèces échantillonnées.

Par ailleurs, pour limiter la capture de jeunes poissons, diverses mesures ont déjà été adoptées au sein de l'UE. Ainsi, des maillages minimaux peuvent être fixés ; certaines zones peuvent être temporairement fermées pour la protection des stocks ; certains types d'engins de pêche peuvent être interdits. Des tailles minimales de captures en dessous desquelles il est illégal de débarquer certaines espèces sont également en vigueur.

En outre, la réforme de la PCP de 2002 ⁽⁶⁾ vise à mieux concilier le principe d'une gestion durable des ressources halieutiques avec les impératifs socio-économiques et territoriaux des activités de pêche. Pour cela, elle met en place des "plans de reconstitution" pour les espèces les plus menacées. Les TAC peuvent alors être nuls sur une période donnée. Les aides publiques à la construction ont été supprimées à compter du 1^{er} janvier 2005 et les acteurs du monde de la pêche sont appelés à participer davantage à l'élaboration de la politique de gestion de la ressource dans le cadre de nouveaux comités consultatifs.

Ce dernier point semble être un élément essentiel pour évoluer vers une gestion plus efficace. En effet, les avis scientifiques sur l'extinction de certaines espèces ont trop longtemps été réfutés par des pêcheurs qui amélioreraient, dans le même temps, leurs capacités de capture.

Aujourd'hui, la crainte d'avoir scié la branche sur laquelle ils étaient assis, semble apparaître. Les analyses scientifiques sont de moins en moins niées par le secteur de la pêche.

Les mesures pluriannuelles menées par l'Ifremer soulignent une diminution alarmante des stocks halieutiques. Ainsi, l'absence de gestion efficace des ressources a mis en péril l'écosystème marin et le secteur économique de la pêche. En outre, la réforme de la PCP ne peut garantir une régénération des espèces les plus touchées, et les mesures à appliquer font débat. Ainsi, il apparaît indispensable d'associer scientifiques et professionnels de la pêche au sein du schéma décisionnel de la gestion des ressources. Les intérêts écologiques et économiques doivent se rejoindre et non pas s'opposer dans l'optique d'une exploitation durable des stocks. Du point de vue du consommateur, une voie d'étude pourrait être le développement de l'aquaculture, mais l'impact négatif sur l'environnement de cette activité est prouvé et il faut, dès à présent, l'inscrire elle aussi dans une politique de développement durable. ■



[1] <http://ec.europa.eu/fisheries/fleetstatistics/index>, La flotte de pêche de l'UE en chiffres, consulté le 3/12/2007. [en ligne]

[2] <http://www.un.org/french/law/los/unclos/closindx.htm>, la convention des Nations unies sur le droit de la mer, consulté le 3/12/2007. [en ligne]

[3] http://ec.europa.eu/fisheries/cfp_fr.htm, la PCP, consulté le 3/12/2007. [en ligne]

[4] <http://www.comite-peches.fr/site/index.php>, site du Comité national des pêches maritimes et des élevages Marins, consulté le 3/12/2007. [en ligne]

[5] <http://www.ifremer.fr/francais/program/progd.htm>, site de l'Ifremer, section "Ressources halieutiques, développement durable et valorisation", consulté le 3/12/2007. [en ligne]

[6] <http://www.senat.fr/ue/pac/E1789.html>, Communication de M. Jacques Oudin sur les perspectives de réforme de la PCP, Texte déposé au Sénat le 30/08/2001, consulté le 3/12/2007, [en ligne]

Le réseau *Natura 2000* en mer

Enseigne de vaisseau
Nicolas Colas des Francs
École navale 2005



SUITE AU SOMMET DE RIO DE JANEIRO EN 1992, L'UNION EUROPÉENNE (UE) a choisi de créer un réseau de sites européens nommé *Natura 2000*, afin de conserver la biodiversité de ses territoires. Après une mise en place difficile de son réseau terrestre, la France doit maintenant achever son réseau en mer en tenant compte de la date-butoir de juin 2008, fixée par la Commission européenne (CE).

Afin d'atteindre les objectifs de *Natura 2000*, la France a opté pour une gestion contractuelle des sites engageant les usagers. La transposition de cette méthode originale au domaine maritime est cependant délicate. De plus, la France ne dispose que de dix mois pour finaliser son réseau en mer. Les objectifs du projet *Natura 2000* sont décrits dans les directives européennes "*oiseaux*" et "*habitats*". Avec un retard de près de dix ans dans l'établissement de son réseau à terre, la France doit maintenant achever la mise en place de son réseau marin. Cependant, les spécificités du monde maritime ne permet pas une transposition simple et rapide du travail qui a été effectué à terre.

[*Natura 2000* et ses objectifs.]

En adoptant l'idée qu'une politique de conservation de la biodiversité ne peut être efficace et cohérente qu'en s'appliquant à grande échelle, l'Union européenne (UE) a voulu créer un réseau européen cohérent d'habitats naturels, de faune, notamment ornithologique, et de flore sauvages. Cependant, tout en favorisant le maintien de la biodiversité, l'UE veut tenir compte des exigences économiques, sociales et culturelles dans l'objectif général de contribuer au développement durable.

L'idée de concilier "*écologie*" et "*développement économique*" n'a cependant rien de nouveau. C'est la volonté de faire participer tous les acteurs locaux qui est originale, car les usagers d'un site *Natura 2000* doivent s'engager volontairement dans la gestion du site. L'UE a adopté deux directives servant de base réglementaire pour atteindre les objectifs du réseau *Natura 2000* :

- la directive 79/409/CEE dite "*oiseaux*" du 2 avril 1979 qui dresse une liste de 181 espèces d'oiseaux menacées à conserver ;
- la directive 92/43/CEE dite "*habitats faune flore*" ou plus largement "*habitats*" du 21 mai 1992. Cette directive établit un cadre pour mener les actions communautaires de conservation de 500 espèces végétales et 200 espèces animales ainsi que 200 types d'habitats dont quelques uns marins (herbiers de posidonies, par exemple)

La transposition, dans le droit français, de ces deux directives a été réalisée par ordonnance du 11 avril 2001. Les directives "*oiseaux*" et "*habitats*" prévoient respectivement la désignation, par les États de l'UE, de zones de protection spéciales (ZPS) et de zones spéciales de conservation (ZSC).

Ces deux directives ont pour particularité commune de ne pas fixer d'objectifs chiffrés concernant les superficies des zones *Natura 2000*. Les États ont également le choix quant à la méthode de gestion des sites et, de ce fait, chacun a opté pour des solutions diverses.

La plupart des pays a choisi de réglementer les activités économiques sur les sites *Natura 2000*. Par exemple, le Danemark délivre des permis pour la pratique de certaines activités sur ces sites. La France ainsi que le Royaume-Uni sont les seuls États-membres à avoir choisi une gestion à dominante contractuelle et décentralisée des sites et de leurs activités économiques associées ; d'autres pays ont adopté une gestion contractuelle, mais à moindre échelle.

La mise en place d'un tel projet est donc audacieuse pour la France. En effet, une gestion contractuelle des sites nécessite l'engagement des acteurs locaux dans le projet. Ces derniers doivent prendre conscience de l'atout que peut représenter un site *Natura 2000* en matière de conservation des espèces et des habitats par le biais de contrats et de chartes.

La France a alors présenté plusieurs éléments correspondant aux critères de la CE en matière de conservation de la biodiversité. Ces objectifs peuvent être traduits de façon simple :

- transcription des directives européennes concernant *Natura 2000* en droit interne;
 - établissement d'une liste des sites où se situent les habitats d'intérêts communautaires, cohérence de cette liste avec la conservation des espèces et des habitats des directives européennes;
 - préservation des sites classés *Natura 2000* (ZSC ou ZPS);
 - suivi de l'évolution des sites avec un bilan tout les six ans;
- L'approche, retenue par la France, d'adhésion des acteurs locaux à la démarche *Natura 2000* a retardé, de façon importante, la mise en place du réseau. Celui-ci devait en effet être achevé en 1994. Aujourd'hui encore, la mise en place du réseau n'est pas terminée, notamment en

[Les causes d'un retard de plus de dix ans.]

La mise en place des sites *Natura 2000* est aujourd'hui terminée. L'ensemble des sites, ZPS et ZSC confondus, totalise 6,8 millions d'hectares soit 12,4% du territoire national. Cela place la France dans la

moyenne terrestre européenne qui se situe à 12%. Cependant, la mise en place du réseau en mer n'a pas suivi les mêmes échéances et la France est désormais en retard.

En effet, le projet a suscité des oppositions nombreuses dès le début car la prise de conscience des usagers n'était pas suffisante. L'établissement du réseau marin doit, de surcroît, tenir compte des spécificités du monde de la mer pour y conduire efficacement cette politique.

Au début du projet *Natura 2000*, l'action du gouvernement s'est révélée très délicate. En 1996, le Muséum national d'histoire



naturelle (MNHN) a fait un inventaire national des sites et a établi une liste de 1300 sites terrestres et quelques sites marins, couvrant 15% du territoire, susceptibles d'être labellisés sites "*Natura 2000*" afin de respecter les directives européennes. Cette annonce a provoqué de nombreux mécontentements chez les usagers et propriétaires des terrains qui se méfiaient ou rejetaient cette politique européenne en matière d'environnement (agriculteurs, pêcheurs, chasseurs, forestiers, etc.). Ils croyaient, en effet, leurs intérêts menacés par la politique de sauvegarde de la biodiversité. Face à ce mouvement, l'application du projet *Natura*

2000 a été suspendue. En 1997, le gouvernement a relancé le projet et a conduit de longues concertations avec les acteurs locaux. Cependant, cette démarche a abouti à trop de consensus. L'échéance du mois de juillet 1999 qui prévoyait l'envoi d'une liste définitive à la CE n'a pas été respectée et la France a alors été condamnée par la Cour de justice de la CE (CJCE), car seulement 5% du territoire étaient classés. De plus, le procédé de financement pour la mise en place des sites et leur gestion n'avait pas assez été étudié.

La difficulté de transposition du projet *Natura 2000* au domaine marin est, en partie, responsable du retard. En effet, la France n'a pas suffisamment adapté son droit interne à la mise en place du réseau *Natura 2000* en mer.

La CE oblige, par exemple, les États-membres à appliquer les directives "*oiseaux*" et "*habitats*" dans une partie de leur ZEE (arrêt C-6/04 du 20 octobre 2005). Un recours contre l'Angleterre a ainsi été transmis à la CJCE en 2004 pour insuffisance de désignation de sites *Natura 2000* en ZEE. Cependant, si la complexité du système juridique en mer impose des ajustements, la modification du droit interne dans la mer territoriale et la ZEE est possible car ces espaces sont sous juridiction française.

La mise en place d'un site *Natura 2000* en mer nécessite d'avoir une connaissance précise de la valeur biologique du site. Il faut aussi étudier les impacts liés aux activités économiques (pêche, extraction, collecte d'algue, etc.) sur la biodiversité. Une partie du retard pourrait s'expliquer par la nécessité de compléter les connaissances scientifiques sur le milieu. Celles-ci sont, en effet, plus difficiles à acquérir en mer qu'à terre. L'Agence des aires marines protégées (AAMP) est chargée de "formuler les

propositions argumentées de secteurs susceptibles d'être soumis à la concertation en vue de la constitution d'un réseau de sites *Natura 2000* en mer. L'agence doit mener, pour cela, une consultation des scientifiques de l'Ifremer et des structures associatives concernées telle que la Ligue pour la protection des oiseaux. Or, la date de création de cette agence par le décret du 16 octobre 2006 témoigne de l'ampleur du retard pris par la France. La mise en place de la totalité des sites *Natura 2000* était prévue initialement pour juin 2004.

La France a été condamnée par la CJCE à trois reprises :

- en 2000, pour n'avoir pas transposé, en droit interne, les directives "habitats" et "oiseau" ;
- en 2001, pour n'avoir pas proposé suffisamment de projets de ZSC ;
- en 2002, pour n'avoir pas proposé assez de projets de ZPS.

Pourtant, malgré ces condamnations, la France n'a pas suffisamment réagit. Elle s'est vue menacée en 2004 par la CE de nouvelles sanctions pour insuffisance de désignation de sites *Natura 2000*. Réagissant dans l'urgence pour éviter de nouvelles condamnations, le nombre de sites a été multiplié, atteignant ainsi la moyenne européenne. La CE a validé, le 21 mars 2007, la liste des sites français à terre et annulé le contentieux existant.

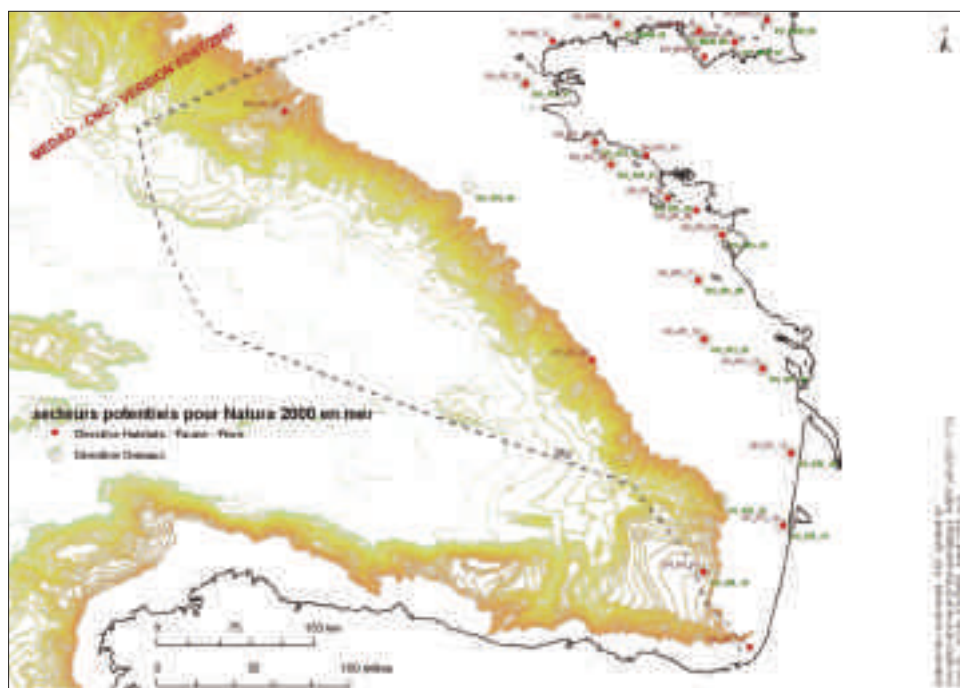
Le retard du projet *Natura 2000* a affecté les réseaux terrestre et marin de façon inégale. Les efforts se sont portés majoritairement sur les sites à terre. Il faut maintenant effectuer, en mer et en dix mois, un travail qui a pris une dizaine d'année à terre. À cette situation qu'on peut qualifier d'urgente, il faut également ajouter les spécificités inhérentes au monde maritime.

Mais afin de comprendre les difficultés de mise en place du réseau *Natura 2000* en mer, il faut connaître le processus de désignation des sites.

[La mise en place d'un site *Natura 2000*.]

La consultation.

La désignation des périmètres est la première étape, dite de consultation, dans la constitution d'un site *Natura 2000*. Ce choix peut s'avérer plus ou moins difficile. S'il faut protéger une espèce dont l'habitat est localisé sur une unique zone maritime, il faudra évidemment classer cette zone en site *Natura 2000*. Cependant, il existe des espèces à protéger qui sont plus répan-



Zones retenues pour le choix des sites *Natura 2000* en mer.

dues dans les eaux françaises, il faut alors choisir des sites représentatifs et qui concentrent un maximum d'espèces et d'habitats à protéger. De plus, cette étape de consultation permet d'anticiper les conflits d'usage à venir. Les directives précisent que le choix du périmètre d'un site ne doit s'appuyer que sur des considérations scientifiques. Cependant, la consultation, en amont, des acteurs locaux peut permettre d'intégrer dans le choix d'un site les intérêts socio-économiques qui y sont liés.

Le préfet de département a la charge d'établir les projets de périmètres et de soumettre les dossiers aux communes et aux

établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés pour avis. Après un délai maximum de deux mois, le préfet envoie une synthèse au ministre en charge de l'Écologie. Après expertise scientifique du MNHN et validation des ministères concernés (Défense, Équipement, Agriculture, etc.), la désignation finale est notifiée à la CE (il existe deux voies distinctes pour le processus final selon que l'on désigne une ZPS ou une ZSC).

La concertation.

La gestion à l'échelle locale voulue par la CE et le mode contractuel adopté par la France conduisent, après désignation et validation du périmètre de chaque site, à une concertation locale.

Le préfet ayant autorité sur le site est chargé de mettre en place le comité de pilotage (COPIL) composé de représentants des acteurs locaux. Le COPIL désigne un gestionnaire du site. Celui-ci nomme alors un opérateur technique qui doit écrire le document d'objectif (DOCOB) et le soumettre au préfet pour approbation. Ce document dresse l'état des lieux du site,

définit les objectifs de gestion ainsi que le cahier des charges pour les atteindre.

Il existe deux particularités pour le ministère de la défense. Si le site se trouve partiellement sur un terrain militaire, l'autorité militaire terre est membre de droit du COPIL. Si le site se trouve entièrement dans un terrain militaire, c'est cette dernière qui établit le DOCOB.

La mise en place d'un site *Natura 2000* en mer.

La désignation d'un site *Natura 2000* en mer tend à suivre le schéma général décrit précédemment. La particularité réside dans une répartition des attributions entre le préfet maritime de la zone concernée et

le préfet de département. Selon la localisation géographique du site, la procédure de désignation d'un site *Natura 2000* sera différente :

– si le projet de site est entièrement établi au-delà de la laisse de basse mer, c'est le préfet maritime qui a la responsabilité de mener la procédure de désignation du site décrite précédemment ;

– si le projet de site est établi à la fois au-delà et en deçà de la laisse de basse mer, le préfet maritime et le préfet de département sont conjointement chargés de la procédure.

Le processus de désignation d'un site en mer est donc légèrement différent de celui mené à terre. Un décret actuellement examiné en Conseil d'État va être prochainement adopté en ce sens.

[Les problèmes posés par *Natura 2000* en mer.]

Pour la détermination du périmètre des sites en mer, le préfet maritime doit mener une consultation des communes et des EPCI. Ces dernières disposent de deux mois pour donner leurs avis au préfet ; passé ce délai, leur avis est supposé favorable. Les communes ne peuvent cependant avancer des contre-propositions que sur des considérations scientifiques. Or, le délai dont elles disposent semble, de ce fait, très court. Il est, en effet, difficile pour les communes de fournir des arguments scientifiques car elles ne disposent généralement pas de telles capacités d'expertise. La phase réelle de concertation n'intervient qu'après la validation du périmètre. Les acteurs locaux sont alors invités par le ou les préfets à élaborer le DOCOB dans le cadre du COPIL. Dans certains cas, il peut être délicat de passer d'une consultation formelle à une concertation participative des acteurs locaux. On demande, aux acteurs locaux, de participer à un projet de gestion d'un site dont le périmètre leur aura été plus ou moins imposé.

Une difficulté majeure dans la transposition du dispositif *Natura 2000* en mer vient du régime juridique spécifique qui régit le milieu marin. En mer, la règle générale est un accès libre à tous les utilisateurs. De plus, la notion de domaine public maritime (DPM) exclut celle de propriété. Sans cette notion de propriété, on comprend qu'après désignation du périmètre d'un

site *Natura 2000*, l'identification des acteurs qui doivent être inclus dans le COPIL du site soit difficile. L'identité et le nombre des acteurs sont, en effet, inconnus car n'importe quel plaisancier ou pêcheur peut être amené à fréquenter le site *Natura 2000*. Afin de résoudre ce problème, le code de l'environnement a été aménagé pour introduire la notion d'"*espace marin*" et d'"*utilisateur*". Le COPIL sera alors composé d'un représentant de chaque catégorie d'usagers du site. La présidence du COPIL, pour les sites en mer, revient désormais au représentant de l'État : le préfet maritime de la zone concernée. Cela va sûrement permettre la mise en place d'une politique plus cohérente pour tous les sites *Natura 2000* en mer.

Un autre problème découle de la notion de DPM et s'ajoute à la difficulté d'identification des acteurs d'un site. En effet, la gestion contractuelle d'un site implique théoriquement de ne pas avoir recours à la réglementation. Dès lors, si la gestion du site n'est pas réglementée par le droit français, une inégalité de traitement peut apparaître entre acteurs pour certaines activités économiques. Ainsi, un pêcheur adoptant une technique de pêche sur un site *Natura 2000* afin de se conformer à une recommandation du DOCOB pourrait rentrer en concurrence avec un autre pêcheur n'ayant pas adopté cette même technique. La nécessité d'établir une gestion, à la fois contractuelle et réglementaire, des sites *Natura 2000* en mer semble donc avérée. Rappelons que c'est pourtant une crainte de réglementation excessive qui a provoqué des hostilités de la plupart des acteurs locaux contre *Natura 2000* en 1996.

La surveillance des sites risque également de poser quelques soucis, en particulier pour les sites qui seront situés hors de la mer territoriale. Délimiter des sites cohérents avec les directives et en grand nombre ne suffit pas, car les États-membres peuvent être condamnés pour défaut de surveillance des sites.

Non seulement la gestion des sites implique un suivi continu des espèces et habitats en mer, mais il faut aussi dresser un bilan complet de chaque site tous les six ans. On comprend alors que le coût de surveillance et de suivi des sites en ZEE ne va pas être le même que celui des sites de la mer territoriale.

Cependant, si le recours à la voie réglementaire est possible, la France ne l'a toujours pas envisagé dans sa globalité. Le droit international accorde aux États côtiers des "*droits souverains*" d'exploitation et de gestion de toutes les ressources de leurs ZEE (Convention de Montego Bay).

La France peut donc réglementer les activités sur un site *Natura 2000* en mer. Pourtant, en transposant les directives "*habitats*" et "*oiseaux*" en droit interne, la France ne s'est pas dotée simultanément d'un dispositif complet et cohérent pour réprimer les infractions aux dispositions prises en application des deux directives. Imaginons alors qu'un usager ne respecte pas une recommandation du DOCOB dans un site *Natura 2000*.

Si la France ne s'est pas dotée d'outils juridiques pour condamner l'usager, un recours pourra être posé devant la CJCE contre la France.

En choisissant une gestion contractuelle des sites *Natura 2000*, la France a fait un pari audacieux. Car, si cette méthode s'inscrit totalement dans la démarche de fonctionnement décrite par l'UE, elle constitue également un véritable défi. En effet, l'identification des usagers des sites en mer est difficile.

De plus, il ne sera pas aisé de contrôler l'application des mesures préconisées pour les sites marins sans se doter d'un outil législatif. La surveillance des sites situés en ZEE, peut aussi s'avérer délicate du fait de leur éloignement de la côte. Cependant, la majorité des sites devrait se situer en mer territoriale et relativise quelque peu cette difficulté.

En juin 2008, la France devra avoir achevé son réseau *Natura 2000* en mer. Il faut donc agir rapidement tout en respectant la méthode de concertation aboutissant à la création des sites.

Cependant, la mise en place du réseau doit tenir compte des spécificités du monde marin pour que la gestion future des sites n'en soit pas rendue plus compliquée.

En ne se conformant pas à l'échéance fixée par l'UE, la France risquerait d'être condamnée à une lourde amende et devrait verser des indemnités supplémentaires si le retard se prolongeait. ■

Bulletin d'études de la Marine

Pour être ajouté(e) à notre liste de relais privilégiés et recevoir régulièrement de l'information sur la Marine, ainsi que des invitations pour des conférences, le Centre d'enseignement supérieur de la Marine vous remercie de bien vouloir renseigner la fiche d'inscription suivante :

Nom* : Prénom* :

Grade* :

Fonction* : Organisme* :

Domaine d'activité* :

Adresse où vous souhaitez recevoir le Bulletin d'Études de la Marine :

.....
.....
.....

Code postal : Ville :

Remarques éventuelles :

.....
.....
.....

(Les champs marqués d'une * devront être obligatoirement renseignés)

Merci de nous retourner cette fiche dûment complétée à l'adresse suivante :

CENTRE D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR DE LA MARINE – 21, place Joffre – BP 8 – 00300 ARMÉES

ou par courriel à l'adresse suivante : cesm.rayonnement@marine.defense.gouv.fr

En vertu de la loi modifiée "Informatique et Libertés" du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition sur les données collectées vous concernant. Toute demande de modification, de rectification et d'opposition devra être adressée au CESM.

[Errata.](#)

Dans l'éditorial du précédent numéro de la revue, remplacer "Franck Tourret" par "Paul Tourret".

Toutes les iconographies contenues dans le présent numéro de la revue sont de droits réservés et ne peuvent être utilisées sans l'autorisation des ayants droit.

Une version numérique de ce numéro a été mise en ligne sur le site du Centre de documentation de l'École militaire à l'adresse suivante : www.cedoc.defense.gouv.fr

Directeur de la publication
Capitaine de vaisseau Éric Chaplet

Rédacteur en chef
Capitaine de corvette Éric Levy-Valensi
01 44 42 82 13

Rédactrices
Madame Danielle Desroches
Enseigne de vaisseau Tina Di Carmine
Aspirant Christelle Bacle
01 44 42 82 20



Ce numéro a été réalisé
au Centre d'Enseignement
Supérieur de la Marine
cesm@marine.defense.gouv.fr

Pré-presse de la Marine
HOUILLES 01 30 86 10 68
dépôt légal : novembre 1999
ISSN 1292-5497

Prix de stratégie maritime Amiral Daveluy 2009

Marine nationale

5 000 euros : thèse de doctorat ou travail équivalent
2 000 euros : mémoire de fin d'études supérieures
2 000 euros : mention spéciale pour thèse ou mémoire



Chaque année, le prix de stratégie maritime "Amiral Daveluy" récompense des travaux riches d'enseignements dans les domaines de la pensée navale, de l'histoire et de la stratégie maritime française ou européenne.

Créé par le chef d'état-major de la Marine, il vise à encourager et à promouvoir des travaux de recherche et de réflexion à caractères historique, politique, juridique, technique et autres propres à faire progresser les connaissances dans le domaine maritime.

Ce prix sera décerné aux étudiants et chercheurs européens ayant soutenu leurs travaux lors des deux dernières années.



La date limite de réception des travaux est fixée au 28 mars 2009 et l'attribution des prix au mois de septembre 2009.

*Contact : Enseigne de vaisseau Thibault Richard
Centre d'enseignement supérieur de la Marine, BP 08 – 00300 Armées
01 44 42 56 72 ou cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr*