



# **Quelles dimensions maritimes pour la France au sein de l'Europe des 25 ?**

**Mémoire de géopolitique  
du CC Sébastien SCHRICKE  
dans le cadre du séminaire « France et puissance »**

**Sous la direction de Monsieur Christophe REVEILLARD**

**Avril 2006**

**FICHE DOCUMENTAIRE  
MEMOIRE GEOPOLITIQUE**

**1. Quelles dimensions maritimes pour la France au sein de l'Europe à 25 ?**

2. mémoiregéo\_CC SCHRICKE\_version 1
3. Schricke Sébastien – CC – Marine – France
4. Division B
5. Mémoire de géopolitique
6. Première version
7. La France, membre actif de l'UE, puissance économique et puissance militaire de premier plan, conduit une politique maritime spécifique et défend des intérêts stratégiques propres. Le choix de la dissuasion nucléaire par l'arme sous-marine a été déterminant pour sortir la France d'un schéma de puissance continentale. Cette autonomie stratégique lui permet de s'affirmer comme un tenant de « l'Europe-puissance » face aux Etats-Unis et à l'OTAN. En conséquence, la France est active sur l'ensemble des questions navales qui prennent corps autour de cette rivalité. Elle montre également une volonté particulière pour accroître la juridiction des approches maritimes et cette démarche est relativement bien accueillie par les autres pays membres de l'Union. En revanche, son influence dans le domaine du transport maritime reste en deçà de réelles possibilités. L'économie maritime française reste handicapée, tant par le centralisme de l'Etat que par l'empreinte continentale de l'inconscient collectif français.
8. PESD, UE, France, puissance navale, économie maritime, industrie navale européenne.

# **Quelles dimensions maritimes pour la France au sein de l'Europe des 25 ?**

## **SOMMAIRE**

### **PREMIERE PARTIE**

#### **QUELS DETERMINISMES POUR LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE ?**

Les réalités maritimes de la France.

Les freins au développement du commerce maritime.

La puissance navale française : des constantes et une rupture.

### **DEUXIEME PARTIE**

#### **UN ENVIRONNEMENT MARITIME RENOUVELE POUR LES POLITIQUES EUROPEENNES**

La mondialisation du transport maritime.

Les nouveaux intérêts maritimes de l'UE.

Un nouvel environnement stratégique pour la puissance navale.

### **TROISIEME PARTIE**

#### **A MOYEN TERME : QUELLES INFLUENCES FRANCAISES AU SEIN DE L'UE ?**

Flotte de commerce et attractivité portuaire : la France en déficit d'influence.

Juridisme et souveraineté maritimes : la France sur le devant de la scène.

Construction européenne et puissance navale : des batailles encore indécises.

## INTRODUCTION

En 2004, presque cinquante ans après la signature du Traité de Rome, José-Manuel Barroso, président de la Commission européenne, a déclaré : «Le passé, le présent et l'avenir de l'Europe sont ancrés dans les océans et les mers. Une politique maritime de l'Union Européenne (UE) peut contribuer à réaliser le potentiel de croissance considérable de l'Europe tout en protégeant notre environnement marin». Ces propos ont initié les travaux des pays membres pour la rédaction d'un *Livre Vert* sur « la politique maritime de l'Union ». Ce document sera publié au printemps 2006 et constitue la première étape avant un *Livre Blanc*, porteur de décisions politiques fermes.

Le *Livre Vert* abordera uniquement les domaines relevant de la Commission : l'organisation du transport maritime, la compétitivité des économies maritimes, l'activité portuaire et l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement ou la recherche océanographique. Le domaine militaire, celui de la puissance navale, ne figurera pas dans un tel document. C'est au travers de la Politique Européenne de Sécurité et de Défense (PESD) que l'UE est confrontée à la crédibilité de sa puissance navale potentielle.

La France, membre actif de l'UE, puissance économique et puissance militaire de premier plan, conduit une politique maritime spécifique et défend des intérêts stratégiques propres. Quels peuvent être les intérêts économiques ou stratégiques de la France à vouloir influencer la politique maritime de l'UE et le développement du volet naval de la PESD ? Dans quelles mesures la France est-elle réellement en mesure d'exercer des influences dans ces domaines ?

Le choix stratégique de la dissuasion nucléaire par l'arme sous-marine a été déterminant pour sortir la France d'un schéma de puissance continentale. Cette autonomie stratégique lui permet de s'affirmer comme un tenant de « l'Europe-puissance » face aux Etats-Unis et à l'OTAN. En conséquence, la France est active sur l'ensemble des questions navales qui prennent corps autour de cette rivalité. Elle montre également une volonté particulière pour accroître la juridiction des approches maritimes et cette démarche est relativement bien accueillie par les autres pays membres de l'Union. En revanche, son influence dans le domaine du transport maritime reste en deçà de réelles possibilités. L'économie maritime française reste handicapée, tant par le centralisme de l'Etat que par l'empreinte continentale de l'inconscient collectif français.

Ces conclusions seront l'aboutissement d'une étude menée en trois temps : tout d'abord l'analyse des déterminismes qui fondent la politique maritime et la puissance navale française, puis la description du nouvel environnement géopolitique et maritime dans lequel s'inscrivent les politiques des pays européens, enfin l'évaluation au sein de l'UE des influences françaises sur les questions maritimes et navales<sup>1</sup>.

## **PREMIERE PARTIE**

### **QUELS DETERMINISMES POUR LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE ?**

Si la Grande-Bretagne a sans doute le mieux symbolisé le mariage entre expansion européenne et supériorité maritime, la France s'est quant à elle affirmée en Europe comme une puissance continentale. En effet, dès lors que l'on évoque les liens entre la France et la mer, deux réalités s'opposent : une réalité géographique, celle d'une large ouverture maritime, et une réalité politique puisque la France est marquée depuis ses origines par un tropisme continental. Ce tropisme, renforcé par un centralisme et un interventionnisme de l'Etat sans équivalent chez les autres pays européens, a toujours handicapé le commerce maritime français. Pendant des siècles, il s'est également traduit par un besoin de supériorité militaire aux frontières continentales avant tout développement de la puissance navale.

Une rupture stratégique, le choix de la dissuasion sous-marine par le Général de Gaulle, est fondamentale : la liberté des mers est désormais indispensable à la crédibilité de la puissance française. Deux autres déterminismes dimensionnent la position de la France sur les questions navales : la volonté de garder une influence en Méditerranée, la volonté politique depuis la fin de la IV<sup>ème</sup> république de se démarquer des tutelles de l'OTAN et des Etats-Unis.

---

<sup>1</sup> L'économie de la pêche qui fait l'objet d'une politique commune de l'UE depuis 1983, n'entre pas dans le champ de cette étude.

### **1.1. Les réalités maritimes de la France**

Les réalités économiques et géographiques de l'ouverture maritime française sont significatives.

L'économie française est 5<sup>ème</sup> exportatrice et 6<sup>ème</sup> importatrice mondiale<sup>2</sup> et cette économie a besoin de la mer : 40% de ses exportations et 56% de ses importations transitent par voie maritime. Les réalités économiques de l'ouverture maritime sont donc réelles même si la France, en raison du choix de l'énergie nucléaire, est moins dépendante que ses voisins des importations d'hydrocarbures par voie maritime. En outre, le *cluster* maritime, c'est-à-dire le réseau des économies maritimes, du transport à la pêche en passant par la construction navale et l'industrie nautique, emploie directement 442 000 personnes et représente entre 2% et 2,5 % du PNB<sup>3</sup>. La France figure d'ailleurs aux premiers rangs mondiaux dans certains domaines très spécialisés : *Bénéteau* est le 1<sup>er</sup> constructeur mondial de bateaux à voiles, *Zodiac* est le 1<sup>er</sup> constructeur mondial de bateaux pneumatiques, l'armateur CMA-CGM est au 3<sup>ème</sup> rang des opérateurs mondiaux ainsi que le courtier maritime *Barry Rogliano Salles*, l'*Ifremer* (Institut français de recherche pour la mer) est à l'avant-garde de la recherche océanographique et le premier centre européen dans ce secteur d'activité.

Continente sur ses frontières orientales, la France est ouverte sur la Mer du Nord, la Manche, l'Océan Atlantique et la Méditerranée. Cette géographie maritime métropolitaine est inchangée depuis 1860, année du rattachement définitif de Nice. Le littoral s'étend sur 5500 kilomètres respectant un équilibre avec l'étendue de ses frontières terrestres. Le Havre et Marseille sont les deux principaux ports d'un littoral qui en compte plus de 500<sup>4</sup>. On notera également que Paris est le deuxième port fluvial européen derrière Luisburg (Allemagne).

---

<sup>2</sup> Source : Ministère de l'Équipement et des Transports, 2005.

<sup>3</sup> Source Ifremer 2003, «*Données économiques maritimes françaises*». Si l'on y ajoute les activités liées au tourisme littoral et le travail des zones portuaires, le poids total du secteur maritime équivaut à 5 à 10% du PNB.

<sup>4</sup> Le Havre est le 5<sup>ème</sup> port européen toutes marchandises confondues et le 1<sup>er</sup> port français de trafic conteneurisé, Marseille est le 1<sup>er</sup> port français, le 3<sup>ème</sup> port européen et le 1<sup>er</sup> port méditerranéen toutes marchandises confondues.

Trois données géographiques sont déterminantes pour définir les liens entre la France et la mer :

- Grâce à son héritage colonial, la France a conservé des territoires et des intérêts maritimes dans l'océan Atlantique, l'océan Indien et l'océan Pacifique. En Europe, seule la Grande-Bretagne a conservé une telle variété de territoires. Prise seule, la Zone Economique Exclusive (ZEE)<sup>5</sup> métropolitaine française est au 5ème rang européen derrière celle du Royaume-Uni, de l'Espagne, de l'Irlande et du Portugal. En revanche, avec ses territoires d'outre-mer, la France acquiert la deuxième ZEE mondiale<sup>6</sup>. L'îlot de Clipperton assure à lui seul une ZEE plus étendue que celle de la métropole.<sup>7</sup> La Polynésie, quant à elle, agrandit la ZEE de 4,8 millions de km<sup>2</sup> soit 47% de la ZEE française globale. L'exercice de la souveraineté sur ces zones nécessite que la France dispose de moyens navals et aériens variés afin d'intervenir aussi bien au large que près du littoral.

- La France est un des pays européens les plus sensibles aux risques de pollutions maritimes. Elle est bordée entre Dunkerque et Cherbourg par le détroit international du Pas de Calais, détroit le plus important et le plus dangereux au monde<sup>8</sup>, et à l'ouest par la mer d'Iroise et le Golfe de Gascogne où les conditions de navigation peuvent être périlleuses. Plus que les autres côtes européennes, le littoral français a donc été souillé depuis 40 ans par des marées noires : le *Torrey-Canyon* en 1967, l'*Olympic-Bravery* en 1976, le *Boehlen* en 1976, l'*Amoco Cadiz* en 1978, le *Tanio* en 1980, l'*Erika* en 1999, le *Prestige* en 2002. La sensibilité aux marées noires et aux pollutions maritimes est d'autant plus exacerbée que le littoral français bénéficie d'une réelle attractivité.<sup>9</sup>

---

5 Le nouveau Droit de la mer codifié en 1982 à la conférence de Montego Bay a remodelé le paysage maritime mondial en instaurant une nouvelle zone maritime, la Zone Economique Exclusive (ZEE), zone étendue jusqu'à 200 nautiques du littoral dans laquelle l'Etat côtier exerce des droits souverains pour les ressources liées à la pêche et pour les richesses du sol et sous-sol, et dans laquelle il conserve des compétences particulières en matière de recherche sous-marine et de prévention de la pollution. Cette convention est entrée en vigueur en 1994.

<sup>6</sup> 1<sup>er</sup> bénéficiaire : Etats-Unis (14 millions de km<sup>2</sup>) / 2<sup>ème</sup> : France (11 millions de km<sup>2</sup>) / 3<sup>ème</sup> : Grande Bretagne (3,6 millions de km<sup>2</sup>).

<sup>7</sup> ZEE Clipperton = 431 000 km<sup>2</sup> ; ZEE France métropolitaine = 315 000 km<sup>2</sup>

<sup>8</sup> Le Déroit du Pas de Calais concentre 20% du trafic maritime mondial. Il est traversé toutes les 30 minutes par un navire transportant des produits dangereux. On y recense 30% des accidents maritimes survenus dans les principaux détroits mondiaux entre 1951 et 1998 (Bulletin d'études de la marine N°31- juin 2005, *La gestion des risques en Manche et mer du Nord*, p.42).

<sup>9</sup> Rapport de la DATAR, été 2004 : le littoral regroupe 10% de la population nationale pour 4% du territoire. Cette dernière a augmenté de 7% par an entre 1990 et 1999 contre 3,6% pour le reste de la France. L'économie maritime traditionnelle ne représente plus que 6,9% de l'activité des départements côtiers.

- Ses frontières maritimes s'étendent vers l'ouest et vers le sud. Les ports français, à l'exception de celui de Dunkerque, sont donc à l'écart du *Northern Range*, le poumon maritime de l'Europe qui s'étend de la frontière belge au port de Hambourg. Le *Northern Range* est prolongé au sud par la dorsale industrielle et urbaine qui relie le littoral de la mer du Nord à l'Italie, dorsale qui constitue le centre économique et nerveux de l'Europe. Les ports du *Northern Range*, excepté celui de Dunkerque, sont donc adossés à un *hinterland* dense de réseaux routiers, fluviaux et de chemins de fer. Cette multimodalité des dessertes contribue à dynamiser leur fret maritime et leurs activités portuaires. Pour la France, seule une politique active d'aménagement du territoire est susceptible de compenser ce handicap géographique.

## **1.2. Les freins au développement d'un commerce maritime**

En 1849, l'abrogation par les Britanniques des lois protectionnistes « *Corn laws* » et « *Navigation Acts* »<sup>10</sup> donnait un élan décisif à la libéralisation des échanges maritimes mondiaux et confortait leur suprématie maritime. La France, n'a pas construit sa puissance sur la vigueur de son commerce maritime. Au contraire, le centralisme et l'interventionnisme de l'Etat ont constitué des freins à la liberté du commerce maritime et à l'aménagement des pôles portuaires. Ces déterminismes sont encore prégnants aujourd'hui.

### *Une priorité pour le commerce continental depuis le Moyen-âge*

« Pendant une longue période au Moyen-âge, le centre économique de l'Europe gravitait autour des foires de Champagne. Le Royaume de France se trouvait donc inclus dans des circuits commerciaux à dominante terrestre. Cette situation va se trouver bouleversée à la fin du XIII<sup>ème</sup> siècle. En 1297, fut réalisée la première liaison directe par voie maritime entre l'Italie, l'Angleterre et les Flandres. Le royaume se trouva déconnecté et placé à peu près hors des routes principales du capitalisme européen. Et cette mise à l'écart sera de longue durée. »<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Les *Navigation Acts*, promulgués au XVIII<sup>e</sup>, interdisent aux navires étrangers d'importer en Grande-Bretagne d'autres produits que ceux de leurs pays d'origine et réservent aux bateaux anglais le droit exclusif de commercer avec l'Empire britannique.

- *Corn laws* : série de lois (1815, 1822, 1828) protégeant le blé britannique.

<sup>11</sup> Etienne Taillemite, Inspecteur général des Archives de France, *Bulletin d'Etudes de la Marine* N°29, p.11.

Sully, ministre d'Henri IV, exprimait déjà la prépondérance de la terre sur le commerce maritime : «Labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France». La France avait de telles ressources agricoles qu'elle se suffisait presque ; elle était moins incitée que l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne ou le Portugal à promouvoir son commerce extérieur. De fait, le commerce maritime est toujours passé après le commerce continental. Prenons l'exemple du commerce des Indes, si riche d'expansion pour les Européens. La Compagnie française des Indes orientales fut créée en 1664 sous l'impulsion déterminante de Colbert soit plus de 60 ans après l'Angleterre et les Provinces-Unies. « Il y eut un temps où Colbert avait procuré à son roi une telle position de force que si Louis XIV avait choisi de demeurer en paix en Europe et de consacrer les ressources et les énergies de son pays à son expansion au-delà des mers, il aurait pu devenir le maître du commerce mondial. Mais il n'aimait pas le commerce, il ne s'intéressait pas aux aventures lointaines. Il préférait dominer militairement le continent européen. »<sup>12</sup>

Il est symptomatique de constater que les flottes française se sont uniquement développées quand elles étaient protégées par un commerce d'Etat : les lignes commerciales des colonies au XIX<sup>ème</sup> siècle et dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, la flotte pétrolière dans les années 1960 et 1970 quand les besoins en importations d'hydrocarbures constituaient une priorité<sup>13</sup>. Ces flottes se sont effondrées quand ces protections ont disparu, au début des années 1970 pour le commerce colonial, au début des années 1980 pour la flotte pétrolière. Le commerce maritime s'est tari et le commerce continental est resté le fer de lance de l'économie française<sup>14</sup>.

#### *Un Etat centralisateur et interventionniste*

La centralisation de l'Etat français depuis Richelieu et Colbert a trois conséquences majeures pour le développement du commerce maritime : elle freine la politique d'aménagement du territoire vers les périphéries, elle restreint l'autonomie des régions maritimes, elle génère un interventionnisme pesant sur l'activité des compagnies maritimes.

---

<sup>12</sup> H.E Jenkins, *Histoire de la marine française*, Albin Michel 1992, p.53.

<sup>13</sup> Soutenu par l'Etat, le tonnage de la flotte a progressé grâce au développement de la flotte pétrolière pour constituer jusqu'à 75% de la flotte française en 1979.

<sup>14</sup> Flotte de commerce française en 1950 : 700 navires pour 5 millions de tonneaux ; en 1978 : 500 navires pour 12 millions de tonneaux ; en 2005 : 212 navires pour 5 millions de tonneaux.

Un déterminisme géographique impose à la France une politique d'aménagement du territoire volontariste pour désenclaver ses ports. Centralisateur, l'Etat n'a pas favorisé une telle politique. Sous l'ère napoléonienne le premier port français de construction navale n'était pas sur le territoire national mais à Anvers, en Belgique, où Napoléon utilisait des infrastructures déjà existantes. Aujourd'hui encore, la desserte des ports français, est insuffisamment développée. Une priorité écrasante a toujours été donnée au transport des voyageurs (routes et trains à grande vitesse) plutôt qu'au fret de marchandises. On peut également remarquer que le réseau fluvial français est peu ou pas connecté à la densité du réseau fluvial européen centré sur le Rhin et l'Elbe ; la liaison Rhin-Rhône fait en particulier défaut. La dernière création de voie fluviale de grand gabarit en France date en effet des années 1960 lorsque la Moselle avait été aménagée en collaboration avec l'Allemagne. Le développement d'une zone portuaire étant intimement tributaire de sa desserte, qu'elle soit routière, ferroviaire ou fluviale, le trafic maritime s'est donc éloigné des côtes françaises. Le seul trafic du port de Rotterdam est aujourd'hui égal au trafic de l'ensemble des ports français.<sup>15</sup>

Le centralisme de l'Etat a d'autres conséquences sur le développement du territoire : les régions françaises ne disposent que de très peu d'autonomie politique et financière en comparaison de leurs voisines d'Espagne, d'Allemagne, de Belgique et d'Italie où le fédéralisme régional est avancé. Les régions maritimes de ces pays trouveront des intérêts immédiats à développer leurs économies portuaires et utiliseront des leviers politiques et financiers efficaces pour les mettre en œuvre. Les régions maritimes françaises ne disposent pas encore de cette capacité d'intervention.

L'interventionnisme étatique s'est également exercé sur les compagnies maritimes. La Compagnie Générale Transatlantique et les Messageries Maritimes étaient les deux grandes flottes de l'Empire français. L'Etat français a mené en leur faveur une politique continue et inégalée de subventions. « La France est le seul Etat européen à dépenser autant d'argent pour ses services postaux. Ainsi en 1893, l'Angleterre ne consacrait en subventions postales que 15 millions de francs, l'Allemagne 5,5 millions, quand la France y consacrait 25,5 millions de francs. »<sup>16</sup> Ces subventions étaient destinées à compenser les missions de service public (dessertes postales des Colonies) assurées par ces compagnies maritimes, elles ont

<sup>15</sup> Source : Ministère de l'Équipement et des Transports, février 2002.

<sup>16</sup> Source Journal officiel, Assemblée Nationale, document parlementaire, session 1895, pièce 1109, cité dans le Bulletin d'Études de la Marine N°29, juillet 2004, p.22.

perduré jusqu'à leur disparition.<sup>17</sup> Elles ont eu un effet annihilant car, en protégeant ces activités, l'Etat n'incitait pas les armateurs et les autorités portuaires à rechercher d'autres débouchés ou à s'adapter aux évolutions du marché. En 2005, le violent conflit né de la privatisation de la SNCM,<sup>18</sup> entreprise en déficit chronique malgré une politique continue d'aides publiques, rappelle que nous sommes bien là devant une caractéristique française : subventionner à l'excès certaines compagnies au risque de perdre l'initiative commerciale. Un dernier exemple significatif de l'interventionnisme étatique : en 1960, en plein essor du commerce maritime, les armateurs Français ne pouvaient ni affréter, ni vendre, ni acheter, ni commander des navires, sans accord du ministère.

Le commerce maritime a toujours été une affaire de circonstances et jamais un cheval de bataille pour l'Etat français. Le commerce continental reste la priorité. Le centralisme français, en protégeant à l'excès les compagnies maritimes, en restreignant l'autonomie politique et financière des régions, a également pesé sur le dynamisme du commerce maritime.

### **1.3. La puissance navale : des constantes et une rupture**

L'homme d'Etat français a négligé le commerce maritime mais il a accordé davantage d'importance à la puissance que pouvait lui conférer l'arme navale. Trois déterminismes donnent un relief particulier à la puissance navale française. Elle constitue un outil d'influence en Méditerranée, peut être utilisée comme un relais des rivalités entre la France et l'OTAN et incarne depuis 1972 la crédibilité de la dissuasion nucléaire française.

#### *Une ouverture navale vers la Méditerranée*

Les façades atlantique et méditerranéenne, isolées l'une de l'autre par l'isthme ibérique, n'ont pas eu la même destinée stratégique. En effet, contrairement à ce que pourrait laisser supposer l'étendue de son littoral atlantique, la France s'est d'abord affirmée comme une puissance navale méditerranéenne.

Alors que les ports français de la côte atlantique ont souvent constitué des cibles de choix pour les blocus imposés par la *Royal Navy*, la Méditerranée

---

<sup>17</sup> En décembre 1973 était créée la Compagnie Générale Maritime, société contrôlée à 99% par l'Etat, et regroupant deux filiales : la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes. La CGM sera privatisée et cédée à la CMA en 1996, d'où la création de la CMA-CGM.

<sup>18</sup> SNCM : Société Nationale maritime Corse Méditerranée

occidentale, loin des brumes anglaises, a toujours offert un bassin d'expansion plus favorable à la marine française. Plus tard, de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle jusqu'à l'indépendance de l'Algérie, le triangle Toulon, Bizerte, Mers-el-Kebir a constitué le cœur de l'espace stratégique maritime français. A partir de l'Entente Cordiale de 1904 un partage des responsabilités a vu le jour entre les marines française et britannique : la Méditerranée occidentale pour la Marine Nationale, la Méditerranée Orientale pour la *Royal Navy*. Cette influence s'est aussi traduite par d'autres faits significatifs : l'ouverture du canal de Suez en 1869 par les français donne un essor sans précédent à la voie maritime est-ouest de Méditerranée ; le dépècement de la *Reggia Marina*, la marine italienne, à l'issue de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale permettait à la France de rester la première puissance navale en Méditerranée. Ce tropisme méditerranéen est encore prégnant aujourd'hui, dans la diplomatie comme dans le domaine naval.<sup>19</sup>

#### *France et OTAN : des luttes d'influences*

Les relations entre la France et l'OTAN sont également déterminantes pour aborder la question de la puissance navale française. Depuis l'échec de l'opération de Suez en 1956, une constante stratégique de l'Etat français est la construction d'une défense indépendante, déchargée de la tutelle américaine, donc de l'OTAN. Outre la question nucléaire, les tensions entre la France et l'OTAN se sont souvent cristallisées sur des questions navales et sur des questions méditerranéennes.

Le 6 novembre 1956 marque la fin et l'échec de l'intervention aéro-maritime franco-britannique sur Suez. Ces deux nations choisissent alors des options stratégiques différentes. Les Britanniques acceptent la domination américaine et accentuent leur atlantisme alors que les Français ne cesseront désormais de prendre leur distance avec l'OTAN, organisation dont ils avaient pourtant été les bons élèves depuis sa création le 4 avril 1949. En septembre 1958, quelques mois après son retour au pouvoir, le général de Gaulle demandait une réforme importante de l'Alliance atlantique et la constitution d'un directoire américano-anglo-français. En mars 1959, suite au refus américain, la France, en prise avec la guerre d'Algérie, soustrayait ses forces navales de Méditerranée au commandement de l'OTAN. Cette

---

<sup>19</sup> Les exercices navals bilatéraux entre la France et le Maghreb sont réguliers : exercice *Pangolin* (Tunisie) ; exercice *Chebec* (Maroc) ; exercice *Raïs Hamidou* (Algérie) ; exercice Cléopâtre (Egypte).

question navale et méditerranéenne constitue une première rupture.<sup>20</sup> La France quitte définitivement l'organisation intégrée en 1966. Trente ans plus tard, en 1997, au sommet de l'OTAN de Madrid, les Français prennent prétexte du refus américain de confier le commandement sud-Europe de l'OTAN (incluant des forces navales) à une nation européenne, pour décliner la possibilité de revenir au sein de la structure intégrée du commandement de l'OTAN. Cette crise illustre la volonté française de s'affranchir de la tutelle américaine, quitte à prolonger cette rivalité au travers de l'UE, en particulier sur le théâtre méditerranéen.

*Une rupture stratégique : le choix de la dissuasion nucléaire*

Les rois puis les chefs d'Etat français sont restés avant tout des continentaux et ont subordonné la stratégie maritime à la stratégie terrestre. La sécurité aux frontières continentales a toujours été le préalable à tout développement de la puissance navale. Même si la France a su développer des marines puissantes à certaines périodes de son histoire, la vraie rupture stratégique est incarnée par le choix de la dissuasion nucléaire et de sa composante sous-marine, la Force Océanique Stratégique (FOST).

Au contraire de la Grande-Bretagne, la France n'a jamais cherché à asseoir sa puissance par une politique de domination maritime. Napoléon Ier a encouragé la guerre de course et a construit une flottille pour tenter d'envahir l'Angleterre mais ne s'est jamais donné les moyens de constituer une marine capable d'acquérir la maîtrise de la mer. Il aura dominé le continent, les Britanniques auront dominé la mer. Ainsi, c'est uniquement à la volonté et aux visions stratégiques de certains ministres que la marine de guerre française doit ses plus belles heures : Richelieu sous Louis XIII, Colbert sous Louis XIV, Choiseul sous Louis XV, Georges Leygues et Darlan dans l'entre-deux guerres.

La véritable rupture stratégique est incarnée en 1972 par la première patrouille opérationnelle du Sous-marin Nucléaire d'attaque Lanceur d'Engins (SNLE), *LE TRIOMPHANT*. En prévision de cet événement le général De Gaulle avait prononcé les mots suivants en 1965 à l'Ecole Navale : « La marine se trouve maintenant et sans doute pour la première fois de notre histoire, au premier plan de la puissance guerrière de la France, et ce sera dans l'avenir toujours un peu plus vrai ».

---

<sup>20</sup> Deuxième rupture en 1964 et encore une question navale : ce sont les forces navales de l'Atlantique et de la Manche que la France retire du commandement de l'OTAN.

La dissuasion affirme le rôle de la Marine nationale face à la légitimité historique de l'armée de terre et face aux avancées technologiques de l'arme aérienne car la FOST détient 80% des têtes nucléaires françaises. L'autonomie stratégique de la dissuasion se fonde enfin sur un tissu industriel strictement national pour en assurer la conception et le maintien en condition opérationnelle ; la Direction des Constructions Navales (DCN) assure ce rôle. Sur la scène internationale, cette capacité de dissuasion crédibilise la puissance de la France ainsi que son siège au Conseil de Sécurité de l'ONU. Cette rupture doctrinale a enfin une conséquence stratégique majeure : puisque la crédibilité de la dissuasion impose de conserver la liberté des mers, cette liberté d'accès aux espaces maritimes est devenue pour la première fois une priorité stratégique française. Lors de la conférence de *Montego Bay*, les Français se sont donc trouvés sur la même ligne que les Américains pour défendre la liberté de mouvement et de transit des bâtiments militaires sur les mers du globe.

Jusqu'au choix d'une dissuasion nucléaire dont la crédibilité repose sur la permanence à la mer de sous-marins lanceurs d'engins, la construction d'une marine militaire ambitieuse avait toujours nécessité en France une volonté politique « hors norme ». Désormais, et pour la première fois, la liberté des mers constitue une priorité stratégique. Ceci impose un format opérationnel à la marine ainsi que le maintien d'une industrie navale militaire de haute technologie. La vigueur de la Marine Nationale est également un facteur de puissance en Méditerranée, bassin naturel de l'influence française, et elle ajoute en outre à la cohérence française dans la lutte d'influence qu'elle mène avec l'OTAN.

#### **1.4. Synthèse des déterminismes maritimes français**

« L'homme est pour ainsi dire tout entier dans les langes de son berceau. Il se passe quelque chose d'analogue pour la Nation. Les peuples se ressentent toujours de leur origine. Les circonstances qui ont accompagné leur naissance et servi à leur développement influent sur tout le reste de leur carrière. Or, l'origine de la France est profondément terrienne. Les français renonceront-ils à leur indifférence à l'égard des grandes questions maritimes ? On peut toujours l'espérer ». Cette citation de Tocqueville rend parfaitement compte d'une réalité ancrée dans l'inconscient français. La France se voit avant tout comme une terre et comme une puissance continentale. Au contraire de leurs cousins Britanniques, les Français ont de la mer une image incertaine, plus associée au domaine de l'exploration, de l'exploit, de la

performance ou du voyage, qu'à des réalités économiques et stratégiques. Ils admirent ces aventuriers d'un espace hostile que sont les navigateurs solitaires comme Eric Tabarly, ces explorateurs du monde sous-marin tels que le commandant Cousteau. Ils associent volontiers les aventures maritimes aux voyages du *Bounty*, aux errances du *Crabe-Tambour*<sup>21</sup> ou à l'exotisme des Colonies. L'exploration scientifique maritime, symbolisée hier par des marins comme La Pérouse ou Dumont d'Urville, aujourd'hui par les organismes de l'Ifremer ou du SHOM<sup>22</sup>, a toujours été un domaine d'excellence. Mais cela reste encore le domaine d'explorateurs ou de scientifiques tournés vers un espace inconnu qui reste à maîtriser. Dans la mémoire collective de la Nation, les corsaires Jean Bart et Surcouf sont certainement mieux connus que les marins d'escadre incarnés par Tourville ou Duquesne. C'est également par des événements « extra-ordinaires » que la mer entre dans le quotidien des Français : les périodes de vacances estivales ou les catastrophes écologiques d'une marée noire.

Le centralisme et l'interventionnisme de l'Etat français ont accentué cette empreinte continentale et ont pénalisé le développement du commerce maritime autant qu'une politique d'aménagement du territoire favorable aux activités portuaires. Les lignes maritimes françaises se sont ouvertes avec l'expansion de l'empire colonial...elles se sont refermées quand cet empire a disparu. Il apparaît dès à présent que des volontés puissantes sont nécessaires pour que la France dépasse ce tropisme continental et augmente son poids dans l'économie européenne du transport maritime.

Certaines réalités géographiques concourent néanmoins à cette prise en compte du fait maritime. La vulnérabilité du littoral français face aux pollutions maritimes implique que l'Etat prenne position sur les questions relatives à la sécurité du transport maritime. La surveillance et l'exploitation de la deuxième ZEE mondiale nécessitent également que l'Etat soit en mesure de faire respecter sa souveraineté sur de vastes étendues maritimes.

Dans le domaine militaire, une véritable rupture avec la tradition française de puissance continentale trouve son fondement dans le choix de faire reposer la permanence de la dissuasion nucléaire par la Force Océanique Stratégique. Ce choix impose un format ambitieux pour la marine militaire et donne à la France un rôle de premier plan sur la scène européenne et internationale. La France recherche

---

<sup>21</sup> Film français de Pierre Schoendoerffer, 1977, relatant le destin d'un officier de marine au travers de ses campagnes en Indochine et en Algérie.

<sup>22</sup> SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine.

désormais la liberté des mers, non pas pour des raisons commerciales, mais pour des impératifs de stratégie militaire. La crédibilité de cette indépendance stratégique conforte aussi la lutte d'influence que la France mène contre l'OTAN.

## DEUXIEME PARTIE

### UN ENVIRONNEMENT MARITIME RENOUVELE POUR LES POLITIQUES EUROPEENNES.

En 1914, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France étaient les premières puissances mondiales. Leurs flottes commerciales et militaires étaient sans rivales. Par la vigueur de leur commerce maritime ces puissances entretenaient des liens étroits avec leurs colonies et 75% des échanges maritimes convergeaient vers l'Europe. En quelques décennies, mais à une vitesse accélérée après 1945, l'Europe a cédé une suprématie maritime qu'elle conservait depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle. Le cadre dans lequel s'expriment en 2005 les politiques maritimes et navales des pays européens est très différent de celui qui prévalait en 1957 à la création de l'« Europe des six ». Trois facteurs paraissent essentiels pour définir les enjeux de ce nouveau cadre : la mondialisation précoce du transport maritime, une Union Européenne qui intègre enfin sa dimension maritime, un renouvellement complet du contexte stratégique naval depuis la fin de la guerre froide.

#### **2.1. La mondialisation du transport maritime**

Le transport maritime est un des premiers secteurs économiques à avoir connu la mondialisation. Il est en croissance continue depuis la fin de la deuxième guerre mondiale et a été multiplié par un facteur 7 entre 1945 et 1990.<sup>23</sup> Il a bénéficié jusqu'au milieu des années 1970 du dynamisme des Etats-Unis et de l'importance du trafic d'hydrocarbures avec le Moyen-Orient. Il est maintenant dopé par les économies du sud-est asiatique et connaît depuis dix ans une croissance annuelle de 5% en volume. La Chine serait à elle seule à l'origine d'un tiers de la croissance du commerce mondial, phénomène amplifié par le dynamisme d'autres pays tels que l'Inde, la Thaïlande ou le Vietnam.

---

<sup>23</sup> L'année 1975, année du choc pétrolier, a été la seule année de régression sur cette période.

Trois aspects de cette mondialisation ont des conséquences majeures sur les politiques maritimes des pays européens :

- l'importance croissante des routes maritimes en provenance du Pacifique et l'indispensable adaptation des transporteurs et des armateurs au trafic conteneurisé,
- une « délocalisation » des flottes commerciales européennes vers les pavillons de complaisance,
- la concurrence des chantiers navals du sud-est asiatique et la concentration industrielle des chantiers européens.

*De nouvelles routes maritimes, de nouveaux enjeux pour les opérateurs européens*

La libéralisation des échanges au XX<sup>ème</sup> siècle a bouleversé les flux des routes maritimes. Entre les deux guerres mondiales les flux sont restés centrés sur l'Atlantique tout en s'orientant de plus en plus vers les Etats-Unis.<sup>24</sup> Une première rupture s'est produite à partir de 1945 quand les liaisons maritimes ont basculé de l'Europe vers les Etats-Unis, première puissance économique mondiale. En 1973, 45% des flux concernaient les USA, 20% l'Europe et 15% le Japon.<sup>25</sup>

Le deuxième mouvement s'est produit à la fin des années 1970 quand le commerce transpacifique a dépassé pour la première fois le commerce transatlantique. Aujourd'hui le transport maritime stagne entre l'Europe et l'Amérique du Nord mais atteint des sommets entre l'Asie et le continent américain ainsi qu'entre l'Asie et l'Europe.<sup>26</sup>

Conséquence directe de cette forte demande de produits manufacturés en provenance d'Asie, le trafic par conteneurs a augmenté de 400% en 15 ans.<sup>27</sup> En plus du transport de produits manufacturés, la conteneurisation s'est étendue à une vaste gamme de marchandises habituellement dévolues au transport en vrac (bois, céréales, sucre,...). L'acheminement des conteneurs par des navires géants transportant plus de 8000 conteneurs conduit en outre à une concentration des mouvements de ces navires sur un nombre limité d'escales. La capacité à traiter et à redistribuer un fret

<sup>24</sup> En 1939 l'Europe concentrait 60% du trafic mondial.

<sup>25</sup> Ph Masson, *La puissance maritime et navale au XXème siècle*, Perrin 2002, p. 255-256.

<sup>26</sup> Trafic entre Europe et Amérique du Nord = 13% du fret conteneurisé ; trafic entre l'Asie et l'Amérique du Nord = 54% du fret conteneurisé ; trafic entre l'Asie et l'Europe = 33% du fret conteneurisé.

<sup>27</sup> 90 millions de tonnes en 1990, plus de 350 millions en 2005 ; Source *Armateurs de France*, 2005.

conteneurisé de grande ampleur constitue désormais l'enjeu décisif de la compétition que se livrent les ports mondiaux. Les ports asiatiques furent les premiers à s'adapter à cette nouvelle économie des transports et quatre d'entre eux sont aujourd'hui aux premiers rangs des terminaux à conteneurs<sup>28</sup> alors que Rotterdam, le premier en 1980, n'est plus que le huitième en 2005.

En Europe, où la croissance annuelle du fret conteneurisé avoisine les 8%, les opérateurs du transport et les responsables territoriaux sont soumis aux mêmes nécessités d'aménagement du territoire et d'adaptation des infrastructures portuaires.

*Une « délocalisation » des flottes commerciales européennes vers les pavillons de complaisance.*

Le développement des « pavillons de complaisance »<sup>29</sup> et le recul sans précédent des flottes marchandes européennes constituent deux autres conséquences majeures de la libéralisation des marchés.

Le développement des pavillons de complaisance a commencé dès le début des années 1950. Le mouvement s'est accéléré avec la décolonisation et avec l'essor du transport maritime à partir des années 1960. En 1974, l'accès aux lignes maritimes régulières s'ouvrait aux armements des pays en voie de développement ce qui cassa le monopole des lignes occidentales. Les armateurs ont alors fait le choix pragmatique d'immatriculer à moindres frais leurs navires sous les pavillons du Panama ou du Libéria plutôt que de les laisser avec de fortes contraintes salariales et sociales sous un pavillon européen. De 1955 à 1999 la représentativité des pavillons de complaisance est passée de 5% à 64% de la flotte mondiale. Sur la même période, les flottes commerciales des pays constituant la future « Europe des 15 » ont vu leur représentativité passer de 41% à 25%, la Grèce comptant à elle seule pour 15%. Le constat est sans appel pour la France : au 8<sup>ème</sup> rang mondial en 1975 avec 514 navires, sa flotte commerciale ne comptait plus que 212 navires au 1<sup>er</sup> janvier 2005, la plaçant ainsi au 29<sup>ème</sup> rang.<sup>30</sup> Le fonctionnement nominal de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est aujourd'hui entravé par la proportion trop

---

<sup>28</sup> Hong-Kong, Singapour, Shanghai, Shenzhen (Chine).

<sup>29</sup> Deux aspects qualifient un pavillon de complaisance : le fait que le navire batte un pavillon autre que le pays du propriétaire, le fait qu'un Etat accepte d'enregistrer sous son pavillon un navire qui ne respecte pas l'intégralité des normes de l'OMI (notamment *Solas*, *Marpol*, *STCW*, *ISM*, ...). Les frais d'enregistrement du navire sont diminués de 30 à 50 %, les frais d'équipage diminués jusqu'à 60 %. Source: Institut Français de la mer ; 2005.

<sup>30</sup> Source : « Rapport d'activités 2004 » du Ministère des transports.

importante des pavillons de complaisance en son sein. *A contrario*, pendant les premières années de son fonctionnement, les pays maritimes traditionnels avaient un poids décisif. Il est désormais plus difficile de faire appliquer les conventions, d'en faire adopter de nouvelles. Les Européens sont dans l'incapacité de soumettre les navires sous pavillons de complaisance à l'ensemble de leurs règlements sécuritaires, ne disposent pas sur eux du Droit du pavillon<sup>31</sup> et ne peuvent les contraindre aux règlements internationaux que leur pays d'immatriculation n'aurait pas ratifiés. Au bilan, cette délocalisation des flottes commerciales affecte la filière d'emplois et de formation des nations européennes tout autant que leur capacité à contrôler et à sécuriser leurs approvisionnements maritimes.

*La concurrence des chantiers navals du sud-est asiatique et la concentration industrielle des chantiers européens.*

Tandis que les routes maritimes basculaient de l'Atlantique vers le Pacifique et que les économies asiatiques s'émancipaient, les chantiers navals quittaient les rivages européens et américains pour s'implanter sur les nouvelles rives des routes commerciales. Les effectifs de la construction navale européenne sont passés de 462 000 à 80 000 salariés entre 1975 et 2005. La France comptait 15 chantiers en 1973, elle n'en compte plus que 3 aujourd'hui.<sup>32</sup> La Grande-Bretagne assurait 80% de la production mondiale en 1900, ce taux est inférieur à 1% en 2005.<sup>33</sup> Après une période initiale d'importation ou de production sous licence, les puissances navales émergentes se sont engagées dans la constitution de capacités domestiques de production. Ce sont désormais les chantiers d'Asie du sud-est, profitant du faible coût de leur main d'œuvre industrielle, qui produisent les 80% du tonnage mondial.<sup>34</sup> Pour ce qui est de la construction militaire, le nombre total de pays à travers le

---

<sup>31</sup> Droit du pavillon : en haute mer, les navires ne sont soumis qu'à l'ordre juridique de l'Etat de leur pavillon. En temps de paix, à l'égard d'un navire battant pavillon étranger, un navire de guerre ne peut qu'exercer la reconnaissance (*right of approach*) qui consiste à s'assurer de l'identité et de la nationalité du navire. Les seules exceptions à la liberté de navigation en haute mer sont stipulées à l'article 110 de la Convention de *Montego Bay*, elles concernent les navires sans nationalité ou se livrant à des émissions non autorisées, à des activités de piraterie ou de transport d'esclaves.

<sup>32</sup> La Direction des Constructions Navales, les Chantiers de l'Atlantique (qui seront repris par *Aker* au deuxième trimestre 2006, les Construction Mécaniques de Normandie (CMN).

<sup>33</sup> Ian Goudie, *Géopolitique et industries navales*, CIRPES, décembre 2003, p.62.

<sup>34</sup> 40% en Corée du sud (2% en 1976 !) / 31% au Japon / 9% en Chine / 16% en Europe (chantiers de Norvège, Roumanie, Croatie inclus). Source : Institut Français de la Mer, 2005.

monde capables de construire de grands bâtiments de guerre est passé de 10 en 1954 à 38 en 1984.<sup>35</sup>

L'innovation technologique reste la seule arme des Européens face à cette concurrence mondiale. La construction navale européenne a donc évolué pour occuper le créneau des constructions et transformations à haute valeur ajoutée. Quatre chantiers européens, *Fincantieri* en Italie, *Meyer* en Allemagne, *Aker Yards* pour la Norvège et la Finlande, les *Chantiers de l'Atlantique* pour la France, se partagent 92% du marché mondial des paquebots et ferries. Les navires de services off-shore, de recherche océanographique et sismique, les navires à grande vitesse appartiennent également au domaine d'excellence des Européens. L'Europe détient également 30% du marché naval militaire mondial contre 35% pour les Américains. Grâce à ces constructions à haute valeur ajoutée, la construction navale européenne demeure aujourd'hui au premier rang mondial en termes de chiffre d'affaires.<sup>36</sup>

Dans un contexte concurrentiel et de transferts de technologies vers les économies émergentes, les chantiers européens recherchent la diminution des coûts de production et l'innovation technologique. Les industries navales européennes privilégient désormais la rationalisation, la recherche d'alliances transeuropéennes ainsi qu'une politique active de recherche et de développements technologiques. Dans ce contexte, des politiques industrielles strictement nationales apparaissent compromises.

## **2.2. Les nouveaux intérêts maritimes de l'UE**

Après l'échec de la Communauté Européenne de Défense (CED) en 1954, la légitimité et la crédibilité de la CEE se sont d'abord construites sur des politiques strictement économiques et strictement continentales. Depuis le milieu des années 1990 les enjeux économiques et environnementaux obligent néanmoins l'UE à sortir de sa bulle continentale. La Commission européenne a engagé une concertation qui se traduira en juin 2006 par la parution d'un *Livre Vert* sur la « politique maritime de l'Union européenne ». En outre, la démarche capacitaire initiée par le développement de l'Europe de la défense a mis en évidence le besoin de capacités navales pour la

---

<sup>35</sup> Wim A.Smit, *Géopolitique et industries navales*, CIRPES, décembre 2003, p.48.

<sup>36</sup> En 2004 l'UE a livré pour 10,4 milliards d'euros de navires, contre 9,6 milliards pour la Corée du Sud, 9,7 milliards pour le Japon et 4,9 milliards pour la Chine.

projection de forces. Enfin, arrivée quasiment au terme de son élargissement territorial, l'UE se découvre une nouvelle frontière maritime avec la Méditerranée.

*Un Livre Vert sur la « politique maritime de l'Union européenne »*

Alors que la politique maritime de l'UE est toujours restée sectorielle<sup>37</sup> les politiques communes de la sidérurgie (Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier instituée en 1951) et de l'agriculture (Politique Agricole Commune, PAC) ont été au cœur de la construction et de la réussite de « L'Europe des six ». Cette approche éclatée des activités maritimes, alors que le monde maritime connaissait des changements majeurs, a contribué à affaiblir les positions européennes notamment dans les domaines de la construction navale et de l'attractivité du pavillon des flottes commerciales. Le *Livre Blanc* sur la « politique européenne des transports » publié en 2001, le rapport « *Leadership 2015* » diffusé en 2003 sur l'industrie européenne de construction navale et le début des travaux sur le *Livre Vert* pour une politique maritime montrent que la Commission européenne veut reprendre pied sur l'espace maritime.

Les données suivantes mettent en évidence les intérêts de l'UE à consolider son économie maritime. Les échanges maritimes représentent 90% de ses échanges extérieurs et 40% de ses échanges intérieurs.<sup>38</sup> L'ensemble des activités liées à l'économie maritime engendre 3 millions d'emplois directs dans l'UE. Les armateurs européens, agressifs sur le marché mondial, possèdent 45% de la flotte mondiale.<sup>39</sup> Enfin, même si toutes les flottes commerciales européennes ont décliné face à l'offensive des pavillons de complaisance, un pays comme la Grèce détient encore la 3<sup>ème</sup> flotte mondiale derrière Panama et le Libéria. Malte et Chypre, considérées jusqu'à présent comme des pavillons de complaisance, appartiennent désormais à l'UE et représentent respectivement les 7<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> flottes de commerce mondiales.

---

<sup>37</sup> Après le Traité de Rome de 1957, ni l'Acte unique européen de 1986 ni le traité de Maastricht de 1992, n'ont refondu en un seul ensemble les différents aspects de la politique maritime. La pêche faisait initialement partie de la politique agricole et il faudra attendre 1983 pour que soit décidée « l'Europe bleue ». Les transports maritimes sont abordés dans le cadre de la politique commune des transports, la construction navale via la politique industrielle ou la politique des aides, le navire au travers de la liberté d'établissement, le marin dans le cadre de la politique sociale et de la libre circulation des personnes.

<sup>38</sup> Eurostat, 2005.

<sup>39</sup> 1<sup>er</sup> armateur mondial : MAERSK SEALAND - Danemark- 20 % du marché mondial  
2<sup>ème</sup>: Mediterranean Shipping – Suisse/Italie – 8,4 % du marché mondial  
3<sup>ème</sup> : CMA CGM – France – 5,5% du marché mondial (source *Armateurs de France*, 2005)

Dans un contexte de dépendance énergétique, l'UE a également des intérêts à encourager les investissements dédiés à la prospection *off-shore* par grands fonds ou à la mise en valeur des énergies renouvelables du milieu marin, énergie éolienne et énergie marémotrice. L'Europe détient en Mer du Nord moins de 1% des réserves mondiales d'hydrocarbures et depuis 1999 la production de pétrole de cette zone a diminué de 30%.<sup>40</sup> Fait significatif, au 2<sup>ème</sup> semestre 2004, après 30 ans d'autosuffisance le Royaume-Uni est redevenu importateur net de pétrole. « La dépendance énergétique constitue pour l'Europe une source de préoccupation particulière. L'Europe est le principal importateur mondial de pétrole et de gaz. Ses importations représentent aujourd'hui environ 50% de la consommation d'énergie. Ce chiffre passera à 70% en 2030 ».

Les politiques de prévention de la pollution maritime trouvent aussi un écho important auprès des populations européennes car depuis 1967 ce sont 76% des accidents majeurs de pétroliers qui ont affecté les côtes européennes. Les accidents de l'*Erika* en 1999 puis du *Prestige* en 2002 ont relancé les débats sur la capacité de l'UE à prévenir et gérer ces événements. Certains membres du parlement européen défendent désormais le projet d'un corps de « garde-côtes européens ».

Les travaux sur le *Livre Vert* abordent les enjeux liés à l'économie maritime, aux politiques de prévention des risques maritimes, à la mise en valeur des ressources de la mer et la connaissance des océans. Ces travaux obligent chaque Etat de l'UE à se positionner sur les enjeux d'une politique maritime commune. Ainsi, la France a transmis en décembre 2005 une contribution au *Livre Vert* sous la forme d'un document en 74 points.

#### *Les conséquences militaires et navales du développement de la PESD*

Avec le développement de la Politique Etrangère et de Sécurité Commune (PESC) et de son volet militaire, la Politique Européenne de Sécurité et de Défense (PESD), l'UE est confrontée à la crédibilité de ses capacités militaires. La cohérence des capacités navales constitue un des enjeux de cette crédibilité.

En 1992 le traité de Maastricht a constitué une étape déterminante de la construction européenne en créant une Union dont la Communauté Economique (politiques communes dans les domaines économiques, financiers et culturels) n'était

---

<sup>40</sup> Source : cabinet de consultant Word Mackenzie cité dans Le Figaro du 14 novembre 2005.

plus désormais le seul élément : à côté du *premier pilier*, constitué des politiques communes héritées du Traité (dont les politiques sectorielles touchant au monde maritime), l'UE s'appuie sur un *deuxième pilier*, la Politique Etrangère et de Sécurité Commune (PESC), et sur une Coopération policière et judiciaire visant à renforcer la sécurité intérieure, le *troisième pilier*. En élargissant de manière fondamentale la dimension du Traité de Rome, et au travers de la PESC, l'UE a ainsi affirmé sa volonté d'être un acteur politique majeur de la scène internationale.

La construction de la PESD s'est accélérée à partir du sommet de Saint-Malo de décembre 1998 : Français et Britanniques se mettent d'accord pour la première fois sur la nécessité pour l'UE de se doter d'une « capacité d'action autonome ».<sup>41</sup> La PESD a gagné en crédibilité au cours des dernières années suite à la démarche capacitaire traduite par le *Headline Goal 2010*,<sup>42</sup> grâce à la publication de la « Doctrine Solana »<sup>43</sup> et *in fine* grâce à la conduite d'opérations réelles en Macédoine et en République Démocratique du Congo.<sup>44</sup> Même si ces opérations n'ont pas nécessité le déploiement significatif de forces navales, le *Headline Goal 2010* fixe un calendrier de dates limites pour l'introduction de capacités navales :

- la mise en place complète, d'ici 2007, de moyens appropriés en matière de transport stratégique et de débarquement pour le déploiement rapide de groupements tactiques,
- la disponibilité, d'ici 2008, d'un porte-avions avec son groupement aérien et son groupe naval d'escorte.

La volonté de crédibiliser la PESD oblige l'UE à aborder les capacités d'une force navale utilisée à son profit. Ses objectifs visent une capacité de projection incluant un porte-avions à l'horizon 2008. Le capacitaire naval entre également dans le champ de compétence de l'Agence Européenne de Défense (AED) créée en juillet 2005. Chaque pays membre est donc amené à se positionner sur sa coopération et sa contribution au volet naval de la PESD.

---

<sup>41</sup> Le Sommet Franco-britannique de Saint-Malo de décembre 1998 a été motivé par l'impuissance des européens en Ex-Yougoslavie, il donne un élan décisif aux objectifs capacitaires européens.

<sup>42</sup> Le *Helsinki Headline Goal* de 1999 liste les capacités nécessaires à l'accomplissement des missions de l'UE, il a été remis à jour en 2004 au travers du *Headline Goal 2010*.

<sup>43</sup> Javier Solana, Haut représentant de la PESC, rédacteur de la « Stratégie européenne de sécurité », document adopté par le Conseil en décembre 2003.

<sup>44</sup> Les plus significatives de ces opérations sont l'opération CONCORDIA en Macédoine depuis mars 2003, l'opération ARTEMIS lancée en République Démocratique du Congo (juin-septembre 2003).

*De « l'Europe des six » à l'Union Européenne des 25 : un glissement des frontières maritimes vers la Méditerranée*

« L'Europe des six » avait dès sa création une réelle ouverture maritime puisque le *Northern Range* qui s'étend entre le Havre et Hambourg est le poumon maritime de l'Europe. Après l'élargissement du 1<sup>er</sup> mai 2004, 20 membres sur les 25 de l'Union ont une façade maritime. Unifiée territorialement jusqu'à l'Ukraine, l'UE a désormais une ouverture plus maritime que continentale. Avec 70 000 kilomètres de côtes, la mer est devenue sa plus grande frontière continue. La Baltique et la Mer du Nord peuvent être quasiment considérées comme des mers intérieures<sup>45</sup> alors que la Méditerranée est devenue de fait la nouvelle frontière maritime géopolitique de l'UE (voir la carte figurant en *annexe I*).

Si le bassin occidental a toujours été sous domination européenne, on peut maintenant considérer que Malte et Chypre sont les « yeux de l'Europe » en Méditerranée Orientale.<sup>46</sup> Les défis maritimes de l'UE ont glissé de l'Atlantique Nord vers cette mer qui aujourd'hui encore est « dangereuse, disputée, mal partagée »<sup>47</sup>.

« Mer dangereuse » car elle constitue une frontière naturelle et une fracture entre une Europe riche et un Maghreb en pleine explosion démographique. Les migrants, venus de l'Afrique entière, prennent tous les risques à partir du Maroc, de la Tunisie ou de la Libye pour pénétrer sur le territoire européen.<sup>48</sup>

Mer « mal partagée » car des frontières maritimes y sont encore sources de conflits. En 1985 et 1986 la volonté Libyenne d'inclure la totalité du Golfe de Syrte dans ses eaux territoriales avait provoqué une série de sévères affrontements avec l'aéronavale américaine. En juillet 2002 une crise concrète et limitée a opposé l'Espagne et le Maroc autour de l'îlot du Persil.<sup>49</sup> C'est encore en Méditerranée que l'UE rencontre le plus de difficultés à régler l'Europe des pêches.

<sup>45</sup> Exception faite pour la Baltique de l'enclave russe de Kaliningrad et du port de Saint-Petersbourg.

<sup>46</sup> Malte est à 270 kilomètres de Tunis et de Tripoli. Les ports de Chypre se trouvent à 338 kilomètres d'Israël et à 208 kilomètres du Liban.

<sup>47</sup> A. Vigarié, *La mer et la géostratégie des nations*, Economica, novembre 1995, p. 211.

<sup>48</sup> Chiffres de l'année 2004 (source ONU) : 264 clandestins morts ou disparus en Méditerranée, 24 000 interceptions en mer dans le détroit de Sicile (7500 arrivées sur l'île italienne de Lampedusa), 16 000 personnes interpellées sur 740 embarcations dans les eaux espagnoles.

<sup>49</sup> Îlot inhabité situé à quelques centaines de mètres du Maroc. L'Espagne et le Maroc s'en disputent la souveraineté.

« Mer disputée » car la Méditerranée occupe une place de choix sur les grandes routes maritimes. Sa position centrale avec les détroits du Bosphore, de Suez et de Gibraltar en fait un couloir majeur pour le transport de marchandises et d'hydrocarbures : 30% du trafic maritime mondial y circule<sup>50</sup> et sa position est encore renforcée par la croissance du fret conteneurisé en provenance d'Asie du sud-est. « Mer disputée » car, même si les marines occidentales y ont retrouvé leur liberté d'action depuis l'éclatement de l'URSS, la VI<sup>ème</sup> flotte américaine n'a plus quitté la Méditerranée depuis 1946.<sup>51</sup>

Les enjeux maritimes gagnent en lisibilité au sein de l'Union Européenne : défense d'intérêts économiques, protection de l'environnement, sécurisation de la Méditerranée et construction du volet naval de l'Europe de la Défense. L'UE rencontre pourtant de réelles difficultés à traiter ces différents aspects car ils sont partagés entre différents piliers. La lutte contre l'immigration clandestine n'entre pas dans le domaine du « 1<sup>er</sup> pilier » pourtant les dispositifs de surveillance du trafic maritime, qui sont du ressort de la Commission, y concourent. La façon dont les pays membres arriveront à gérer ensemble ces différents aspects de l'espace maritime est au cœur des rapports d'influences actuels.

### **2.3. Un nouvel environnement stratégique pour la puissance navale**

La guerre froide avait maintenu les puissances navales dans une optique d'affrontements hauturiers de forte intensité. La chute du Mur de Berlin puis, 12 ans plus tard, les attentats du 11 septembre 2001 ont profondément transformé le contexte d'emploi des forces navales. Les opérations littorales et la protection des approches maritimes sont revenues au premier plan. En outre, compte tenu de la mondialisation des échanges, les occidentaux ont un intérêt particulier à sécuriser les flux maritimes énergétiques. Ce nouvel environnement stratégique se met en place alors que, derrière la suprématie incontestée de l'*US Navy*, les marines asiatiques viennent modifier la hiérarchie des puissances navales.

---

<sup>50</sup> La Méditerranée ne représente que 0,7% de la surface mondiale des mers mais concentre 30% du trafic mondial du commerce maritime et 20 à 25% du trafic d'hydrocarbures. G.Benoit et A.Comeau « *Méditerranée, Plan Bleu* », octobre 2005, éditions de l'aube, p.157.

<sup>51</sup> En 1946, sur la décision du président Truman, la VI<sup>ème</sup> flotte entrait pour la première fois en Méditerranée afin de soutenir la Turquie face aux revendications soviétiques portant sur l'implantation de bases dans les Dardanelles. Cette présence navale américaine a été déterminante pour chacun des conflits Israélo-arabe depuis 1956.

### *Maîtriser les opérations en zone littorale*

La fin de la guerre froide a éloigné le spectre d'un affrontement en haute mer. Depuis le début des années 1990 l'approche traditionnelle des opérations navales se voit supplantée par l'impératif de maîtrise des espaces littoraux. Depuis dix ans, malgré la réduction de leurs budgets de défense, les marines occidentales ont donc développé leurs capacités de projection et d'opérations amphibies. Ce nouveau concept d'emploi des forces fait l'objet d'une doctrine globale édictée par les Etats-Unis. Le document « *From the sea* » (2004) marque une rupture avec la vision Mahanienne<sup>52</sup> de la maîtrise des océans, il faut désormais maîtriser l'espace littoral pour se projeter vers la terre et soutenir les opérations depuis la mer.

### *Renforcer la sécurité des approches maritimes*

Par ailleurs, la nouvelle acuité du risque terroriste ainsi que le développement des trafics illicites par voie maritime, ont remis au centre des préoccupations occidentales le besoin de protection et de surveillance des approches maritimes nationales. En 2003 la marine française a élaboré le concept de « Sauvegarde maritime » afin de coordonner les missions de la marine face aux menaces susceptibles de venir de la mer.<sup>53</sup> En septembre 2005, les Etats-Unis ont publié le document « *National Strategy for Maritime Security* » dont le but avéré est la maîtrise totale de l'information sur le trafic maritime, maîtrise soutenue par une capacité de réaction centrée sur le domaine naval militaire mais dont les compétences interarmées et surtout interministérielles sont développées au maximum.

### *Sécuriser les approvisionnements énergétiques*

Puisque la voie maritime assure 80% des échanges de pétrole,<sup>54</sup> le besoin de sécurité économique appelle également une adaptation de la stratégie navale. Le marché pétrolier étant intégré à l'échelle mondiale, la rupture, partielle ou totale, du lien physique entre un producteur et un consommateur est instantanément transformée en une hausse du prix mondial touchant tous les consommateurs. Les pays occidentaux, sous dépendance énergétique, ont donc une réelle nécessité à

---

<sup>52</sup> Mahan : stratège américain du XIXe, promoteur de la « maîtrise des océans » et la bataille navale décisive. Auteur de « *The influence of Sea Power upon history, 1660-1783* », publié en 1890.

<sup>53</sup> Les événements de l'année 2001, échouement du cargo *East Sea* avec 900 immigrants en février 2001 sur les côtes françaises de la Méditerranée et attentats du 11 septembre 2001, ont été les aiguillons de cette nouvelle posture de la marine nationale.

<sup>54</sup> RAMSES 2005.

sécuriser ces approvisionnements maritimes. Il n'existe pas de réelle menace sur la sécurité du trafic maritime en haute mer. En revanche, la sécurité des détroits et de certaines zones côtières (Somalie, Yémen), notamment à cause de la menace terroriste, est un enjeu pour l'intégrité des flux pétroliers. Les points de passage significatifs sont le détroit d'Ormuz, principal goulot d'étranglement des flux pétroliers,<sup>55</sup> le détroit de Bab-El-Mandeb<sup>56</sup>, les détroits turcs et enfin Suez.

Dans cet environnement stratégique renouvelé l'*US Navy* conserve une suprématie incontestée. Elle n'a aucune rivale, aussi bien en termes de capacités de déploiement (elle est dotée de 11 porte-avions), qu'en potentiel technologique ou qu'en forces de frappe.<sup>57</sup> Cette suprématie navale est à la fois un atout pour les Européens, car la présence de l'*US Navy* sur les différents théâtres contribue à garantir leurs intérêts, mais constitue aussi un handicap car cela renforce la tutelle de l'OTAN sur les marines européennes

En cinquante ans, le paysage économique et stratégique de l'espace maritime a été bouleversé. Dans leur ensemble, les économies maritimes des pays européens ont été malmenées par une mondialisation rapide et par la concurrence agressive des Etats-Unis et des pays d'Asie. L'UE est en passe de restructurer sa politique maritime au travers d'un *Livre Vert* ce qui à terme contribuera à fortifier la capacité de négociation de la Commission à l'OMI, à l'OIT (organisation Internationale du Travail) ou à l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce). Au sein de l'espace économique européen la concurrence maritime n'en demeure pas moins vive pour attirer les escales de navire, dynamiser les dessertes portuaires, ou encore consolider l'industrie de construction navale.

---

<sup>55</sup> Durant le conflit Iran-Irak de 1981 à 1988, les marines occidentales ont été confrontées à la nécessité d'organiser des convois pour assurer le franchissement du détroit d'Ormuz face aux menaces des *Pasdarans*. Ce fut pour la marine française la mission « *Prométhée* » de 1987.

<sup>56</sup> Au titre d'un accord de défense entre les deux pays, la France maintient à Djibouti une présence militaire terrestre et maritime, ce qui contribue à renforcer la sûreté de la navigation dans le détroit de Bab-El-Mandeb.

<sup>57</sup> Les seules marines de guerre connaissant aujourd'hui un développement majeur sont les marines des pays asiatiques, Chine et Inde en tête, qui profitent pleinement de leur dynamisme économique. La Chine vient de dépasser en tonnage la flotte militaire britannique ; elle se situe maintenant au 3<sup>ème</sup> rang mondial derrière les Etats-Unis et la Russie et elle a entrepris de rattraper son retard technologique à un rythme accéléré depuis le début des années 1990. L'Inde est également un pays dont les forces navales profitent d'un développement significatif : la puissance de ses forces de surface est réelle et elle a commencé à renouveler sa composante sous-marine.

Les évolutions stratégiques depuis la chute du Mur de Berlin obligent également les puissances navales occidentales à repenser leurs doctrines et ce dans un contexte de réductions budgétaires. La mobilité, la projection, la sécurisation des lignes maritimes énergétiques, la lutte contre les trafics illicites, la stabilisation en Méditerranée sont au cœur des préoccupations des puissances navales européennes et de l'édification du volet naval de la PESD. Quelles que soient les ambitions européennes, ce sont aujourd'hui les Etats-Unis qui contribuent à stabiliser les théâtres d'opérations maritimes.<sup>58</sup> Chaque pays européen est donc amené à se positionner stratégiquement : vis-à-vis de l'OTAN quelle place, quelles capacités et quelles ambitions pour le volet naval de la PESD ?

### **TROISIEME PARTIE**

#### **A MOYEN TERME : QUELLES INFLUENCES FRANCAISES AU SEIN DE L'UE ?**

La France a l'ambition d'être un élément moteur au sein de l'Union Européenne. Comment la France intègre-t-elle ses déterminismes maritimes et stratégiques dans sa politique européenne ? Quelles sont les interactions entre ces déterminismes et le nouveau contexte économique et géopolitique ? En dépit d'un certain nombre d'initiatives, il semblerait que la France n'ait pas conjuré les handicaps qui affectent son commerce maritime. En revanche, elle est au premier plan pour renforcer les dispositifs législatifs règlementant la sécurité du transport maritime. Elle prend également des mesures fortes pour élargir l'emprise du Droit sur la mer et elle contribue ainsi à la mise en place d'un « Droit des approches maritimes ». La puissance navale française est enfin au cœur de plusieurs enjeux dont les issues demeurent incertaines : la protection des approches maritimes européennes, la consolidation de la PESD et les rapports de force avec l'OTAN, la recomposition des industries européennes de construction navale militaire.

---

<sup>58</sup> La VIe flotte en Méditerranée, la Ve flotte en océan Indien, la IIIe et VIIe flottes en océan Pacifique, la IIe flotte en Atlantique.

### **3.1. Flotte de commerce et attractivité portuaire : la France en déficit d'influence**

La France ne semble pas être en mesure de compenser les handicaps d'une réticence profonde au commerce maritime. Sa flotte de commerce, trop longtemps enclavée dans un schéma colonial, se restructure plus lentement que ses concurrentes européennes. En dépit d'un certain nombre d'initiatives pour relancer la compétitivité portuaire, la France ne fait que suivre des évolutions déjà entamées en Europe. Excepté Le Havre, Rouen et Dunkerque, l'avenir des ports français apparaît donc préoccupant. Enfin, malgré les lois de décentralisation initialisées depuis 1982, le centralisme français reste un frein à la compétitivité de ses régions maritimes au sein de l'Europe.

*Un pavillon français qui reste peu attractif (voir [annexe 4](#))*

La flotte de commerce française est passée du 8<sup>ème</sup> au 29<sup>ème</sup> rang mondial en 30 ans. Le nombre de marins français naviguant sous pavillon français est passé de 45 000 en 1960 à moins de 10 000 aujourd'hui. Les autres flottes de l'UE ont certes connu un déclin mais, à l'inverse de la France, les pays européens ont su réagir au milieu des années 1990.

En 1996, face au déclin de la flotte communautaire, la Commission européenne avait décidé d'encourager la création de registres « bis »<sup>59</sup> et avait autorisé des aides fiscales contribuant au renouvellement des flottes. Les pays du nord de l'Europe ont été les premiers à accompagner le mouvement et sont parvenus à rapatrier des navires sous pavillon national en créant des registres internationaux compétitifs et attractifs. La France a privilégié à cette période une politique d'incitations fiscales. Cette politique a certes permis à la flotte française de stabiliser le nombre de ses navires et de devenir une des flottes les plus jeunes et les plus sûres au monde<sup>60</sup> mais elle n'a cependant pas permis d'attirer les investissements des armateurs. La flotte de commerce française reste au 29<sup>ème</sup> rang mondial et au 8<sup>ème</sup> rang européen. Ce n'est qu'en 2005 que le Parlement français a voté l'entrée en

---

<sup>59</sup> Registres réduisant les charges sociales en autorisant une proportion plus importante de membres d'équipages non communautaires au sein d'un armement.

<sup>60</sup> La flotte française est stable depuis 8 ans (nombre moyen de 207 navires). Cette flotte est une des plus jeunes de l'UE : âge moyen de 8,5 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2005 contre 13,6 en 1996 (âge moyen de 16,4 ans pour l'UE, de 17,5 pour le monde au 01/01/05). *Source Ministère des Transports ; 2005.*

vigueur pour le 1er janvier 2006 d'un nouveau Registre International Français (RIF) s'alignant sur la norme des autres registres « bis » européens. Ce dernier ne semble pourtant pas être en mesure de redonner suffisamment d'intérêt au pavillon français.

L'Etat français appréhende avec retard les mesures nécessaires à la relance de sa flotte de commerce. Aujourd'hui, bien que rajeunie et stabilisée en nombre, la flotte française reste n'en demeure pas moins en retrait par rapport à ses principales rivales européennes. La France se caractérise aussi par un dialogue social relativement tendu entre les syndicats de marins, les armateurs et le Ministère de l'Equipeement et des Transports, créant un climat défavorable au dynamisme de ce secteur économique.

*Une compétitivité portuaire défaillante (voir annexes 2, 3 et 5)*

L'enjeu actuel pour les ports européens est de répondre à l'évolution des trafics entre l'Asie et l'Europe. Tous les pays d'Europe, ceux du *Northern Range* comme ceux du bassin méditerranéen, ont lancé des travaux d'aménagements pour s'adapter aux enjeux de la conteneurisation, la capacité portuaire et l'intermodalité de la desserte étant au cœur de la compétitivité.<sup>61</sup> Malgré des initiatives dont le but était de rompre avec les handicaps de ses déterminismes continentaux, la France ne semble pas en mesure de compenser les retard structurels de ses ports. Ceci pour deux raisons principales : une prise en compte très tardive de la révolution apportée par la conteneurisation, un déficit d'influence sur les choix d'aménagements européens.

Au cours de ces dernières années, la France a pris plusieurs initiatives pour tenter de relancer l'activité portuaire :

- Le Havre et Marseille bénéficient de travaux d'aménagements et d'agrandissements qui verront le jour entre 2006 et 2009<sup>62</sup>,
- Le Ministère de l'Equipeement et des Transports s'est engagé à développer les « autoroutes de la mer » pour répondre à une priorité fixée par la Commission

---

<sup>61</sup> La Commission européenne a inscrit « Les autoroutes de la Mer » et le développement des « *hub ports* » (développement et modernisation des terminaux portuaires et des liaisons « ports-hinterland ») dans son programme dit « *Transeuropean Transportation Network* » (TEN). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 les réseaux ferrés européens sont complètement ouverts au fret international.

<sup>62</sup> Projet Port 2000 du Port Autonome du Havre : achèvement en 2006. Projet Fos 2XL du Port Autonome de Marseille : achèvement en 2009.

européenne, le but étant de trouver une alternative modale à l'engorgement des voies routières »<sup>63</sup>.

- Rompant avec un cycle prolongé de déclin, le trafic fluvial de marchandises a progressé de 30% au cours des 10 dernières années avec une croissance remarquable du conteneur fluvial<sup>64</sup> profitant en particulier au port de Paris,
- Rompant avec le centralisme français, la Loi « relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 » décentralise les ports maritimes non autonomes<sup>65</sup> et transfère aux régions la propriété du domaine public fluvial.

Dans un « Marché unique » depuis 1982, les ports français souffrent pourtant de deux handicaps : une chaîne portuaire mal adaptée à la conteneurisation ainsi qu'une desserte dont l'intermodalité reste insuffisante. A la fin de la décolonisation seul le port du Havre a su prendre le virage de la conteneurisation, la majorité des ports français restant spécialisés dans les trafics de vrac. Cette spécialisation pénalise aujourd'hui leur compétitivité.<sup>66</sup> En 2005 Le Havre a assuré à lui seul 60% de l'ensemble du trafic conteneurisé des ports français. En revanche, le port autonome de Marseille, marqué par une tradition de fret d'hydrocarbures, risque aujourd'hui d'être marginalisé sur l'axe Suez-Gibraltar face aux ports de Gioia Tauro (Italie), Gènes, Algésiras et Malte qui se sont spécialisés dans l'activité de transbordement de fret conteneurisé.<sup>67</sup> (voir *annexe 2*)

Pour dynamiser le développement des activités portuaires et pour améliorer la cohérence de l'intermodalité des dessertes, la politique d'aménagement du territoire menée par chaque pays, ou coordonnée par la Commission européenne, a une importance prépondérante. Le territoire français reste pourtant à l'écart des grands programmes européens d'aménagement du fret, que ce soit dans le domaine routier, ferroviaire ou fluvial. « En 1994, les 14 projets prioritaires de réseaux transeuropéens

---

<sup>63</sup> « Autoroutes de la mer » ouverte : Civitavecchia-Toulon depuis avril 2005

« Autoroutes de la mer » en projet : Nantes-Saint Nazaire – Bilbao, Cherbourg travaille à des projets avec Cuxhaven (Allemagne), Ostende (Belgique), Rosslare (Irlande), Santander (Espagne), Poole (Grande-Bretagne).

<sup>64</sup> *Source Ministère des Transports ; 2005.*

<sup>65</sup> 17 ports sont concernés en métropole: Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Concarneau, Lorient, La Rochelle (pêche), Bayonne, Port La Nouvelle, Sète, Toulon et Nice.

<sup>66</sup> Rapport de la DATAR, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral, 2004.*

<sup>67</sup> *hub-ports* : plate-formes portuaires à partir desquelles les marchandises sont ensuite redistribuées dans des ports de moindre importance.

retenus au Conseil européen d'Essen, montraient que ceux-ci étaient plutôt de nature à renforcer la prééminence des ports du Benelux. En effet, un seul de ces quatorze projets était susceptible d'avoir un impact positif sur les ports français ». <sup>68</sup> Un autre projet communautaire, le TERFF (*Trans-European Rail Freight Freeways*), destiné à revitaliser le fret ferroviaire, donne également une priorité aux débouchés du *Northern Range*. « Les deux premiers corridors de fret décidés par le Conseil de l'Union européenne en juin 1997 lient d'une part, les ports belges à la région lyonnaise, et, d'autre part, les ports du Benelux et de l'Allemagne à l'Italie, à travers l'Autriche et la Suisse. Ainsi, les corridors de fret, tels qu'ils ont été engagés, risquent de renforcer l'orientation Nord-Sud des liaisons transeuropéennes et, partant, de défavoriser les ports français, qui ont surtout besoin de liaisons Ouest-Est ». <sup>69</sup> Dans le domaine fluvial, la France est liée à un seul programme majeur de mise à grand gabarit, la voie « Seine-Nord Europe ». La mise en valeur du potentiel du Rhône entre Marseille et Lyon ainsi que l'aménagement de la Saône constituent pourtant des enjeux essentiels. <sup>70</sup> (voir *annexe 3* et *annexe 5*)

Cette difficulté française à promouvoir et appuyer des projets d'aménagements au sein de l'UE reste une conséquence d'un centralisme de l'Etat toujours prégnant malgré les lois de décentralisation successives lancées depuis 1982. L'UE s'appuie de plus en plus sur les régions mais les régions françaises demeurent sous-dimensionnées par rapport à leurs voisines. <sup>71</sup>

Dans un contexte de forte concurrence entre les ports européens, la France semble être dans l'incapacité de dépasser les déterminismes qui ont handicapé le développement de son commerce maritime. Les politiques nationales d'aménagement du territoire délaissent en effet les intérêts portuaires. <sup>72</sup> Les ports français restent en outre à l'écart des grands chantiers d'aménagements européens à cause d'un *lobbying* insuffisant auprès de la Commission européenne. Les régions

---

<sup>68</sup> Le couloir routier Valence-Saragosse-Somport qui pourrait avoir un intérêt pour les ports français de l'Atlantique et en particulier de Bordeaux. *Rapport d'information du Sénat - 22 octobre 1997*.

<sup>69</sup> *Rapport d'information du Sénat - 22 octobre 1997*

<sup>70</sup> En matière de capacités, le Rhône offre des réserves très importantes jusqu'à Lyon et les trafics actuels représenteraient seulement un peu plus de 10% de la capacité de l'infrastructure. G.Benoit et A.Comeau « *Méditerranée, Plan Bleu* », octobre 2005, éditions de l'aube, p.171.

<sup>71</sup> Seules 4 régions françaises, Ile de France, Rhône-Alpes, Franche-Comté et Midi-Pyrénées, figurent dans le peloton des 125 régions européennes les plus performantes pour la recherche et le développement, selon un classement établi par la Commission européenne en mars 2006.

<sup>72</sup> Sur les 94 propositions faites en 2005 par le « Comité interministériel d'aménagement du territoire », une seule touche le domaine maritime (les autoroutes de la mer, en l'occurrence).

françaises souffrent toujours d'un déficit d'autonomie et les investissements des opérateurs privés sont trop frileux. Seuls les ports de Dunkerque, de Rouen et du Havre sont susceptibles de profiter du dynamisme toujours renouvelé du *Northern Range*. Les projets d'« Autoroutes de la mer », s'ils aboutissent, pourraient également contribuer à l'activité de certains ports secondaires. Néanmoins, les risques de marginalisation des ports atlantique et le recul du port de Marseille sont bien réels.

### **3.2. Juridisme et souveraineté maritimes : la France sur le devant de la scène**

Plusieurs démarches montrent que l'Etat français a la volonté d'étendre l'usage de sa souveraineté vers la haute mer et d'utiliser son ouverture maritime comme un nouveau levier de puissance. Afin de renforcer la lutte contre les risques du transport maritime et contre les « voyous de la mer » la France joue un rôle moteur pour durcir l'arsenal législatif de l'UE. Elle cherche également à accroître ses espaces de souveraineté maritime autant que la Convention de *Montego Bay* l'y autorise. Dans ce domaine elle joue pleinement la coopération avec les autres pays européens ayant des ZEE.

#### *La lutte contre les « voyous de la mer »*

Suite aux naufrages de l'*Erika* en 1999 et du *Prestige* en 2002, la France a été au premier plan, soit de manière autonome, soit en collaboration, pour renforcer la sécurité du transport maritime et délimiter les contours d'un « Droit maritime des approches ».

Les décisions suivantes traduisent la volonté française d'accroître la souveraineté de l'Etat côtier au delà des règles fixées initialement par la Convention de *Montego Bay* et par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). En 2002, au sommet de Malaga, les présidents français et espagnols se sont attribués le droit de reconduire hors de leurs ZEE des navires considérés comme dangereux. En janvier 2003, la France a promulgué une Zone de Protection Ecologique (ZPE) au large de ses côtes méditerranéennes afin d'accroître ses droits de déroutement et de sanctions à l'encontre des navires pollueurs. En 2005 la Commission européenne a établi une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) s'étendant du golfe de Cadix à l'Ecosse, dans laquelle tout navire est dans l'obligation de déclarer les marchandises dangereuses transportées. Cette zone, voulue par la France, l'Espagne, le Portugal, la

Grande-Bretagne, la Belgique et l'Irlande, est désormais reconnue par l'OMI. En quelques années la France a donc créé un ensemble d'espaces géographiques dans lesquels elle possède une marge de manœuvre plus importante vis-à-vis des navires dangereux ou pollués. Le Droit de l'Etat côtier a été prolongé vers la haute-mer, un « Droit maritime des approches » se dessine.

Au sein de l'UE et sous une forte pression de la France, la Commission s'est également saisie des règlements portant sur la sécurité du transport maritime. Depuis l'année 2000, la Commission a promulgué deux directives «*Erika*» qui renforcent les compétences et les obligations de l'Etat de pavillon et de l'Etat du port.<sup>73</sup> L'UE s'est également dotée d'une Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA), «aiguillon et bras séculier qui s'ajoute à l'arsenal européen»,<sup>74</sup> pour faire appliquer les règlements de sécurité au sein de l'Union et pour faire valoir les points de vue européens au sein de l'OMI. Enfin, dans un but de surveillance des approches maritimes, la France développe la couverture radar de son littoral et cherche à favoriser en ce domaine la coopération avec ses voisins.

#### *La revendication de plateaux continentaux élargis*

La Convention de *Montego Bay* a fixé les règles permettant à un Etat de revendiquer un plateau continental élargi et par la suite une ZEE étendue jusqu'à 350 nautiques.<sup>75</sup> La France est décidée à utiliser pleinement cette possibilité.

---

<sup>73</sup> Etat du pavillon : responsabilité d'immatriculation et d'habilitation des navires.

Etat du port : responsabilité de contrôle des navires faisant escale.

Package ERIKA 1 (mars 2000)

- renforcement du contrôle des sociétés de classification (en vigueur depuis juin 2003)
- renforcement de la directive sur le contrôle par l'Etat du port (adoptée en juillet 2001),
- renforcement de l'élimination des pétroliers à simple coque (en vigueur septembre 2002).

Package ERIKA 2 (novembre 2000)

- directive du 27/06/02 sur le « système communautaire de suivi du trafic maritime et d'information » : en vigueur depuis février 2004 (obligation de déclarer les marchandises dangereuses et notification d'arrivée en escale). Voir la notion d' AIS (Identification automatique des navires – 2007 couverture nationale FR) Sur ces points opposition avec l'OMI.
- création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM, *European Maritime Safety Agency*) fortement soutenue par la France.

<sup>74</sup> Willem de Ruyter, directeur exécutif de l'AESM dans *La Revue Maritime* N° 468, p.80.

<sup>75</sup> Article 76 de la Convention de Montego Bay : les Etats côtiers ont la possibilité d'étendre les zones maritimes sous leur juridiction vers la haute mer jusqu'à 350 miles, limite d'extension du plateau continental juridique. Ces extensions concernent les fonds marins et les sous-sols. Jusqu'à 200 nautiques : 100% du produit de l'exploitation revient à l'Etat côtier. Au-delà de 200 nautiques il y a un partage des fruits de l'exploitation avec l'Autorité Internationale des Fonds Marins. Les revendications d'extension doivent s'appuyer sur des dossiers établissant de manière incontestable la position du rebord externe du plateau continental

Parallèlement aux programmes strictement nationaux, elle a accru sa collaboration avec les autres pays européens ayant une ZEE.

Cette volonté d'agrandir les zones maritimes sous sa juridiction présente est motivée par des enjeux importants : affirmer davantage sa place de nation maritime majeure, avoir accès à des sols et des sous-sols, certes profonds, mais qui peuvent détenir des richesses importantes (hydrocarbures, gaz, hydrates de gaz).<sup>76</sup> En avril 2003 la France a initié le projet EXTRAPLAC<sup>77</sup> pour financer les campagnes océanographiques nécessaires aux dossiers de revendications qui seront déposés devant les Nations-Unies avant mars 2009. Une coopération a été menée avec l'Espagne, le Portugal, l'Irlande, et le Royaume-Uni pour les campagnes océanographiques du Golfe de Gascogne, ces pays ayant des intérêts convergents sur cette zone. La France déposera des dossiers de revendications pour le Golfe de Gascogne, les Kerguelen, la Nouvelle-Calédonie et la Guyane. Elle est le seul pays européen à disposer de telles perspectives.

La France utilise toutes les possibilités du Droit de la mer et dans certains cas cherche à en élargir le domaine pour accroître sa souveraineté en mer. Depuis 1999 et le naufrage de l'*Erika*, elle développe une politique de «confiscation des mers» et de « Droit des approches maritimes». Cette politique d'influence a été relativement efficace et la Commission européenne a pris des initiatives fortes pour lutter contre les « voyous de la mer ». La France s'appuie également sur l'excellence de ses services océanographiques pour être en mesure de revendiquer auprès de l'ONU une extension de son plateau continental sur plusieurs zones.

### **3.3. Construction européenne et puissance navale : des batailles encore indécises**

*A l'horizon 2015 : la Marine Nationale au premier rang européen ?*

La Marine Nationale est en 2005 une marine puissante, la deuxième en Europe, la sixième au monde.<sup>78</sup> Elle a lancé pour l'horizon 2015 un programme de renouvellement de sa flotte qui reste inégalé à l'échelle européenne. Si la Marine

---

<sup>76</sup> On est passé en 40 ans de l'exploitation à 300 mètres à des perspectives actuelles de 3000 mètres.

<sup>77</sup> Extraplac (Extension raisonnée du plateau continental). Sur le terrain, cet outil réunit le Shom, l'Ifremer et fait appel aux compétences de 7 ministères. La présidence est assurée par le SG MER.

<sup>78</sup> En 2005 la France est la 6<sup>ème</sup> marine de guerre en tonnage 307 400 tonnes (Grande-Bretagne : 470 560 tonnes). Elle fait partie des 4 puissances à posséder un véritable porte-avions (Etats-Unis, Russie, Brésil), une des 5 à mettre en œuvre des SNLE (Etats-Unis, Grande-Bretagne, Russie, Chine). Source, *Flottes de combat 2006*, Editions Maritimes, novembre 2005.

Nationale atteint ses objectifs capacitaires, elle changera de statut au sein de l'Europe et sera à même de jouer pour la première fois sur un pied d'égalité avec la *Royal Navy*. Pourtant la porte est étroite car, depuis 1976 et l'abandon du plan Bleu, jamais la France n'a conservé un budget naval dans la durée.

La chute du mur de Berlin marque de début des réductions significatives de budget pour les marines du « vieux continent ». La France et la Grande-Bretagne, en raison de leurs composantes maritimes de dissuasion nucléaire, sont aujourd'hui les seules puissances européennes à conserver une réelle volonté de puissance navale et à défendre un budget de défense en conséquence.<sup>79</sup> L'Allemagne, l'Italie et l'Espagne entretiennent des composantes hauturières et de projection mais ne sont plus en mesure de conserver des ambitions maritimes élevées. Même le Royaume-Uni, contraint par les coûts consacrés à la guerre en Irak, a perdu un quart de sa flotte en deux ans. La France, malgré de fortes contraintes, a relancé son effort de Défense depuis 2003 et a entrepris une politique volontariste de renouvellement de sa flotte : un deuxième porte-avions, 17 Frégates multi mission (FREMM), 6 sous-marins nucléaires d'attaque (programme BARRACUDA), des missiles de croisière pour les frégates et les sous-marins d'attaque, 2 frégates anti-aérienne HORIZON.<sup>80</sup> Cet effort capacitaire place la Marine Nationale au cœur du potentiel naval de l'Europe de la défense. L'exercice budgétaire est néanmoins très contraint et nécessitera dans tous les cas des « choix cruels et difficiles »<sup>81</sup> pour la marine.

L'effort naval français est aujourd'hui sans équivalent en Europe. Cette politique est animée par la volonté de faire jouer à la France un rôle de premier plan dans la construction d'une « Europe-puissance ». Des contraintes financières trop lourdes, des changements possibles de priorité après les élections présidentielles de 2007, font néanmoins peser une incertitude réelle sur la réussite et la cohérence de ce projet naval.

---

<sup>79</sup> En 2005 les budgets de Défense français et anglais se rapprochent des 2,5% du PIB alors que la moyenne est de 1,6% du PIB pour les autres pays de l'UE (Allemagne : 1,4%, Italie : 1,4%, Espagne : 1,2%). Les dépenses annuelles en équipements militaires de ces deux pays approchent les 16 milliards d'euros, ce qui est 2 fois que les Allemands, 4 fois plus que les Italiens, 8 fois plus que les Espagnols et les Suédois. Source : *DGA, 2006*.

<sup>80</sup> A cela rajouter encore : les groupes aériens composés du RAFALE, le remplacement de la flotte logistique, la mise en service des Bâtiments de Projection et de Commandement.

<sup>81</sup> Le Chef d'Etat Major de la Marine lors d'une allocution à ALFAN, juin 2005, Toulon.

*Vers un corps de garde-côtes européens ?*

Les débats sur la protection de l'environnement et sur la sécurité du transport maritime ont relancé les projets de création d'un corps de garde-côtes européen au sein du Parlement de l'Union. La France s'y oppose et, se reposant sur son organisation originale de l'action de l'Etat en mer, privilégie un développement des coordinations intergouvernementales.

Le centralisme français a une conséquence spécifique sur la pratique de l'action de l'Etat en mer : le Préfet Maritime, fonction créée en 1803 par Napoléon, est le seul représentant de l'Etat en mer et il y coordonne les moyens militaires et civils.<sup>82</sup> Au sein de l'UE, la seule organisation qui s'en rapproche est celle des Pays-Bas. La France cherche à fédérer les autres pays de l'Union sur cette conception de l'action en mer : une autorité unique qui coordonne les actions interministérielles et les moyens militaires et civils. En conséquence, même si la France participe de manière active à la création d'un dispositif commun de contrôle et de suivi du trafic maritime le long des côtes européennes, elle défend avant tout la nécessité de coopérations intergouvernementales plutôt que le projet de garde-côtes européens. Sa conception de la protection maritime figure dans la proposition 38 de son projet de *Livre Vert*. (voir [annexe 6](#))

Dans un contexte de sensibilité accrue aux risques civils de la mer, l'idée de garde-côtes européens est séduisante pour de nombreux parlementaires. La capacité française à faire valoir son approche intergouvernementale dépendra de l'efficacité éprouvée de son organisation spécifique ainsi que de son poids au sein de la Commission européenne.

*Face à l'OTAN : comment promouvoir les missions d'une force navale européenne ?*

La France a une démarche volontariste pour promouvoir l'Europe de la Défense. Elle défend la complémentarité entre la PESD et l'OTAN en mettant en avant la spécificité civile et militaire détenue par l'UE. De son côté, l'OTAN cherche également à élargir le champ de ses missions vers le civilo-militaire. Face aux velléités de l'OTAN, la France entend donner une plus grande crédibilité aux forces

---

<sup>82</sup> *Décret du 6 février 2004*, Article 1 : « Le représentant de l'Etat en mer est le préfet maritime...Il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites ».

navales européennes, en particulier en Méditerranée. Elle semble pour l'instant bien isolée sur cette question.

L'Europe de la défense éprouve de réelles difficultés à consolider et crédibiliser les coopérations navales déjà existantes. Alors que sur terre le concept de «*Battle Group 1500*» progresse, les forces navales européennes, l'*Euromarfor*, la Force Navale Franco-Allemande et l'Initiative Amphibie Européenne (IAE),<sup>83</sup> peinent à trouver des missions et des existences propres. L'*Euromarfor* a certes montré depuis 2002 sa capacité opérationnelle<sup>84</sup> mais, à part la France et l'Italie, les volontés politiques sont très faibles. En effet, dans un contexte de restrictions budgétaire, l'OTAN reste le « rocher » le plus recherché et le plus sûr. Pour relancer la dynamique d'une force navale européenne opérationnelle, la France soutient le concept EUMARC (*European Union Maritime Capability*). Ce concept a pour objectif de créer une capacité souple de mise sur pied de groupes navals européens en s'appuyant sur une nation cadre pour les moyens de commandement et d'états-majors. L'approche espagnole est différente et vise à rationaliser et fusionner les forces existantes en une entité permanente au service de l'UE (*CEMF – Convergent European Maritime Framework*). Cette dernière initiative a bien évidemment peu de chance de séduire les britanniques attachés à la primauté de l'OTAN.

Ce débat naval sur les forces trouve aussi un prolongement sur la finalité des missions et en particulier en Méditerranée où les Français sont en première ligne pour défendre la position de l'UE. La France entend dynamiser « le processus de Barcelone »<sup>85</sup> et cherche d'autre part à mutualiser les efforts européens sur les missions de protection navale (contre-terrorisme, protection contre les trafics illicites, prévention de l'immigration clandestine). Elle ne souhaite pas abandonner à l'OTAN des missions relevant prioritairement à ses yeux de coopérations intergouvernementales. En revanche, plusieurs nations, dont l'Italie et l'Espagne, privilégient l'OTAN plutôt que l'UE pour mutualiser la gestion des risques. Les missions menées en méditerranée au nom de l'UE restent donc marginales et se

---

<sup>83</sup> L'*Euromarfor* a été créée en 1995. Elle réunit la France, l'Espagne, l'Italie et le Portugal. Ce n'est pas une force permanente elle est activée sur une décision politique commune. L'Initiative Amphibie Européenne rassemble l'Espagne, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, l'Italie et la France.

<sup>84</sup> Mission *Coherent Behaviour* en octobre et novembre 2002 en méditerranée orientale, dans le cadre du titre V de l'OTAN et de la lutte anti-terroriste. Mission *Active Endeavour* en Océan Indien dans le cadre de la mission *Enduring freedom* de 2003 à 2005.

<sup>85</sup> Le processus de Barcelone créé en 1995 par la volonté de la France, de l'Espagne et de l'Italie avait marqué la reprise des initiatives européennes sur sa frontière sud.

limitent à des exercices, éventuellement menés avec les marines du Maghreb.<sup>86</sup> C'est une force navale OTAN qui est déployée en Méditerranée orientale pour le contre-terrorisme alors que la lutte contre l'immigration clandestine repose avant tout sur des coopérations bi ou tri-latérales.

Les efforts de la France pour faire émerger une force navale européenne crédible semblent stériles et, même en Méditerranée, elle n'arrive pas à fédérer les volontés européennes sur un projet naval commun. Le penchant *Otanien* des forces navales européennes reste en effet très puissant, en particulier dans un contexte de restrictions budgétaires. Les réflexions sur une marine européenne continuent pourtant, tant pour des raisons politiques que pour tenter de trouver une solution aux difficultés budgétaires croissantes.

*Construire une industrie européenne de construction navale militaire...à dominante française ?*

Cette lutte d'influence touche aussi les programmes d'armement. En effet, dans un contexte où l'OTAN fédère la majorité des armées européennes, où les coalitions imposent des compatibilités technologiques, la Défense américaine, dotée d'un budget 2,68 fois supérieur à celui des 25 européens réunis, est en mesure de dicter les évolutions technologiques.<sup>87</sup> En réaction, la France pousse à la conduite de programmes en coopération et au développement de l'Agence Européenne de Défense (AED).

La France possède avec la Grande-Bretagne l'industrie de défense la plus solide en Europe. Au sein d'une économie mondialisée où la concurrence de l'industrie navale est très sévère (face aux pays asiatiques pour la construction civile, face aux américains pour le segment militaire), la France poursuit un double but : encourager la PESD en soutenant en Europe la construction d'une Base Technologique Industrielle de Défense (BTID) du secteur naval, pousser ses propres champions nationaux (DCN et Thales) pour accroître son influence politique tout en défendant les secteurs stratégiques de son économie. La France se place donc au cœur de la

---

<sup>86</sup> L'exercice naval Franco-Marocain NEOTAPON 2005 a vu pour la première fois la participation de l'*EUROMARFOR* et le l'IAE.

<sup>87</sup> Budget défense des Etats-Unis en 2004 : 409 milliards d'euros contre 153 pour les 25 réunis. Source THALES 2005.

restructuration européenne des industries navales militaires mais l'issue de la bataille reste indécise.

L'industrie de défense américaine s'est tournée vers l'export et vers l'Europe après la chute rapide des commandes militaires intérieures des années 1990. En conséquence, les firmes européennes de l'aéronautique, de l'espace et de l'électronique ont dû affronter la tentation américaine du monopole et c'est sans doute l'impératif de survie qui explique, dans la période 1999-2000, la naissance des trois groupes européens EADS, *BAE Systems* et *Thales*, capables de rivaliser avec leurs concurrents d'Outre-Atlantique. La consolidation européenne est maintenant quasiment achevée pour l'aéronautique et les missiles. L'effort américain se porte désormais sur d'autres secteurs, l'armement terrestre et naval en particulier.

Face au paysage industriel américain qui regroupe 5 chantiers navals (dont 2 majeurs) et 5 bureaux d'étude, le paysage industriel européen apparaît extrêmement morcelé : 24 chantiers navals, dont 12 majeurs, et 13 bureaux d'étude. Entre Européens la concurrence est aujourd'hui très forte et le marché du sous-marin en est un exemple.<sup>88</sup> La recomposition industrielle est inévitable et des concentrations nationales ont déjà été opérées en Allemagne, en Grande-Bretagne et en France. Il n'existe plus que quelques maîtres d'œuvre majeurs : *BAE Systems* pour la Grande-Bretagne, *Navantia* pour l'Espagne, *Fincantieri* pour l'Italie, TKMS pour l'Allemagne, DCN pour la France. EADS s'est également invité sur le secteur de l'équipement naval. Le prochain mouvement industriel sera celui des fusions et des alliances transnationales. Dans cet environnement, la France cherche à exercer une influence dans deux directions distinctes. Elle joue d'abord un rôle moteur dans la coopération européenne en étant partie prenante dans les programmes navals européens majeurs de ces dix prochaines années : les frégates HORIZON et FREMM avec l'Italie,<sup>89</sup> le développement de porte-avions avec la Grande-Bretagne. D'autre part, elle entend être au premier plan dans la reconfiguration du paysage naval militaire européen.

---

<sup>88</sup> Sur les 10 dernières années TKMS et DCN se partagent pour moitié le marché du sous-marin à l'export. Source : Jean-Marie Poimboeuf, directeur DCN, allocution collègue Interarmées de Défense, janvier 2006. Ingérences américaines : Izar a choisi l'équipementier Lockheed Martin pour équiper le futur sous-marin S80, alors qu'Armaris était sur le projet.

<sup>89</sup> Développement de 4 frégates HORIZON et de 25 frégates FREMM avec l'Italie (signé en décembre 2005 ce contrat naval est le plus important en Europe depuis 1945). La France et la Grande-Bretagne ont signé le 6 mars 2006 un protocole d'accord qui lance la coopération pour le développement de deux porte-avions britanniques et d'un porte-avions français.

Rompant avec sa logique d'établissement d'armement étatique,<sup>90</sup> l'Etat français a su favoriser le positionnement des industriels français. Il a engagé une réforme profonde de DCN afin de permettre à cette entreprise de se positionner pour des alliances et des fusions. En 2003, DCN est passé du statut d'administration publique à celui de société de droit privé contrôlée à 100% par l'Etat. En 2005 le ministère de la Défense et le ministère des Finances ont favorisé une alliance entre DCN et *Thales*.<sup>91</sup> Cette association conforte DCN au premier rang du secteur naval militaire en Europe et lui donne la capacité de jouer un rôle dans le futur mouvement de regroupement industriel. La troisième étape vise donc à adosser ce champion français à un groupe européen. Les perspectives d'alliances s'annoncent pourtant difficiles. Jean-Marie Poimboeuf, directeur de DCN, estime que le groupe anglais BAE Systems « est actuellement plus dans un positionnement national ou transatlantique qu'eupéen ». <sup>92</sup> Ce sont les industries allemandes, les chantiers TKMS et l'électronicien *ATLAS*, qui offrent à priori les meilleures perspectives de rapprochement pour le groupe français mais DCN se heurte à EADS, également décidé à entrer dans la bataille pour la création d'un champion européen du naval militaire.

Face à la concurrence asiatique et américaine, une nouvelle étape de la concentration industrielle du militaire naval s'annonce en Europe, sans qu'on puisse encore discerner nettement les synergies futures. Les entreprises françaises et allemandes sont principalement au cœur de cette problématique et l'Etat français soutient fermement DCN dans sa recherche d'alliances stratégiques. La France est par ailleurs engagée politiquement dans une démarche de renforcement de l'Europe de la Défense. Cet affichage politique se traduit par le lancement de programmes en coopération, en particulier dans le domaine naval. Il demeure que les dérives des coûts de ces programmes font peser des contraintes supplémentaires sur l'exécution

---

<sup>90</sup> Sous Colbert, la France s'est dotée d'une organisation très étatique de la construction navale militaire. Un des traits originaux de l'industrie d'armement en France, par rapport aux autres pays industriels occidentaux, est l'importance qu'a tenu jusque il y a peu de temps, les arsenaux de l'Etat, tant pour la construction navale militaire que pour la fabrication d'armements terrestres. Aujourd'hui encore, l'Etat est actionnaire et client de la Direction des Constructions Navales (DCN), de Thalès, d'EADS, d'ALCATEL.

<sup>91</sup> DCN s'enrichit de Thales Naval France et d'Armaris, filiale de gestion des contrats internationaux. Thales prend 25 % du capital de DCN.

<sup>92</sup> Source : Jean-Marie Paimbœuf, directeur DCN, allocution collègue Interarmées de Défense, janvier 2006.

de la loi de programmation militaire, au risque éventuel de compromettre le schéma d'ensemble de la Marine Nationale à l'horizon 2015.

## CONCLUSION

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle le milieu marin présente un paradoxe : mondialisé et ouvert à la compétition, c'est un espace potentiel de liberté, *a contrario* il représente aussi un domaine où les pays sont en mesure d'accroître leur souveraineté. C'est dans ce contexte que l'UE cherche aujourd'hui à redonner une cohérence à son action dans l'espace maritime. La parution au printemps 2006 du *Livre Vert* sur la « Politique maritime de l'Union » concrétisera les intentions communautaires dans les domaines de l'économie, du transport et de l'environnement. Le développement de la PESD, qui comporte un volet maritime, constitue également un choix structurant pour l'UE. Au sein de cette UE à 25, les dimensions maritimes de la France sont de plusieurs natures : militaire, politique et économique.

La France est au premier rang pour élargir par un juridisme poussé la souveraineté de l'Etat côtier sur l'espace maritime ; son volontarisme dans cette démarche a trouvé jusqu'à ce jour un écho favorable. Elle utilise également activement le segment naval pour soutenir la construction de l'Europe de Défense et diminuer la tutelle de l'OTAN. Ainsi, tout en étant un élément moteur pour les programmes majeurs de coopération navale militaire, la France conserve néanmoins l'ambition de placer ses industriels au cœur de la recomposition actuelle du paysage industriel de la construction navale militaire.

Forte d'une marine dont les ambitions capacitaires sont élevées, elle cherche également à donner une cohérence au volet naval de la PESD. Les avancées concrètes restent néanmoins limitées dans ce domaine car les difficultés, liées autant à la disparité des budgets de défense qu'aux différences d'ambitions pour cette Europe de la défense, refont vite surface. Il est donc fort probable que ce soient les approches bilatérales qui soient privilégiées tant qu'il n'existera pas de « *Livre Blanc pour la Défense de l'Europe* ».

Pour ce qui est du commerce maritime, l'influence française reste faible. Malgré des initiatives certaines, la France n'est pas encore en mesure de vaincre un nombre significatif de réticences des armateurs européens vis-à-vis de sa flotte commerciale ou de ses ports. En effet, si le centralisme et l'interventionnisme de l'Etat ont constitué des forces pour la construction de la Nation, ils n'en ont pas moins handicapé le développement du commerce maritime. Enfin, certaines réussites économiques remarquables ne doivent pas masquer le fait que l'aménagement du territoire a trop longtemps négligé les dessertes fluviales et ferroviaires des ports, ni que le manque d'autonomie des régions maritimes est un frein à leur compétitivité au sein d'un espace européen ouvert.

En France, dont l'inconscient collectif reste profondément marqué par un tropisme continental, toute politique maritime nécessite un investissement de longue durée. Deux faits significatifs de l'année 2005 montrent peut-être que, au delà de tout affichage politique, cette volonté d'agir est bien présente. Dans le prolongement du travail effectué sur le *Livre Vert*, une réflexion majeure sur la politique maritime de la France a été lancée en 2005 par le groupe de travail *Poséidon* sous la houlette du Commissariat général au Plan et du Secrétariat Général de la Mer (SGMER). Les conclusions seront rendues à l'automne 2006. Enfin, les trois principales régions maritimes françaises (Nord-Pas-de Calais, Bretagne et Provence-Alpes-Côte d'Azur) ont développé des projets de pôles de compétitivité touchant à l'économie maritime. Ces actions contribueront à renforcer la dimension maritime de la France au sein de l'UE.

ANNEXE 1

# L'Union Européenne à 25 : une ouverture maritime

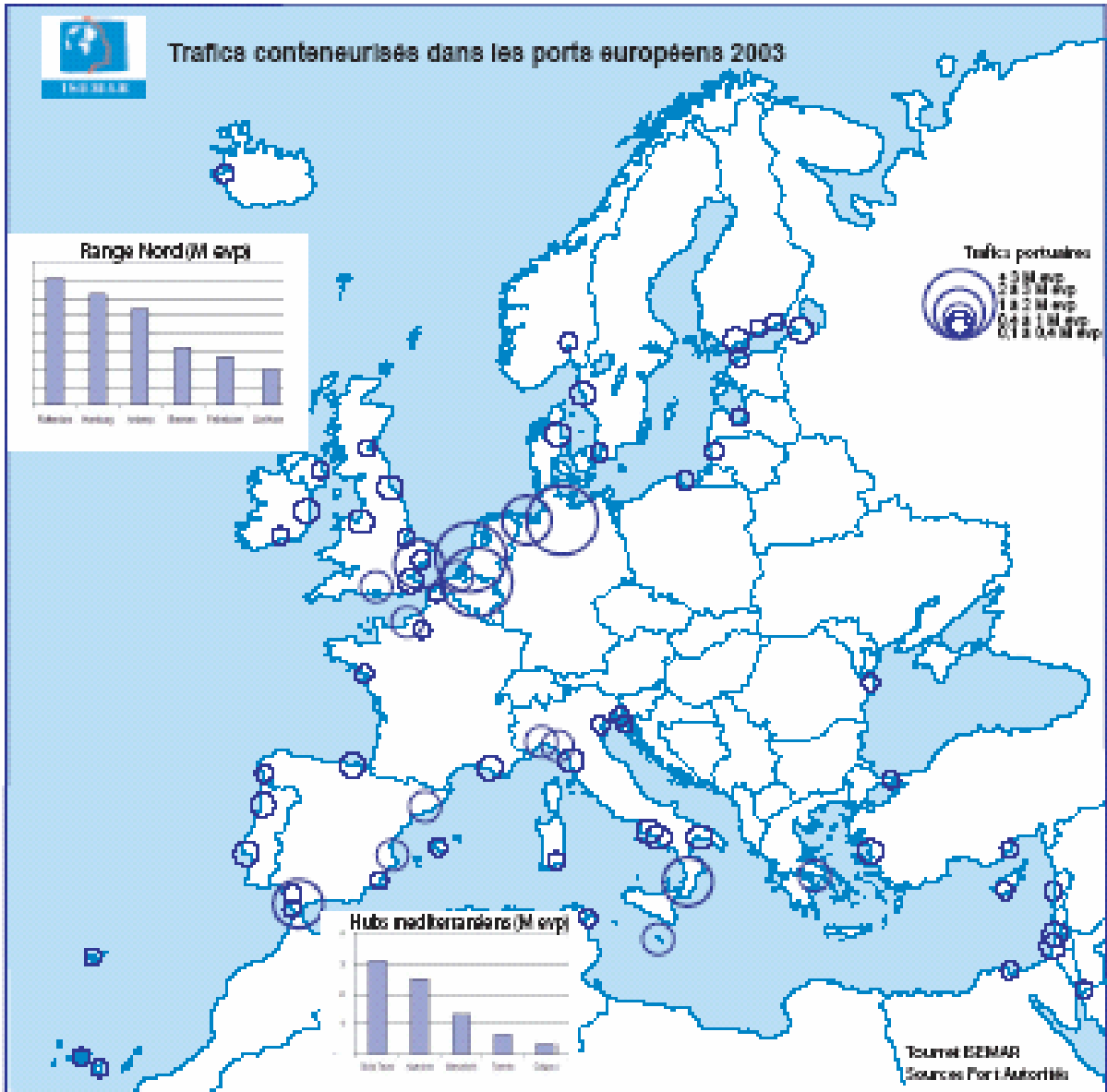
source : CESM, 2005



ANNEXE 2

**Trafics conteneurisés dans les ports européens (2003)**

Source : Institut Supérieur d'Economie Maritime, 2003



## ANNEXE 3

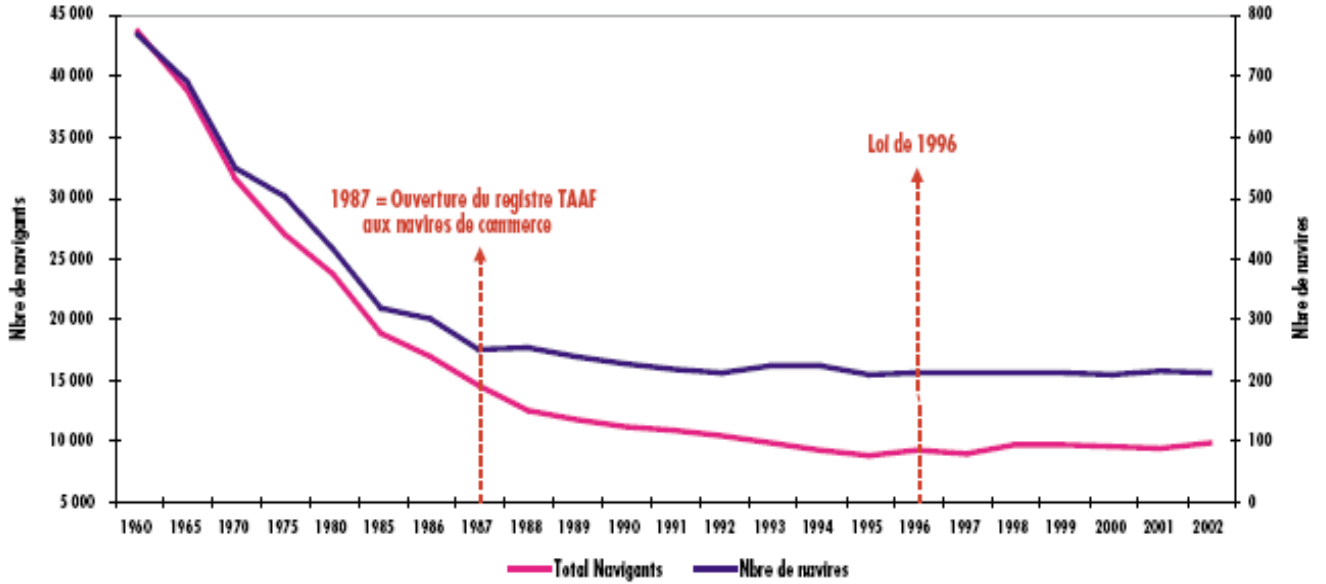
## Voies fluviales françaises / Voies fluviales du Northern Range



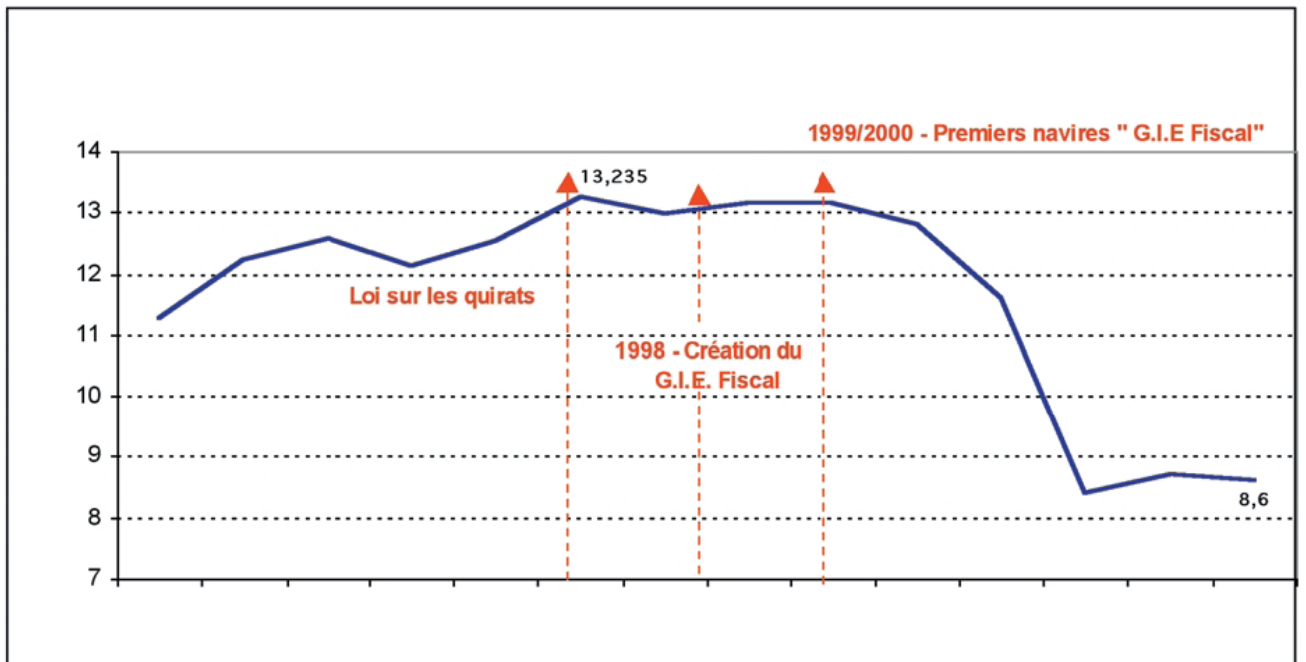
Source : Voies Navigables de France, 2003.

ANNEXE 4

EVOLUTIONS COMPARÉES DU NOMBRE DE NAVIGANTS AU COMMERCE ET DE LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS DEPUIS 1960



Flotte française de commerce :  
évolution de l'âge moyen de la flotte de 1991 à 2004



Source : Armateurs de France, 2005.

## ANNEXE 5

**Part des modes de transport dans l'acheminement des marchandises  
en France et dans l'UE 15, en 1970 et en 2000**

(en % des tonnes kilomètres)

	<i>1970</i>		<i>2000</i>	
	<i>France</i>	<i>UE 15</i>	<i>France</i>	<i>UE 15</i>
Route	<b>39,6</b>	52	<b>75,9</b>	74,6
Rail	<b>43,7</b>	30,2	<b>15,8</b>	13,8
Voies navigables	<b>8,7</b>	10,9	<b>2,1</b>	6,9
Pipelines	<b>8</b>	6,8	<b>6,2</b>	4,7

*Source : Commission européenne, EU Energy and Transport in figures, 2002.*

**Evolution de l'activité des transports terrestres pour le fret de  
marchandises**

Marchandises (en t.km)	<b>2001/2000 (%)</b>	<b>2002/2001 (%)</b>	<b>2003/2002 (%)</b>	<b>2004/2003 (%)</b>
<b>Routes</b>	+ 2,7	- 0,2	+ 0,4	+ 4,1
<b>Ferroviaire</b>	- 9	- 7,9	- 6,3	-3,7
<b>Fluvial</b>	- 7,5	+ 3,3	+ 0,7	+ 6,2
<b>Combiné ferroviaire</b>	- 9,4	- 0,9	- 6,3	- 7,9

*Source : Ministère de l'Équipement et des Transports, 2005.*

## ANNEXE 6

**Article 38 du projet français de *Livre Vert* pour la « Politique Maritime de l'Union »****Version du 28/12/2004****Article 38****Menaces aux frontières et aux espaces maritimes de l'Europe**

La majeure partie des frontières extérieures de l'Europe qui sont maritimes peuvent être menacées. L'Europe est à la merci de la moindre faiblesse dans la surveillance de ces frontières, faiblesse qui ne peuvent qu'être aggravées par la disparité des législations des Etats membres et de leurs capacités d'intervention : dans ce contexte, la politique maritime européenne devrait permettre à terme **d'assurer un haut niveau de protection des côtes européennes** contre les menaces, par des interventions dans les zones sous juridiction des Etats membres, **mais aussi en dehors de ces zones** dans le respect des conventions internationales.

Les espaces maritimes européens sont très facilement accessibles en venant du large ; pour anticiper les menaces, il est nécessaire d'en assurer la surveillance, ce qui implique des moyens considérables, associant moyens nautiques, aériens, éventuellement spatiaux, systèmes terrestres de surveillance du trafic, et moyens de renseignement. Que ce soit pour des raisons opérationnelles ou économiques, l'optimisation de la surveillance de ces espaces passe nécessairement par une coopération croissante entre Etats européens, notamment en matière de surveillance des approches maritimes européennes, de mise en cohérence des moyens et des actions, de mutualisation des informations et des bases de données, d'interopérabilité des systèmes, et d'uniformisation des procédures.

Dans ce cadre, **l'implication de l'ensemble des marines militaires** des pays membres de l'Union européenne **en complémentarité avec les autres forces de police**, dans les missions de surveillance et de protection des approches maritimes, pourrait constituer un axe d'effort de la politique européenne.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages généraux

- de BELLOT R. et REUSSNER A., *La puissance navale dans l'histoire*, Editions maritimes et d'outre mer, 1971.
- CHAUPRADE Aymeric, *Géopolitique, Constantes et changements dans l'histoire*, Ellipses, 2005.
- COUTAU-BEGARIE Hervé, *Traité de stratégie*, Economica, 2003.
- JENKINS H.E., *Histoire de la marine française*, Albin Michel, 1992.
- MASSON Philippe, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*, Perrin, 2002.
- VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Bibliothèque stratégique, 1995.
- MARINE NATIONALE, *Concept d'emploi des forces aéromaritimes*, 2002.

### Ouvrages spécialisés

- BENOIT G. et COMEAU A., « *Méditerranée, Plan Bleu* », Editions de l'aube, 2005.
- *La politique maritime de l'Union Européenne*, Colloques ADDIM, 1998.
- *RAMSES 2005*, Ifri, 2004.
- *Géopolitique et industries navales*, CIRPES, 2003.
- *Flottes de combat 2006*, Editions Maritimes, novembre 2005.

### Revues

- Politique Etrangère n°3/2005 (*les 10 ans du processus de Barcelone*).
- Bulletin d'études de la Marine, n°31/juin 2005, *L'élargissement de l'Europe*.
- Bulletin d'études de la Marine, n°29/juillet 2004, *La Marine marchande française de 1850 à 2000*.
- Bulletin d'études de la Marine, n°26/juin 2003, *Spécial colloque Droit de la mer « 20 ans après »*.
- La Revue Maritime n° 467 à 475 de janvier 2004 à janvier 2006.
- Lettre des Armateurs de France n°173 à 178 de janvier 2005 à novembre 2005.
- Le Marin (hebdomadaire).
- Marine, de juin 2005 à janvier 2006.
- de la GORCE Xavier, Secrétaire général de la mer, *La politique maritime de la France*, La Revue Maritime n° 474, octobre 2005.

### Publications et sites de l'Etat français

- Projet français de contribution au « *Livre Vert pour la politique maritime de l'Union* », version du 28/12/04.
- Décret relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer, n°2004-112 du 6 février 2004.

- Ministère de l'Équipement et des Transports : [equipement.gouv.fr](http://equipement.gouv.fr)
- Ministère des Transports, Direction des Affaires Maritimes : [mer.equipement.gouv.fr](http://mer.equipement.gouv.fr)

### **Publications et sites de la Commission européenne**

- Livre Blanc sur « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010* », 2001.
- Livre Vert sur « *La sécurité de l'approvisionnement en énergie* », 2000.
- « LeaderSHIP 2015 », *Définir l'avenir de l'industrie européenne de construction et de réparations navales*, 2003.
- « *Stratégie européenne de sécurité* » ou « *Stratégie Solana* » document adopté par le Conseil en décembre 2003.
- site de la Commission européenne : [europa.eu.int](http://europa.eu.int)
- site de l'AESM : [europa.eu.int/comm/transport/maritime/ems](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/ems)
- Eurostat : office statistique des Communautés européennes.

### **Publications en anglais**

- *The National Strategy for Maritime Security*, Département de la Défense des Etats-Unis, Septembre 2005.

### **Sites Internet des professionnels de la mer et des organisations maritimes**

- Armateurs de France : [armateursdefrance.org](http://armateursdefrance.org)
- Institut Français de la Mer : [ifm@free.fr](mailto:ifm@free.fr)
- Ifremer : [ifremer.fr](http://ifremer.fr)
- Projet *Extraplac* : données consultables sur le site de l'Ifremer.
- Voies Navigables de France : [vnf.fr](http://vnf.fr)
- Institut Supérieur d'Économie Maritime : [isemar.asso.fr](http://isemar.asso.fr) (cartes et notes de synthèse).
- Institut Maritime de Prévention : [imp-lorient.com](http://imp-lorient.com)
- Organisation Maritime Internationale : [imo.org](http://imo.org)

### **Autres sites Internet**

- Données sur les ZEE mondiales : [searoundus.org/eez/eez.aspx](http://searoundus.org/eez/eez.aspx)

## TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>I. Quels déterminismes pour la puissance maritime française ?</b>	<b>2</b>
<b>1.1. <u>Les réalités maritimes de la France</u></b>	<b>3</b>
<b>1.2. <u>Les freins au développement d'un commerce maritime</u></b>	<b>5</b>
<i>1.2.1. Une priorité pour le commerce continental depuis le Moyen-âge</i>	<b>5</b>
<i>1.2.2. Un Etat centralisateur et interventionniste</i>	<b>6</b>
<b>1.3. <u>La puissance navale : des constantes et une rupture</u></b>	<b>8</b>
<i>1.3.1. Une ouverture navale vers la Méditerranée</i>	<b>8</b>
<i>1.3.2. France et OTAN : des luttes d'influence</i>	<b>9</b>
<i>1.3.3. Une rupture stratégique : le choix de la dissuasion nucléaire</i>	<b>10</b>
<b>1.4. <u>Synthèse des déterminismes maritimes français</u></b>	<b>11</b>
<b>II. Un environnement maritime renouvelé pour les politiques européennes</b>	<b>13</b>
<b>2.1. <u>La mondialisation du transport maritime</u></b>	<b>13</b>
<i>2.1.1. De nouvelles routes maritimes, de nouveaux enjeux pour les opérateurs européens</i>	<b>14</b>
<i>2.1.2. Une « délocalisation » des flottes commerciales européennes vers les pavillons de complaisance</i>	<b>15</b>
<i>2.1.3. La concurrence des chantiers navals du sud-est asiatique et la concentration industrielle des chantiers européens</i>	<b>16</b>
<b>2.2. <u>Les nouveaux intérêts maritimes de l'UE</u></b>	<b>17</b>
<i>2.2.1. Un Livre Vert sur la « politique maritime de l'Union européenne »</i>	<b>18</b>
<i>2.2.2. Les conséquences militaires et navales du développement de la PESD</i>	<b>19</b>
<i>2.2.3. De « l'Europe des six » à l'Union Européenne des 25 : une ouverture croissante des frontières maritimes et un glissement géopolitique vers la Méditerranée</i>	<b>21</b>
<b>2.3. <u>Un nouvel environnement stratégique pour la puissance navale</u></b>	<b>22</b>
<i>2.3.1. Maîtriser les opérations en zone littorale</i>	<b>23</b>
<i>2.3.2. Renforcer la sécurité des approches maritimes</i>	<b>23</b>
<i>2.3.3. Sécuriser les approvisionnements énergétiques</i>	<b>23</b>

<b>III. A moyen terme : quelles influences françaises au sein de l'UE ?</b>	<b>25</b>
<b><u>3.1. Flotte de commerce et attractivité portuaire : la France en déficit d'influence</u></b>	<b>26</b>
3.1.1. <i>Un pavillon français qui reste peu attractif</i>	26
3.1.2. <i>Une compétitivité portuaire défaillante</i>	27
<b><u>3.2. Juridisme et souveraineté maritimes : la France sur le devant de la scène</u></b>	<b>30</b>
3.2.1. <i>La lutte contre les « voyous de la mer »</i>	30
3.2.2. <i>La revendication de plateaux continentaux élargis</i>	31
<b><u>3.3. Construction européenne et puissance navale : des batailles encore indécises</u></b>	<b>32</b>
3.3.1. <i>A l'horizon 2015 : la Marine Nationale au premier rang européen ?</i>	32
3.3.2. <i>Vers un corps de garde-côtes européens ?</i>	34
3.3.3. <i>Face à l'OTAN : comment promouvoir les missions d'une force navale européenne ?</i>	34
3.3.4. <i>Construire une industrie européenne de construction navale militaire...à dominante française ?</i>	36
 <b>CONCLUSION</b>	 <b>39</b>
 <b>ANNEXES</b>	
Annexe 1 : L'Union Européenne à 25, une ouverture maritime	41
Annexe 2 : Trafics conteneurisés dans les ports européens (2003)	42
Annexe 3 : Voies fluviales françaises, voies fluviales du <i>Northern Range</i>	43
Annexe 4 : Flotte française de commerce, données statistiques	44
Annexe 5 : Transport intérieur de marchandises, données statistiques	45
Annexe 6 : Extrait du projet français pour le <i>Livre Vert</i> « Politique maritime de l'Union »	46