

INTERVENTION
DE
M. JEAN-DOMINIQUE GIULIANI
PRESIDENT
DE LA
FONDATION ROBERT SCHUMAN

ACADEMIE DE MARINE

ECOLE MILITAIRE
PARIS
LE 25 NOVEMBRE 2013

L'EUROPE ET LA MER

*

En me demandant de traiter du sujet « l'Europe et la mer » devant une si prestigieuse et compétente assistance, vous m'honorez et dans le même temps m'embarrassez car vous ne m'avez pas précisé s'il s'agissait de l'Europe ou de l'Union européenne.

La seconde n'est en effet que l'expression politique et juridique d'un effort d'intégration de la première, une sorte de tâche séculaire, qui a déjà obtenu des résultats non négligeables – la paix ramenée sur le continent des guerres – mais fait l'objet de tous les fantasmes, de toutes les critiques, non pas tant de la part des citoyens que plutôt de la part d'une élite européenne en mal de vision.

Je parlerai donc des deux et tenterai de traiter devant vous de leur relation.
Je dis bien relation car à mes yeux :

L'Europe et la mer c'est l'histoire d'une union précoce et séculaire
L'Union européenne et la mer, celle de fiançailles tardives,
Et donc l'espoir d'une descendance féconde pour l'avenir.

Ce seront, si vous le voulez bien, les trois parties de mon exposé.

L'Europe et la mer : une union précoce et séculaire

Chaque année à Venise depuis plus de 6 siècles, est célébré le mariage de la Cité avec la mer. En lançant un anneau dans les eaux boueuses de la lagune, le Doge avait ainsi souhaité marquer l'alliance irrévocable de la Cité avec la mer.

La ville lacustre lui devait tout, sa puissance et sa prospérité, sa gloire et son expansion. Il en va de même pour l'Europe, irrévocablement liée à la mer et aux océans.

Nous savons tous ici combien l'histoire de l'humanité est conditionnée par la relation des hommes avec la mer. Le projet Océanides que nous sommes nombreux à soutenir, vise d'ailleurs à relire l'histoire humaine à l'aune de ce lien particulier et à le démontrer de manière plus scientifique. Pour l'Europe, il est très spécial :

Par la mer et grâce à elle, l'Europe a initié l'une des plus grandes révolutions de l'histoire de l'humanité, elle assurée un temps sa domination sur le monde et, en fait, elle a inventé la mondialisation.

Je n'ai évidemment pas ici la prétention de dérouler une fresque retraçant l'histoire maritime de l'Europe, je souhaiterais seulement mettre en évidence quelques unes de ses caractéristiques, sans remonter aux thalassocraties grecques du 5^{ème} siècle av. J.-C.

L'âge d'or européen, c'est-à-dire en fait la succession d'âge d'or des nations européennes en construction, n'a été possible que par et grâce à la mer.
 Le déclin relatif de l'Europe a été consommé sur terre et par la terre.
 Le XXI^{ème} siècle sera-t-il pour l'Europe pacifiée celui du succès par la mer ?

L'âge d'or européen : par la mer

Sciences, techniques et colonisation, sont imbriquées dans l'histoire maritime de l'Europe.

L'expansion européenne, à partir du 15^{ème} siècle, répond à des motivations, utilise des moyens particuliers et lui donne une vocation universelle.

Les vraies raisons de la conquête des océans par les Européens tiennent d'abord à l'irrationnel. Les rêves d'aventure sont les vraies motivations de Magellan et C. Collomb, mais la religion y joue aussi un grand rôle. Hernan Cortès veut convertir les Aztèques, Pizaro les Incas, les jésuites s'installent en Chine, Marco Polo profite du mouvement pour ouvrir la route de la soie.

Elles tiennent aussi au rationnel, c'est-à-dire aux besoins. Le 15^{ème} siècle européen connaît encore les famines. L'économie stagne. La Méditerranée est saturée. On a besoin d'espace. Il faut conquérir de nouvelles frontières.

Enfin, les techniques les rendent possibles. Qu'il s'agisse de la science géographique ou des techniques de navigation, ces savoir-faire connaissent un bond qualitatif extraordinaire, du fait de l'intuition géniale de scientifiques et de marins audacieux. Les Européens assemblent les savoirs en matière astronomique, mathématique ; la cartographie moderne est née.

L'histoire de Claude Ptolémée est à cet égard révélatrice de la manière dont les Européens captent les techniques et les développent. Ce gréco-égyptien était un Romain. Sa carte « écoumène », c'est-à-dire du monde connu, qui s'étend quand même jusqu'au Pacifique, est diffusée dans son traité « Géographie » réalisé en 150 après JC. Elle catalogue plus de 8 000 localités. Traduite en arabe au 9^{ème} siècle, elle est redécouverte en Occident au 15^{ème} !

La « carte pisane » de 1290, premier véritable recueil d'instructions nautiques, est le précurseur du Portulan de Pizzigano (1424), de la Mappemonde de Fra Mauro (1458), moine de San Michele de Murano, et annonce les travaux de G. Mercator (1569), première projection du monde, reproductible.

C'est la mise au point de l'arbalète marine ou arbalestrille, l'utilisation de l'Astrolabe arabe (10^{ème} siècle) ou du Quadrant, et bien sûr de la boussole, d'origine chinoise, rapportée par les Arabes et utilisée en Méditerranée à partir du 12^{ème} siècle et jusqu'au 19^{ème}, qui rendent possibles les expéditions et les grandes

découvertes...Et ce sont ces grandes expéditions qui appellent de nouvelles techniques, par exemple en matière horlogère.

Venise et Gènes montrent la voie, le Portugal, l'Espagne, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni, sont les acteurs de la révolution et de l'expansion européennes qui commencent au 15^{ème} siècle, mais qui avaient longuement mûri dans les têtes.

L'histoire du triomphe maritime de l'Europe commence avec le Portugal qui découvre Madère et les Açores, puis colonise la côte Ouest de l'Afrique, se poursuit avec l'Espagne, Aragon puis Castille, qui atteignent l'Amérique en visant l'Asie. Vasco de Gama débarque à Calicut en 1498. Magellan fait le tour du monde et meurt aux Philippines en 1521.

Le monopole ibérique est vite contesté par les Anglais, les Hollandais et les Français. Francis Drake découvre la Californie, Jacques Cartier le passage du Nord-Ouest (1534), les Provinces Unies fondent la Compagnie des Indes orientales (1602) et celle des Indes occidentales (1621). Et s'enchainent les découvertes de navigateurs dont les noms sont restés des repères sur les cartes du monde : Barents, Tasman, Hudson, Champlain, La Salle, Bering, Cook, Bougainville, La Pérouse... La mer est conquise par les Européens avant même que soient explorées toutes les terres !

Cette conquête use de moyens utiles à la métropole. Dans les colonies, ce sont des monopoles d'Etat qu'on installe avec des colonies de peuplement. L'Etat exige l'application de ses lois, de toutes ses lois, qui parfois y trouvent de nouveaux ressorts.

Mais les colonies sont aussi l'occasion de « délégation de service public », on dirait aujourd'hui des PPP¹, aux grandes Compagnies, comme celle des « Cent Associés » créée par Richelieu, faute de moyens financiers publics suffisants. Déjà !

La France, vous le savez et vous l'avez écrit, hésite en permanence entre sa qualité de nation « terrienne » et sa vocation maritime.

Fernand Braudel nous a légué à cet égard, les jugements les plus clairvoyants : « c'est une sorte d'infirmité structurale qui affecte la puissance maritime de la France »², ou encore ce sous-titre d'une de ses pages les plus lucides : « la mer atteinte sans hâte, jamais maîtrisée »³. En réalité, l'histoire de notre pays, comme en d'autres domaines, balance entre de vigoureux élans maritimes et des replis frileux.

Dès 1204, Philippe-Auguste constate « Les Français ne connaissent point les voies de la mer », mais le port d'Aigues-Mortes est fondé en 1246 et constituera le point de départ des plus prestigieuses aventures en Terre sainte ; en 1373, Charles V, quant à lui, nomme Jean de Vienne amiral de France...

Puis vinrent Richelieu et Colbert, Louis XIV et Louis XVI avec de véritables ambitions maritimes qui ont fait la gloire de nos marins et permis une phase de colonisation, véritable envol de la puissance française. A la fin du 18^{ème}, la France

¹ Partenariat Public-Privé.

² L'identité de la France, Arthaud – Flammarion, p 294, Paris, 1986.

³ Id.

occupe le 3^{ème} rang dans le commerce maritime mondial. Le commerce extérieur français et britannique a été multiplié par trois en moins d'un siècle.

Le cœur économique du monde se déplace de la Méditerranée à l'Atlantique. Entre 1500 et 1620, les prix en Europe augmentent de 300 à 400% ainsi que la masse monétaire, gonflée de l'apport de métaux précieux. Le niveau de vie s'accroît, le développement industriel repose déjà sur l'investissement. Et comme déjà l'Europe vit au-dessus de ses moyens et qu'il faut bien financer tout cela, les institutions financières apparaissent en Hollande au 17^{ème} siècle. Londres devient au 18^{ème} le cœur commercial du monde. L'agriculture européenne est transformée par l'apport de nouveaux produits (maïs, pomme de terre, haricot, tomate, citrouille, café, cacao, vanille, thé, et bien sûr épices) tandis qu'elle exporte les chevaux, les ovins, bovins, céréales et sa vigne partout dans le monde. L'économie-monde est née.

Le déclin européen : retour à la terre ?

C'est une jeune nation en construction, les Etats-Unis, qui, grâce à ses technologies de construction navale (et au soutien de la France), parvient à s'émanciper de l'Angleterre qu'elle bat sur mer et qui, additionnant tous les savoir-faire accumulés en Europe, la détrône finalement au tournant du 20^{ème}.

C'est l'époque des nationalités et du nationalisme. Sur le continent européen s'enchaînent alors les guerres. La dernière, qui, une nouvelle fois, a enflammé le monde, une titanesque guerre civile, menace même de l'emporter et de la contraindre à sortir de l'histoire. Elle se caractérise d'abord par des conflits terrestres d'une ampleur jamais connue – qu'on pense à la guerre à l'Est qui voit s'affronter, pour un « espace vital » sur la terre, la Russie soviétique et l'Allemagne nazie – des affrontements qui s'en prennent directement pour la première fois aux populations, mais qui, visant tous à l'expansion forcée de territoires, faillirent être fatals à l'Europe et la saignèrent durablement. C'est aussi la domination sur mer des Alliés, notamment des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne qui la sauve, qui permet à la loi prêts-bails d'approvisionner l'URSS chancelante et les Balkans qui se révoltent. Tout ceci à partir de leur territoire pour les Etats-Unis, de l'Outre-mer du Levant (Egypte) pour les Britanniques, de notre Outre-mer pour la France libre. Encore la mer salvatrice !

La mer, la mer, toujours recommencée...

Pacifiée et rapidement reconstruite, grâce au mouvement d'unification et d'intégration, l'Europe communautaire s'ouvre dès le Traité de Rome (1957), au commerce, c'est-à-dire aux échanges par la mer. Son retour au cœur de l'économie mondiale – le PIB cumulé des 28 reste toujours aujourd'hui le 1^{er} du monde – sa

volonté d'expansion par l'économie et son renoncement à la guerre, en font un succès, improbable dans les ruines de Berlin en 1945.

Ouvrant ses marchés malgré les critiques, adoptant les règles libérales de l'économie mondiale, triomphant de la plupart de ses frontières économiques internes, elle connaît une prospérité sans précédent dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle.

Elle fait face aujourd'hui et depuis la crise des dettes publiques, à de nouveaux défis qui n'en sont pas moins vitaux que ceux des premières années de la paix retrouvée.

Il n'empêche, c'est l'Europe qui donne à l'actuel mouvement de mondialisation, l'un des plus rapides de l'histoire de l'humanité, toute sa dimension par la taille de son marché, ses traités qui encadrent, sa solidarité interne, sa solidité économique et son commerce.

L'Europe et la mer, c'est l'histoire d'une union étroite. L'histoire même de nos nations peut s'y retrouver : construction de l'Etat, explosion des nationalismes et destruction des Etats, pacification, mutualisation, coopération et premiers pas fédéraux, construction européenne, qui n'est pas encore la phase post-nationale qu'annonçait Ernest Renan à la fin du 19^{ème} ; « ...les nations ne sont pas quelque chose d'éternel. Elles ont commencé, elles finiront, la Confédération européenne probablement la remplacera »⁴.

L'histoire de l'Europe et de la mer donne aux Européens cette vision et cette vocation universelle qu'ils ne sont pas près d'abandonner.

L'Union européenne et la mer : fiançailles tardives ?

J'ai qualifié ironiquement leur relation de fiançailles tardives. C'est bien sûr un peu abusif, mais cela signifie que si les Etats membres de l'Union européenne n'ignorent rien de leur passé maritime et tentent même de le valoriser, s'ils se sont beaucoup préoccupés de la mer, ils n'ont pas encore réussi pleinement à en faire un réel instrument de leur politique.

Pourtant les chiffres rappellent la réalité de la puissance maritime de l'Union.

23 des 28 pays de l'Union ont un littoral maritime qui s'étend sur plus de 90 000 km bordant deux océans et quatre mers et 26 sont des Etats de pavillon. Si on ajoute nos territoires d'Outre-mer, l'Union contrôle 25 millions de km² de ZEE, 29 avec les Territoires associés. Les 28 comptent plus de 1 200 ports de commerce, plus de 8 100 navires (de plus de 500 tjb) battant leur pavillon, 764 grands ports et 3 800 installations portuaires, 4 300 compagnies maritimes enregistrées. 90% du commerce extérieur de l'Union emprunte la mer et 40% de son commerce intérieur.

⁴ Conférence en Sorbonne, le 11 mars 1882.

20% du tonnage mondial sont enregistrés sous pavillon des Etats membres et plus de 40% de la flotte mondiale sont contrôlés par des entreprises européennes.. Les fréteurs européens assurent la gestion de 30% des navires, de 35% du tonnage du transport maritime, notamment 55% des porte-conteneurs, soit 42% de la valeur du commerce maritime dans le monde. 42% c'est ce que représente exactement le poids de l'Europe dans le commerce mondial, si on ajoute aux 17% de sa part du commerce extérieur mondial les échanges intra-communautaires.

Puisqu'à l'origine de toute activité sur mer, il y a d'abord la capacité militaire d'y faire régner l'ordre et la sécurité, il faut parler des capacités navales européennes. Toutes marines confondues, elles s'élèvent à 400 navires de guerre, c'est-à-dire à davantage que les 365 navires de la flotte américaine. 7 porte-aéronefs, 119 frégates 72 sous-marins, 27 bâtiments amphibies et 157 bâtiments de guerre des mines, voilà le tableau de la puissance navale européenne, hélas il faudrait dire des puissances navales européennes.

Si cela constitue en nombre d'unités une puissance potentielle non négligeable, les niveaux technologiques de nos marines sont pour le moins contrastés. On sait que le nombre de navires des grandes flottes mondiales n'a pas cessé de baisser avec le nombre de conflits (au sortir de la Seconde Guerre mondiale les USA comptaient 3 000 navires), mais que ce mouvement est compensé par l'utilisation de technologies extrêmement performantes. Si l'on excepte la flotte de guerre française, désormais la première en Europe, et la flotte britannique en lente reconstruction, on ne peut qu'être frappé par le fait, par exemple que les Etats européens comptent encore 50 sous-marins à propulsion classique. Les flottes européennes, face aux efforts exceptionnels de la Chine, voire à ceux de la Russie, et bientôt de l'Inde et du Brésil, n'ont rien d'impressionnantes. L'impasse capacitaire résultant d'années de relâchement, de sous-investissements, voire d'abandon, aura des répercussions durables, qui, une fois encore, placent notre pays en situation d'assurer pour d'autres, des missions maritimes indispensables.

Dans ce domaine comme dans d'autres, avant même d'être une grande puissance en action, l'Union européenne est une puissance en elle-même. Qu'en fait-elle ?

A l'origine, la « protection des ressources halieutiques » est la seule mention maritime dans les textes fondateurs de la Communauté européenne. Elle est l'une des 5 seules compétences exclusives de l'Union, c'est-à-dire déléguées par les Etats au niveau fédéral (avec la monnaie, l'union douanière, le commerce international et la concurrence)⁵. Les autres compétences des institutions européennes sont « partagées » avec les Etats membres (par exemple le marché intérieur, l'agriculture,

⁵ Art. 3 § 1 du Traité d'Union européenne

les transports, l'environnement, l'énergie, l'espace de justice et de sécurité) ou réservées à ceux-ci (par exemple l'Education, la culture, la santé).

Ce rappel est nécessaire pour bien comprendre comment fonctionne l'Union européenne. En dehors de ses compétences exclusives, elle ne peut décider qu'avec l'accord des Etats, la plupart du temps à la majorité dite qualifiée, voire l'unanimité. Cela explique que ses décisions puissent être souvent décevantes et que les institutions communes (surtout la Commission et le Parlement), qui en sont bien conscientes, réclament toujours des compétences nouvelles.

La pêche

La flotte de pêche de l'Union représente près de 84 000 navires, soit 1,7 million de tonnes de jauge brute. Elle assure 6% des captures dans le monde et s'inscrit au 4^{ème} rang mondial. Peu à peu, l'Union, qui la règlemente depuis 1970, a organisé la lutte contre l'épuisement des ressources au moyen des fameux quotas, chaque année fixés avec les Etats membres. Elle entend faire reculer la « sur-pêche », diminuer les « sur-capacités » d'une flotte qui vieillit (25 ans d'âge moyen). L'objectif ambitieux de limiter l'une des rares activités humaines qui prélève encore des organismes vivants sur les stocks naturels, n'est pas chose aisée. Les régions maritimes de l'Union représentent 40% du PIB européen et 20% de la population. La politique commune de la pêche, qui a d'abord consisté à assurer aux Européens l'égalité de l'accès aux eaux et aux ressources piscicoles, est désormais toute entière tournée vers la conservation de la ressource. Le « livre vert » de la Commission européenne (2009), et le règlement du 11 décembre 2013 qui instaurent à partir du 1^{er} janvier 2014 une politique commune de la pêche, sont inspirés de concepts malthusiens, qui se veulent exemplaires en anticipant la fin de pratiques ancestrales et...qui n'ont pas fini de faire des vagues chez les pêcheurs.

Il en va de même en matière d'environnement.

La protection de l'environnement maritime

S'il est un domaine dans lequel l'Union européenne est active, c'est celui de la protection de l'environnement.

L'adoption (1982), et surtout l'entrée en vigueur (1994) de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, va offrir à l'Union européenne l'un de ses cadres préférés de développement politique, celui des stratégies et des réglementations environnementales.

Une directive-cadre de 2008 fixe aux Etats membres une stratégie pour le milieu marin. La directive du 23 juillet 2014 organise la planification de l'espace maritime avec un plan d'action précis. Complétées par les directives « Habitat » et « Oiseaux », pour lesquelles sont respectivement prévues des zones spéciales de conservation et des zones de protection spéciale, ces textes réglementaires obligent

les Etats membres à intégrer dans leurs politiques d'aménagement des règles sévères de préservation des Aires marines, désormais protégées et étendues au-delà de la mer territoriale.

En France, 1 758 sites sont ainsi concernés par Natura 2000 dont 58 sont exclusivement marins et 151 sont mixtes. 23 sites ont déjà été identifiés pour les « habitats-récifs », la protection des mammifères et oiseaux marins.

C'est bien au niveau européen que s'organise la protection de l'environnement marin et il est heureux que les Etats membres trouvent dans les institutions et les réglementations européennes un cadre et des procédures, parfois difficiles à mettre en œuvre au plan national.

La politique maritime intégrée

Débordant ainsi de ses strictes compétences, et parce que cela facilite l'action nécessaire des gouvernements, le législateur européen – c'est une spécialité – a étendu son domaine de compétences en matière maritime. Pour concrétiser cet empiètement salutaire, la Commission européenne a inventé le concept de « Politique maritime intégrée ».

Partant du constat que la ZEE européenne stricto sensu, c'est-à-dire sans les Outre-mer, concernait 5,6 millions de km², et 110 millions d'habitants sur les côtes sur un total de 508, elle a souhaité inscrire l'action des institutions communes dans un cadre qui englobe toutes les composantes de toutes les politiques qui peuvent avoir un impact sur le milieu marin.

Disposant ainsi d'une « base légale », les institutions communes et les Etats membres doivent viser à atteindre les mêmes objectifs qui sont :

- de maximiser une exploitation durable des espaces maritimes dans un souci de croissance. Cela concerne les ports, le transport maritime, les chantiers navals, la gestion des pêches et des marins du commerce,
- de concentrer les efforts de recherche et d'innovation (entre 2007 et 2013 2,4 milliards leur auront été consacrés) ,
- d'améliorer la qualité de la vie dans les régions côtières par le tourisme, une meilleure prévention des risques naturels,
- d'encourager les pays européens à agir ensemble dans les affaires maritimes internationales

Ces efforts entamés en 2004 puis par la publication d'un « Livre bleu » (2007) ont abouti à un règlement adopté en 2011 par le Conseil de l'Union (Etats membres) et le Parlement européen, les deux organes législatifs de l'Union. Ils ont fondé toute une série de mesures intéressant tous les domaines d'activités (énergie, transports, environnement), pensées et appliquées en fonction des objectifs globaux et intersectoriels fixés dans ce document.

Il y a désormais une politique maritime européenne.

Elle est globale ; elle concerne tous les acteurs. Elle est dotée d'un Fonds européen pour les Affaires maritimes et la Pêche dont le montant s'élève à 2,5 milliards/an et dont 5% au moins est soustrait chaque année pour des projets de long terme. L'Europe n' a pas encore d'autorité maritime décisionnaire, elle dispose déjà d'un cap commun avec des objectifs déclinés progressivement dans chacune de ses législations.

La stratégie de sûreté maritime

L'Union est allée plus loin encore et c'est plutôt une bonne surprise du point de vue de la France, en adoptant en juin 2014 une Stratégie de sûreté (security) maritime et un plan d'action pour sa mise en oeuvre. Bien que dans sa version française elle commence par le cri d'enthousiasme, digne de Droopy : « La mer a de l'importance », traduction malheureuse de « Sea matters ». Décidément l'anglais n'est pas la langue de l'Europe !

“L'UE et ses États membres ont (donc) un intérêt stratégique à ce que les problèmes de sécurité liés à la mer et à la gestion des frontières maritimes soient recensés et traités, et ce dans l'ensemble du domaine maritime mondial”.... “La sûreté maritime s'entend comme une situation du domaine maritime mondial dans laquelle le droit international et la législation nationale sont appliqués, la liberté de navigation est garantie et les citoyens, les infrastructures, les transports, l'environnement et les ressources marines sont protégés”.

Pour la première fois, un document sectoriel de l'Union, à la lumière d'une analyse des risques et des menaces qui nous est familière, ne craint pas d'évoquer l'usage de moyens militaires à des fins civiles et reconnaît l'importance des marines nationales dans des missions considérées comme relevant de l'intérêt général européen.

Ce n'est pas un hasard. Ce document reprend nombre de concepts français, à commencer par celui de l'Action de l'Etat en mer. En choisissant de mettre l'accent sur le caractère intersectoriel – nous dirions en France interministériel – il englobe l'ensemble des problématiques maritimes dans une conception nouvelle. Tous les sujets d'importance sont, en effet, abordés par la Stratégie (énergie, sécurité des approches, liberté de navigation, piraterie, approvisionnements, surveillance maritime, développement capacitaire, réactions aux crises, immigration clandestine par voie de mer, etc.).

Il est précisé et décliné dans un Plan d'action, adopté en novembre 2014.

L'action extérieure de l'Union est fondée sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les principes qu'elle contient, à commencer par le refus de la « territorialisation » des espaces maritimes et la réaffirmation des règles relatives à la liberté de navigation, à la sécurité en mer et à l'organisation des secours, les zones économiques exclusives et les droits qui leur sont attachées, tout en respectant le droit positif, c'est-à-dire une articulation autour de la souveraineté nationale. Les Etats européens s'engagent à œuvrer ensemble pour leur respect et à développer leurs outils nationaux dans la même direction.

Ceci n'est pas anodin au moment où l'on entend ici où là réclamer un « corps de garde-côtes » européen, dont personne n'a encore compris ce qu'il signifierait. On imagine mal en effet, le Président de la Commission européenne, qui n'a même pas autorité sur l'agence Frontex, créée par les gouvernements, ordonner l'ouverture du feu sur une embarcation suspecte !

Des outils sont en revanche développés pour permettre les échanges d'information et la coopération entre les autorités nationales en charge de la sécurité maritime qui, dans nombre d'Etats membres, ne sont souvent que de simples garde-côtes.

Tel est le cas de CISE (Environnement commun de partage d'information en matière de sécurité maritime), de SafeSeaNet, MASE ou Eurosur, tous programmes dotés de moyens destinés à améliorer l'échange d'information et l'alerte précoce sur les mers européennes.

Parallèlement l'Agence européenne de Défense, encore un organisme intergouvernemental, est chargée d'identifier les technologies duales qui pourraient bénéficier de financements européens, ce qui constitue une première percée vers des financements plus conséquents, malgré les règles actuelles et la vigilance quasi-paranoïaque de nos amis britanniques...

L'Europe trouvera-t-elle un nouvel élan dans la mer et par la mer ?

Si l'Union parvient à surmonter sa réticence naturelle envers l'exercice de la puissance, face à de nouveaux défis, elle peut trouver dans une politique maritime audacieuse les éléments d'un rebond nécessaire.

Du fait de leur histoire, nombre d'Etats membres se refusent à l'exercice traditionnel de la puissance. C'est un reproche et un regret que la France et les Français portent tout spécialement. Construite pour ramener la paix, ce qu'elle a réussi au-delà de toute espérance, elle n'est pour l'instant pas prête à faire la guerre. Or nous savons que pour éviter la guerre il faut être prêt à la faire et que malheureusement, souvent, des conflits circonscrits et limités nous évitent de plus grands drames.

Construite à l'envers, par le partage progressif d'intérêts d'abord économiques parce qu'à l'endroit, par le partage des souverainetés c'était la guerre, elle ne

trouvera que difficilement et par l'exemple de quelques uns, dont la France, la voie vers l'exercice de la puissance. Les événements récents l'exigent. Ils peuvent constituer à cet égard, un tournant important de l'unification européenne si nos dirigeants se montrent à la hauteur.

Dans ce cadre, les horizons maritimes constituent un terrain d'exercice idéal.

Déjà nombre de coopérations militaires ne sont pas négligeables.

Il existe un embryon de Force maritime européenne, Euromarfor, qui est une coopération européenne (1995) entre les marines française, espagnole, italienne et portugaise. Elle a été activée 5 fois pour des opérations et pour de nombreux exercices. Nos marines travaillent ensemble au sein et en dehors de l'OTAN. La mission de l'OTAN Sharp Vigilance (puis dénommée Sharp Guard-16 juillet 1992), a ainsi permis d'entretenir à la mer en permanence 4 navires et 6 avions de patrouille maritime qui ont veillé, au cours de 74 000 interpellations, au respect de l'embargo sur les armes lors des guerres des Balkans.

La mission Atalante (10 décembre 2008) de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, est considérée à juste titre comme un succès. Elle a été suivie et copiée par toutes les marines du monde et par l'OTAN (Ocean Shield). Prolongée jusqu'en 2016, elle a impliqué 23 Etats membres, plus de 2 000 hommes et a contribué à sécuriser 1,4 million de km² de l'Océan indien.

Renforcée par une mission civile (EUCAP Nestor) et d'importants moyens financiers consacrés à la formation de garde-côtes, elle a obtenu des résultats remarquables. Il n'y a pas eu en 2015 d'acte de piraterie recensé dans cette zone.

On attend toujours que la situation dans le Golfe de Guinée puisse faire l'objet d'une opération européenne et relayer les efforts que la France a déployés avec les Etats riverains.

La lutte contre l'immigration clandestine en Méditerranée, qui est plus une opération de police que la mission de nos marines, voit néanmoins celles-ci mises à contribution – la France a dépêché une frégate – dans le cadre d'une mission générale de sûreté à la mer.

Depuis 2002, l'Union s'est dotée d'une agence de sécurité maritime, dont le siège est à Lisbonne, avec un budget de 54 M€ et 150 personnes qui s'efforcent de contribuer à la sûreté maritime et à la prévention des pollutions, par l'échange des informations et la mise au point de pratiques harmonisées.

La France et l'Allemagne ont décidé de joindre leurs efforts pour exploiter les grands fonds dans le Pacifique.

D'autres coopérations sont régulièrement mises en œuvre avec des marines européennes (allemande notamment) et nos marins sont désormais « interopérables » avec la plupart d'entre elles. Ils savent travailler ensemble. Et, par exemple, la constitution d'une Force expéditionnaire commune avec les Forces britanniques, s'appuie sur une addition très impressionnante de moyens navals performants et fort significative.

Nous devrions aller plus loin.

L'Europe devrait mieux écouter les leçons de son histoire.

Les Etats membres devraient mieux l'apprendre.

L'Union européenne devrait mieux s'en inspirer.

Sont, en effet, en cause pour les Européens le principe de la liberté des mers et de l'exploitation des océans, c'est-à-dire l'accès à de nouvelles ressources en essayant de ne pas reproduire ce que nous avons fait de la Terre.

De surcroît le terrorisme et les migrations maritimes constituent de nouveaux défis majeurs auxquels des solutions doivent être apportées dans l'urgence.

La France est à la pointe de la réflexion et de l'action. Elle doit être le moteur de la maritimisation des politiques européennes.

Car ces nouveaux défis sont l'occasion de nouveaux espoirs.

Le rapport du Sénat sur la maritimisation et le Livre blanc sur la Défense, ont marqué un tournant dans la prise de conscience des enjeux maritimes en France.

On les doit à la Marine nationale et ses réflexions stratégiques.

Une fois encore nos plus hautes Autorités ont réaffirmé leurs ambitions pour la politique maritime de la France, dans une stratégie maritime, consacrée lors d'un Comité interministériel de la mer le 22 octobre dernier.

Les esprits avancent, la réflexion progresse. Le temps de l'action est venue.

Avec quelques amateurs éclairés, nous avons pris l'initiative, avec nos économies personnelles, de créer une Fondation de la mer. Non pas pour ajouter seulement une pierre à de très nombreuses et très positives initiatives, mais pour leur apporter encore plus de moyens et de visibilité. Beaucoup d'entre vous ont choisi de soutenir cette initiative et le poids de vos encouragements est déterminant pour une telle entreprise. Nous devons conquérir le soutien des opinions, point de passage obligé désormais de politiques publiques qui s'inscrivent réellement dans la durée.

La France doit porter inlassablement ce message au niveau européen. Tous les outils existent. Il faut les faire vivre. L'invocation de la solidarité européenne (art 42 § 7 du TUE) par le gouvernement français en est peut-être l'occasion. Encore faut-il vraisemblablement faire prendre conscience de l'urgence d'une réaction.

Permettez-moi de terminer cette modeste contribution par une note plus grave.

Sans marine de guerre, il n'y a pas de commerce sûr, pas d'exploitation des océans, pas de sécurité nationale, pas de vie littorale tranquille. Il n'y a donc pas d'avenir pour les grands et beaux discours sur les enjeux maritimes sans un effort exceptionnel permettant de garantir dans la durée l'excellence de notre flotte et de nos marins. Oui, je fais partie de ceux qui pensent qu'il nous faut un second porte-avions, que nos frégates ne doivent pas être systématiquement vendues dès qu'elles

sont opérationnelles, que nos patrouilleurs sont la garantie du patrimoine des ZEE que nous sommes si fiers d'étendre sans poser la question de leur surveillance, que nos aires maritimes protégées ne doivent être décidées qu'autant qu'on puisse les protéger. Que l'Europe doit se réveiller et retrouver le chemin de la mer et des océans. Que cela constitue pour elle un formidable défi capable de lui faire retrouver les faveurs des opinions publiques. Que, pour cela, la France doit montrer l'exemple, avec ceux des partenaires qu'elle choisira....

Je m'arrêterai à cet instant d'exaltation que vous voudrez bien me pardonner. Puissent les moments que nous vivons aider les décideurs à faire les choix qui s'imposent. Je pense qu'il y a urgence.

