

Entretien d'Europe
n°111
31 Janvier 2022

« La stratégie européenne dans l'Indopacifique est subtile et parfaitement adaptée »

Que devons-nous à l'Europe sur le plan maritime ?

L'Europe doit beaucoup à la mer et la mer doit aussi beaucoup à l'Europe. Le fait que l'Europe ait un certain nombre de bassins maritimes autour d'elle fait qu'elle a été naturellement orientée vers la mer. Les échanges qui se sont développés entre les différents pays européens au cours des siècles, en alternant des périodes de paix et des périodes de guerres, ont permis de mieux connaître la mer et les pays visités. Les échanges maritimes ont d'abord été initiés en Méditerranée puis vers le long des côtes africaines et le Nord de l'Europe. La découverte de ces nouveaux horizons a permis aux Européens de prendre conscience qu'il existait une pluralité de biens, d'idées et de cultures desquelles ils pouvaient apprendre. Des échanges se sont ainsi développés, à la fois sur les plans culturel, économique, mais aussi technique en matière de construction des navires par exemple. En effet, la façon dont les navires étaient construits dans le Nord était différente de celle qui prévalait en Méditerranée. Au cours des siècles, ces échanges ont profité à l'ensemble des peuples européens en permettant un apprentissage mutuel à partir de savoir-faire particuliers. Progressivement, ces échanges ont stimulé l'essor commercial de villes, en particulier en Italie, telles que Gênes, Venise, Pise ou Amalfi qui sont devenues de véritables thalassocraties. Au Nord de l'Europe, le développement de la [Ligue hanséatique](#) a fini par regrouper 200 villes et ports en mer Baltique et en mer du Nord. D'une certaine manière, l'Europe a pris conscience de son existence avec l'accroissement de ces échanges maritimes. L'augmentation de ces échanges maritimes a aussi favorisé des progrès dans la construction des navires et dans la connaissance des littoraux. La découverte de la boussole ou de l'étambot, transmis par les Arabes qui commerçaient avec la Chine, a profité à tous les pays

maritimes européens. Grâce à l'approfondissement des connaissances, les cartes de navigation sont devenues de plus en plus précises. Alors qu'elles constituaient des objets relativement secrets car source de puissance comme en témoigne l'action d'Henri le Navigateur qui envoyait ses émissaires chercher des cartes de manière à concevoir de futures expéditions maritimes, elles se sont généralisées au fil du temps avec la création de l'imprimerie. La curiosité des navigateurs européens s'est illustrée dès le Xe siècle : rappelons que les Vikings ont découvert l'Amérique en naviguant par les mers septentrionales. L'émulation entre les peuples européens et leur curiosité les a amenés à aller toujours plus loin dans leurs découvertes du monde. Le Portugais Bartolomeo Dias a ainsi franchi le Cap de Bonne-Espérance à la fin du XVe siècle. Christophe Colomb, qui pensait être arrivé en Asie, a atteint les Amériques quelques années plus tard. Au XVIe siècle, l'Espagne et le Portugal constituaient les puissances maritimes dominantes en Europe. Néanmoins, l'annonce des richesses trouvées dans les nouveaux territoires a incité la France, l'Angleterre et les Pays-Bas à contester les richesses que l'Espagne et le Portugal s'étaient partagées en remettant en cause le [traité de Tordesillas](#) décidé sous l'égide du Pape Alexandre VI qui attribuait les territoires de l'Est au Portugal et ceux de l'Ouest à l'Espagne. Mais si la mer a historiquement constitué un élément essentiel du développement du continent européen, au cours des dernières décennies certains écrits anglo-saxons ont parfois mentionné le terme de «*sea blindness*» pour décrire l'attitude des Européens à l'égard des enjeux maritimes après la Seconde Guerre mondiale. Ce n'est que très récemment, face à l'attitude agressive de certaines puissances étrangères, que les États européens ont pris conscience à nouveau de l'importance de la mer.

Effectivement, par rapport à cette prise de conscience, vous avez été chargé, par le Chef d'état-major des armées, de réorganiser le Centre Opérationnel Interarmées pour lui permettre de planifier et de conduire des opérations au profit de l'Union européenne. Avez-vous constaté une évolution allant dans le sens d'une plus grande interopérabilité des marines des États membres ?

Tout d'abord, il faut souligner que l'interopérabilité des marines est quelque chose que l'Union européenne doit essentiellement à l'OTAN. En effet, au cours des dernières décennies, l'OTAN a défini un certain nombre de procédures et de normes pour permettre l'émergence d'une grande interopérabilité entre les forces navales alliées. Les exercices menés sous l'égide de l'OTAN ont permis de valider ces procédures et de tenir compte des progrès techniques pour les adapter. Désormais, tous les navires européens peuvent se ravitailler mutuellement, faire poser leurs hélicoptères sur toutes les plateformes, échanger leur situation tactique en temps réel grâce à ces normes communes. Il s'agit d'une avancée essentielle qui doit être poursuivie. Il peut exister des systèmes de communication spécifiques à l'Europe... comme il y en a aux États-Unis : mais pour les procédures, d'une manière générale, il faut continuer à échanger et partager les informations par exemple sur la situation autour d'une flotte. C'est un acquis qu'il faut absolument préserver.

Quel est votre regard sur la stratégie européenne dans l'Indopacifique ?

La stratégie européenne dans l'Indopacifique peut être qualifiée de subtile et parfaitement adaptée. En effet, dans les [conclusions publiées par le Conseil le 19 avril 2021](#) concernant la [stratégie européenne pour la coopération dans l'Indopacifique](#), l'Europe ne s'oppose pas à la Chine ; mais le document mentionne bien la réticence des États européens à approfondir leurs échanges avec des États qui ne respecteraient pas ses valeurs, comme les droits de l'Homme. Premier point important, l'Europe veut que ses valeurs soient partagées. Par ailleurs, la stratégie européenne dans l'Indopacifique insiste sur la nécessité de renforcer les partenariats avec les États du Sud-Est de l'Asie ([ASEAN](#)) pour préserver la liberté de navigation et lutter contre la territorialisation des mers. Même si certains

pays de l'ASEAN sont moins développés économiquement et que certains comme le Laos, la Cambodge sont sous l'influence de la Chine et que certaines décisions sont conditionnées par l'accord de cette dernière, il est essentiel de renforcer les liens avec les pays de l'Asie du Sud-Est. Enfin, la stratégie européenne dans l'Indopacifique mentionne la [Global Gateway](#), initiative qui constitue une réponse européenne au projet chinois des nouvelles routes de la soie, et qui prévoit jusqu'à 300 milliards € d'investissements d'ici à 2027. On pourrait dire que l'Europe veut concurrencer la Chine à son jeu, avec une stratégie intelligente. Alors que de nombreux pays, y compris en Europe, courent le risque de devenir captifs des intérêts chinois, l'Europe fait une proposition différente, respectueuse de l'Etat de droit, des droits de l'Homme et des normes internationales.

Est-ce que le renforcement militaire dans la région représente une menace sécuritaire pour l'Europe ?

Pour y répondre, il convient de partir du fait que la décision de la Nouvelle Calédonie de rester partie de la communauté française, est essentielle pour la France, pour l'Europe, mais aussi pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande afin de faire front commun face à l'emprise croissante de la Chine dans l'Indopacifique, cet espace qui est le cœur du commerce mondial. La Chine cherche à accroître son influence et les ambitions chinoises rendent compte de la nécessité pour l'Europe d'être davantage présente dans l'Indopacifique. L'Europe doit renforcer le nombre de navires de ses marines présents de façon permanente ou en mission temporaire dans la zone afin de se rendre visible sur place. La Chine s'est emparée de la mer de Chine méridionale alors même qu'elle avait signé la [convention de Montego Bay](#) sur le droit de la mer. Elle y a créé une zone économique exclusive (ZEE) qui ampute celle du Vietnam, des Philippines, de la Malaisie et de l'Indonésie, pour des raisons stratégiques mais aussi parce que, ayant un très vaste territoire, et étant une économie mondiale en forte croissance, la Chine a le sentiment de ne pas avoir une ZEE correspondant à son statut. Celle-ci est en effet contrainte par les barrières d'îles des pays voisins.

Quelle est la plus-value de la Boussole stratégique ?

Le projet de [Boussole stratégique](#) européenne est une bonne idée, à condition de ne pas se limiter à de bonnes intentions. Dans le cas de la marine, la Boussole stratégique doit permettre de renforcer la coopération entre États européens. Des avancées ont déjà été faites : les États membres se sont mis d'accord pour coordonner leur présence dans certains endroits, comme dans le golfe de Guinée ou l'océan Indien. Il faut aller plus loin, notamment en matière de logistique. Il faudrait arriver à des accords avec les entreprises de construction navale de manière à avoir des séries de bateaux qui soient suffisamment importantes. Il s'agit d'un véritable travail de fond : la diminution des coûts, l'existence d'une logistique commune, une formation commune. Il sera alors plus simple d'échanger les équipages entre pays car ils connaîtront déjà le fonctionnement du bateau. Il en va de même pour les armements des bateaux qui, pour le moment, répondent à des législations différentes. Il faudrait donc que cette Boussole stratégique déblaie un certain nombre de sujets et permette d'avancer, sans pour autant créer une Marine européenne, ce qui demandera du temps.

Quel rôle pour l'Union en Méditerranée ?

La Méditerranée est au cœur de l'Europe, c'est la première mer sur laquelle les Européens ont véritablement navigué et où ils ont échangé. Au début de notre ère, la ville de Rome qui comptait un million d'habitants recevait 2000 bateaux par an pour la ravitailler. Cette mer était donc déjà une mer nourricière. L'Europe a un devoir, celui de préserver cette mer comme une zone de paix et de développement pour l'ensemble des pays riverains. Or cela est difficile dans la mesure où les pays riches sont au Nord et les pays en développement sont au Sud, avec des situations de crises comme en Libye, de tensions par exemple entre le Maroc et l'Algérie, sans parler de la situation dramatique au Moyen-Orient. C'est une mer compliquée, y compris pour des raisons religieuses. Il faut donc qu'il y ait une volonté tenace, de la part de l'Europe, pour poursuivre les initiatives lancées avec les pays riverains.

L'opération ATALANTA a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2022. Le 3 décembre 2021, le Conseil de sécurité des Nations unies a décidé que la Somalie avait désormais la capacité de lutter de manière autonome contre la piraterie. Comment cette phase de délégation progressive se réalise-t-elle ?

La Somalie avait accepté que l'on puisse rentrer dans ses eaux territoriales afin de remplacer cette vacuité du pouvoir des autorités somaliennes. Lorsque la Somalie sentira qu'elle a un gouvernement suffisamment fort pour reprendre la responsabilité de ses eaux territoriales, il faudra respecter cette décision. Cela signifie que l'Europe, en particulier, aura fait œuvre utile. La finalité de l'opération était de remettre la Somalie sur pied pour qu'elle soit capable de gérer et contrôler ses eaux territoriales. La première mission d'Atalanta était de ravitailler Mogadiscio et de lutter contre la piraterie. Si ces objectifs sont atteints, cela ne peut être qu'une très bonne chose. Plus généralement, l'Union européenne doit chercher à être présente dans les endroits stratégiques du globe. La zone économique exclusive de l'Union européenne est de 19 millions de km², ce qui est considérable. Il faudrait donc que les Européens soient présents sur l'ensemble des océans. À cet égard, la [politique maritime intégrée](#) portée par l'Union européenne est absolument remarquable. Elle a permis d'avoir une vision commune de la pêche, de développer les ports, de lancer la recherche de manière systématique grâce aux fonds européens dans le but de mieux connaître les océans. Ce dernier point est absolument essentiel car notre connaissance des océans est encore loin d'être parfaite : seulement 10% des fonds marins ont été hydrographiés. Cette politique maritime est donc très utile ; elle permet des améliorations concernant la qualité des eaux, les infrastructures portuaires, les procédures communes pour les bateaux, la lutte contre la pollution. Pour pouvoir appliquer cette politique, il faut être présent sur les cinq océans, ce qui est permis par les nombreuses zones économiques exclusives que les États membres possèdent. Il est également nécessaire d'inciter les autres pays du globe à suivre les mêmes mesures, car il n'est dans l'intérêt de personne d'avoir des océans pollués par exemple.

Quel devrait être l'engagement de l'Union européenne dans l'Arctique ?

Tout d'abord, l'engagement européen en Arctique est légitime parce que trois pays de l'Union européenne font partie de la région arctique (Danemark, Finlande, Suède) sans compter l'Islande et la Norvège qui ont des liens privilégiés avec l'Europe. Au total, cinq des huit pays du [Conseil de l'Arctique](#) sont des pays européens. L'Union européenne a d'ailleurs tenté de devenir un membre observateur permanent du conseil de l'Arctique, mais cette candidature a été refusée, d'abord par le Canada, puis par la Russie. La récente [stratégie pour l'Arctique](#) que l'Union européenne a publié en octobre 2021 ne mentionne plus l'idée de pouvoir rejoindre le Conseil à court terme. Cela lui permet d'être plus forte et radicale dans ses argumentaires. Ainsi, l'Union européenne a durci le ton en se disant défavorable à l'exploitation des matières premières en Arctique. Cet intérêt européen pour l'Arctique est aussi légitime, car l'Union européenne a beaucoup fait pour le pôle, en

matière de recherche et de soutien. L'action européenne en Arctique est de plus en plus visible, mais dorénavant il faudrait que les pays suivent cette stratégie, y compris la France qui, pour le moment, est loin de ces préoccupations. Il est important de maintenir cette présence, malgré une certaine réticence des pays comme le Canada et la Russie, en plaçant au centre des préoccupations l'action de la politique maritime intégrée, la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation des ressources et de l'environnement, le respect des peuples Inuits.

Patrick Hébrard,

Vice-amiral d'escadre (2S), Officier de Marine, pilote de l'aviation embarquée, membre d'EuroDéfense-France et de Wise Pen International

Entretien réalisé par Ramona Bloj

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :
www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.