FONDATION ROBERT SCHUMAN

POLICY PAPER

Schuman Paper
n°853
2 novembre 2026

La stratégie maritime européenne à un tournant

Laurent BECHCLER
Cyrille POIRIER-COUTANSAIS

Sur vingt-sept États membres, l'Union européenne compte vingt-deux États côtiers, pour des zones économiques exclusives représentant 25 millions de km². Une bonne partie, pour la France notamment, se situe Outre-mer, ce qui confère au continent une dimension planétaire. Cette « évidence maritime »[1] a conduit très tôt, aux prémices des années 2000, la Commission européenne à militer en faveur d'une approche intégrée des affaires maritimes, à travers, notamment, sa « politique maritime intégrée pour l'Union européenne » de 2007. Axée sur la promotion du développement durable de toutes les activités liées à la mer mais aussi aux régions côtières, cette vision s'est concrétisée via la directive cadre stratégie pour le milieu marin de 2008. Le pilier sécuritaire n'a pas été oublié : 2008 voyait aussi naître l'opération Eunavfor Atalanta destinée à protéger, via une mutualisation des moyens des forces navales de l'Union européenne, le trafic maritime au large de la corne de l'Afrique, impacté par l'expansion de la piraterie somalienne.

Pensée dans le cadre de la « mondialisation heureuse », cette stratégie a poursuivi sur son erre sans intégrer les trois ruptures majeures de cette même année 2008, qui annonçaient le nouveau cadre géopolitique dans lequel nous vivons désormais. Première rupture, celle du pivot vers l'Asie de l'administration Obama, fil conducteur de l'ensemble de la politique des États-Unis jusqu'à nos jours. Constatant que la Chine devient un rival systémique, Washington prend conscience qu'il lui faut concentrer l'essentiel de ses moyens dans cette zone, appelant dès cette époque les Européens à prendre en charge leur sécurité. Deuxième rupture, la crise financière qui voit l'économie mondiale être relancée, pour la première fois depuis des siècles, par une puissance non-occidentale, la Chine, annonçant du même coup que Pékin devient un rival économique puissant et pérenne pour les États-Unis comme pour l'Union européenne. Troisième rupture enfin, la guerre en Géorgie où certes Moscou ne prend pas Tbilissi mais montre que sa politique a changé, que sa vision impériale est de retour.

Aucun de ces signaux n'a été vraiment pris en compte en son temps par l'Union européenne, qui se retrouve dorénavant face à une menace russe très concrète, des États-Unis tournés vers leurs intérêts propres et une Chine qui concurrence, voire supplante, une bonne partie de ses filières économiques.

LE TRANSPORT MARITIME ET L'INDUSTRIE NAVALE À UN CARREFOUR

L'Union européenne est particulièrement dépendante de la mer pour son négoce : 75,6 % de ses importations et 73,7 % de ses exportations en tonnage y transitent[2]. Consciente de la menace exportatrice chinoise, de sa dépendance à l'industrie de défense américaine, elle s'efforce certes d'identifier des secteurs stratégiques – minerais, défense, batteries – pour lesquels il faudrait imposer une certaine forme de préférence européenne ou un contenu local. Mais elle mais demeure pour l'heure un peu au milieu du gué, prise entre son mantra du libre-échange et la prise de conscience que le monde change, se relocalise et, par conséquent, se ferme.

Un exemple emblématique en est la politique tarifaire de Donald Trump. Ce serait s'illusionner que de penser qu'elle n'est liée qu'à un homme : elle s'inscrit dans les pas de l'administration Biden qui, à travers l'*Inflation Reduction Act*, visait déjà à imposer une production locale dans un certain

[1] Ce texte a paru originellement dans le « Rapport Schuman sur l'Europe, l'état de l'Union 2026 », éditions Hémisphères, Paris, mai 2026

[2] Ces chiffres concernent les importations/exportations depuis/vers les pays tiers à l'Union. Ils n'englobent pas les échanges intra-UE par voie de mer.

nombre de secteurs – batteries, puces, etc. Plus largement, elle se retrouve dans un nombre croissant de pays, de l'Indonésie qui, dans le domaine des minerais, impose un traitement sur place, à la Chine qui, par toutes une série de normes, d'aides, privilégie ses acteurs nationaux. Qu'on le déplore ou non, le monde, confronté à des incertitudes croissantes, se relocalise et privilégie un approvisionnement de proximité (*nearshoring*) au grand large. Dans ce contexte, le traité avec les pays du Mercosur, s'il est sans doute un relais de croissance pour les acteurs européens, apparaît aussi un peu à contretemps des tendances actuelles. Il conviendra d'ailleurs d'être vigilant sur le risque que des fournisseurs chinois ou autres s'implantent au Brésil ou en Argentine pour contourner les barrières ou restrictions que l'on imposerait à leurs produits.

Ce nouveau paradigme du commerce maritime se lit chez les armateurs de porte-conteneurs qui développent leurs activités dans les échanges intrarégionaux, conscients que le grand large est incertain : économiquement, du fait de ce mouvement de relocalisation ; mais aussi en matière sécuritaire avec un espace maritime plus dangereux et plus instable. La crise de Covid avait déjà été un premier indicateur. S'y ajoutent les premiers effets du changement climatique sur le canal de Panama – son étiage diminuant du fait de la sécheresse – ; l'invasion russe en Ukraine et son impact sur l'exportation des céréales via la mer Noire ; ou encore les attaques des Houthis en mer Rouge ; sans oublier un regain de piraterie maritime, dans le détroit de Malacca par exemple. Loin d'être des épiphénomènes sans lendemain, ces évènements semblent plutôt annoncer le monde à venir. Un monde de crises et de conflits possibles, les espaces maritimes n'étant pas épargnés.

Dans ce contexte, il apparaît stratégique de pouvoir compter sur une marine marchande en propre, ce qui est le cas en l'état quand on s'intéresse aux navires détenus en propriété par les armateurs européens, avec cependant quelques points de vigilance.

Tout d'abord, la décarbonation de ce secteur. Si elle est indispensable pour assurer les objectifs européens de réduction de gaz à effet de serre, à court terme elle peut fragiliser les acteurs européens qui sont les seuls sous contrainte de ces objectifs : l'accord espéré au niveau mondial, dans le cadre de l'OMI, n'a pas encore vu le jour. Les acteurs européens vont ainsi perdre en compétitivité, au bénéfice de concurrents extra-européens.

Ensuite, les équipages. Le transport maritime nécessite des armateurs, des navires mais aussi des marins. Or l'ensemble des échanges maritimes mondiaux repose essentiellement sur quelques nationalités – Philippins, Russes, Ukrainiens – Quelle confiance leur accorder pour assurer le trafic à destination ou en provenance de notre continent, s'il devient risqué en matière de sécurité ou en cas de crises impliquant leur pays d'origine ?

Enfin, point de vigilance important, l'industrie navale. Si, à la différence des États-Unis, l'Union européenne a su conserver des compétences dans le naval de défense, la croisière, certains navires de services, la Chine fait peser une menace de plus en plus prégnante dans le domaine civil. Avec plus de 150 chantiers navals à envergure internationale, Pékin s'arroge désormais 60 % des commandes mondiales de navires de commerce avec notre continent comme premier client, principalement pour l'achat de vraquiers, porte-conteneurs et tankers. Une dépendance qui pourrait devenir problématique du fait des sanctions américaines, les navires construits en Chine, quelle que soit la nationalité du propriétaire, subissant une taxe s'échelonnant entre 33$ ou 120$/container débarqué et grevant d'autant la compétitivité des acteurs européens. Les chantiers sud-coréens ou japonais peuvent certes, sur certains segments, offrir une alternative mais là encore, elle sera plus onéreuse. Une stratégie en ce domaine mériterait de voir le jour, axée sur la renaissance de certains chantiers dans des pays aux coûts encore compétitifs – Bulgarie ou Roumanie par exemple – mais aussi la protection de nos marchés existants – croisière notamment –, Pékin étant décidé à s'y attaquer à l'image de celui des ferries dont on peut présager un leadership total d'ici peu.

LES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES : DE L'EUROPE À LA CHINE

L'Europe a longtemps été le leader mondial dans la production d'éoliennes *offshore* avant d'être dépassée par la Chine au début des années 2020. En 2024, les trois premiers fabricants mondiaux étaient des

entreprises chinoises : Goldwind, Envision et Mingyang, portées par un marché national qui voit la Chine à la tête de 60 % de la capacité mondiale de production électrique d'origine éolienne. Grâce cette assise locale, elle est en mesure de proposer des turbines à des prix jusqu'à 50 % inférieurs à ceux pratiqués par les fabricants européens, ce qui lui permet de décrocher des contrats en Italie comme en Allemagne.

Resterons-nous en mesure à moyen terme, dans un secteur aussi stratégique que celui de l'énergie, de pouvoir toujours compter sur des acteurs européens dans le domaine des énergies marines ?

La Commission européenne, vaccinée par l'expérience de l'industrie photovoltaïque qui a vu l'ensemble des acteurs européens et mondiaux disparaître face au dumping chinois, est décidée à réagir, notamment à travers une enquête sur les subventions accordées par Pékin, soupçonné de pratiques déloyales, voire une augmentation des droits de douane, mais se retrouve prise entre de multiples contradictions. Protéger ses acteurs par une politique protectionniste entraînera immanquablement des mesures de rétorsion de la Chine sur d'autres secteurs – agro-alimentaire, automobile ou autres – avec en retour la pression politique des États membres concernés sur la Commission. Par ailleurs, il restera toujours tentant, pour ces mêmes États membres, de vouloir atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre à moindre coût, au vu de l'état de leurs finances publiques et, donc, de se laisser séduire par les prix des équipements chinois.

Finalement, le risque encouru est celui de passer d'une dépendance énergétique ancienne aux hydrocarbures à une autre. Sans compter de nouvelles vulnérabilités, liées aux câbles sous-marins, les câbles électriques reliant les parcs éoliens offshore au réseau terrestre en faisant partie.

LES CÂBLES SOUS-MARINS, UNE NOUVELLE VULNÉRABILITÉ

Avec le déclenchement de la guerre en Ukraine, les câbles sous-marins sont apparus très concrètement comme des infrastructures critiques, exposées à des actes de sabotage visant à fragiliser les États qui en dépendent. Ce type d'actions s'inscrit pleinement dans les stratégies de guerre hybride, en brouillant la frontière entre opérations civiles et militaires, les navires impliqués dans ces incidents étant rarement identifiés ou poursuivis, en raison notamment de la difficulté à établir des preuves formelles de sabotage.

Les pays du Nord de l'Union européenne, en particulier les États riverains de la mer Baltique, sont depuis le déclenchement du conflit, régulièrement confrontés à des ruptures de câbles dans des circonstances laissant présumer des actes intentionnels. Si les projecteurs sont régulièrement mis sur les câbles en fibre optique, support de l'internet mondial, la coupure du câble électrique reliant l'Estonie et la Finlande en décembre 2024, a été assez peu mise en lumière quand cette rupture est venue souligner la vulnérabilité d'un certain nombre d'États membres de l'Union européenne, liée à l'essor des énergies renouvelables. Intermittentes par nature, elles induisent en effet une interconnexion avec les États voisins, l'électricité d'origine hydraulique de la Norvège venant compenser par exemple celle d'origine éolienne du Royaume-Uni ou du Danemark, interconnexion passant pour une bonne part via des câbles sous-marins. Sécuriser ces câbles est donc un enjeu vital pour assurer la stabilité de réseaux électriques offrant moins de résilience car moins de redondance que le réseau de câbles en fibre optique. En ce domaine, la vulnérabilité est plus liée aux géants américains du numérique, Google, Meta, Amazon, etc. qui, en quelques années, sont devenus les opérateurs câbliers essentiels tandis que Huawei faisait de même dans la zone Pacifique. Nous pouvons certes toujours compter sur Orange Marine ou ASN, actifs à préserver, mais clairement ils sont désormais des acteurs minoritaires et symbolisent le défi à relever pour que l'Union européenne puisse toujours compter dans l'économie maritime de l'avenir.

L'ÉCONOMIE BLEUE À VENIR

L'économie maritime traditionnelle couvre un ensemble de domaines allant de la pêche à l'énergie, en passant par le tourisme, le transport ou le secteur de la défense. Or, depuis quelques années, de nombreuses *start-up* voient le jour dans ces secteurs d'activités. Si le pourcentage d'investissement dans la *Blue Tech*

peut sembler faible – 1,24 % des investissements « capital-risque » globaux –, il est en nette croissance depuis une dizaine d'années. En 2024, l'Europe était le leader mondial, avec un montant d'un milliard $ contre 829 millions aux États-Unis et 363 millions en Asie. Le Royaume-Uni, la Suède, la France, le Portugal, la Norvège et les Pays-Bas font partie du top 10 des pays ayant recueillis le plus d'investissements dans le secteur *Blue Tech* en 2024, derrière l'incontestable leader mondial : les États-Unis.

Si les *start-up* européennes font partie des plus attractives dans les secteurs d'activités du maritime, elles ont souvent besoin d'aller chercher des investissements à l'étranger. Cela est dû, notamment, au manque d'outils recensant ces entreprises spécialisées dans le maritime, moyen de donner de la visibilité aux investisseurs. C'est notamment l'objectif de l'Index Blue Tech développé par le Cluster Maritime français et ses partenaires. Grâce à cet Index, chaque année, depuis 2023, 40 *start-up* opérant dans un secteur d'activités lié au maritime sont mises en valeur afin d'attirer des financements et ainsi accélérer leur développement. L'enjeu n'est pas mince : bien souvent duales, ces *start-up*, à l'image d'Aegir, de Diodon ou Forssea Robotics, sont des relais de croissance pour l'économie maritime stricto sensu comme des partenaires croissants pour les forces navales européennes confrontées à la dronisation comme à l'essor de l'Intelligence artificielle.

LES MARINES EUROPÉENNES

Dans un contexte géopolitique où l'usage de la force est de retour, y compris en mer, domaine où il est possible de rester « en dessous du seuil », la nécessité de conserver une certaine sécurité pour les flux maritimes est essentielle au regard de la dépendance européenne au commerce par voie de mer. La tentative russe de bloquer les exportations céréalières de l'Ukraine après le déclenchement de la guerre, comme les attaques des Houthis sur les navires de commerce passant le détroit de Bab-el-Mandeb, viennent le rappeler : la vieille tactique navale de la guerre au commerce continue d'avoir de beaux jours devant elle si les nations ne se mettent pas en mesure de protéger leurs navires.

Parallèlement, le réarmement naval généralisé sur la planète et l'emploi de moins en moins désinhibé de la violence par les acteurs étatiques, laisse augurer d'une contestation en mer devenue très probable, pour ne pas parler de confrontation. Or l'Europe, qui a longtemps bénéficié, avec ses alliés de l'OTAN, de la supériorité navale en mer, cède du terrain. Elle n'a pas la capacité de construction de la Chine et ses États membres ne disposent que de marines de taille moyenne pour ceux qui sont les mieux dotés. Face à la masse de moyens navals de certaines grandes puissances, ou le recours massif aux drones et aux attaques cybernétiques, la seule manière de conserver la supériorité opérationnelle reste, comme par le passé, de miser sur l'innovation et sur la coopération internationale. Cette dernière est en effet incontournable dans les domaines très pointus comme l'accès à l'espace ou la maîtrise des fonds marins.

Les marines européennes doivent ainsi unir leurs forces, à court terme pour retrouver une masse capable de dissuader un compétiteur, à moyen terme pour miser sur des technologies leur permettant de retrouver un avantage. Elles ont la chance de disposer sur leur territoire d'ingénieurs de talents et d'une base industrielle encore solide. Mais l'Europe doit oser entreprendre et ses États membres accepter que le bien général puisse parfois nécessiter quelques sacrifices. Dans le domaine du quantique, des drones, de la numérisation, des armes laser, etc., elle a sans aucun doute la possibilité de s'imposer comme un acteur de premier plan, si elle ne rate pas l'appareillage ! Après trente ans d'encaissement des dividendes de la paix, il lui faut penser à réinvestir dans des domaines comme les munitions, la maintenance, la protection des infrastructures vitales, etc. Là encore, l'union est un facteur de force.

Certaines marines ont déjà franchi le pas de la rupture avec le temps des « jours heureux » : l'Italie et la Grèce réarment en faisant le choix d'unités lourdes fortement armées car la puissance de feu reste un marqueur fort de la stratégie navale. La France n'est pas en reste avec ses programmes désormais lancés de porte-avions de nouvelle génération, de SNLE de 3e génération, de frégate FDI nativement data-centrées et l'acquisition de drones aériens, navals et sous-marins. De nombreuses marines européennes se

retrouvent régulièrement au large du Portugal, pour l'exercice REPMUSS, afin de tester en conditions réelles des tactiques d'emploi de drones de toutes sortes. Le Royaume-Uni, même s'il n'est plus formellement dans l'Union européenne, lui reste étroitement lié en matière de défense. Avec son concept Atlantic Bastion, la Royal Navy fait le pari d'une marine fortement robotisée permettant de prévenir le compétiteur russe d'agir contre les intérêts britanniques en Atlantique Nord.

***

Dans le domaine de la guerre en mer, l'Union européenne est à un tournant. Elle peut choisir de pleurnicher sur le monde d'avant, désormais disparu, où elle régnait sur la mer avec les États-Unis. Ou elle peut se décider à agir pour s'affirmer de nouveau demain comme une puissance navale n'ayant pas peur de défendre ses intérêts, s'adaptant rapidement au rythme d'évolution des nouvelles technologies, dotée d'une industrie ayant réglé le sujet de ses dépendances trop critiques vis-à-vis des pays tiers. Comme sur terre, il est bon d'être craint en mer pour rester libre et protéger nos ressources maritimes comme nos flux commerciaux, cordons ombilicaux de notre prospérité économique.

Contre-Amiral Laurent Bechcler
Sous-chef d'état-major, Marine nationale

Cyrille Poirier-Coutansais
Directeur de recherche au Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

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

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN
ISSN 2402-614X

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la seule responsabilité de l'auteur.
© *Tous droits réservés, Fondation Robert Schuman, 2026*

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.