



## La communauté maritime face aux nouvelles menaces

Mercredi 20 octobre 2010 à l'Amphithéâtre Des Vallières

### Introduction

**Camille Grand**

Directeur de la Fondation pour la recherche stratégique

Amiral, Messieurs les officiers généraux, Mesdames et Messieurs,

Je voudrais tout d'abord me féliciter du succès du partenariat entre la Fondation pour la recherche stratégique (FRS) et l'IHEDN. C'est la quatrième fois que nous montons un événement conjoint et je pense que c'est désormais une tradition assez bien ancrée qui nous a permis d'aborder des sujets aussi divers que la prolifération nucléaire, l'OTAN et plus récemment les enjeux plus industriels avec le colloque que nous avons monté avant Eurosatory.

Aujourd'hui, à quelques jours d'Euronaval, nous nous trouvons à un moment important du débat sur les questions navales et de ce point de vue, je me félicite et me permets de me réjouir de cette coopération fructueuse qui permet à nos équipes de monter ce type de manifestation dont votre présence nombreuse et votre intérêt démontrent la pertinence.

Nous avons choisi comme thème la communauté maritime face aux nouvelles menaces. Il est évident que cette référence aux « nouvelles menaces » peut apparaître comme une facilité car il est très tentant d'intituler tout colloque sur quelque sujet qu'il soit « face aux nouvelles menaces » comme l'OTAN « face aux nouvelles menaces », la dissuasion « face aux nouvelles menaces », le fil à couper le beurre « face aux nouvelles menaces » etc. Mais en l'occurrence, il y a quelque chose de très vrai dans le domaine naval.

Les menaces dans l'espace maritime ont évolué de manière assez profonde au cours des vingt dernières années. Nous faisons face à une vraie transformation de ce qui est demandé aux marines et aux marins dans cet espace, espace évidemment très exigeant et confronté une diversification très profonde des risques et donc des missions.

Tout d'abord, la lutte contre le terrorisme dans cet espace maritime, suite au 11 septembre 2001, s'est installée dans le paysage avec des missions nouvelles qui se poursuivent jusqu'à aujourd'hui. La lutte contre la prolifération des armes de destruction massive a également une dimension maritime extraordinairement forte pour lutter contre les trafics illicites qui s'est formalisée à travers la PSI, la *Proliferation Security Initiative* qui a d'abord mobilisé les marines. Pour avoir un peu travaillé sur ces questions, je peux vous dire que d'aucuns estimaient que ce type d'initiatives allaient mettre à bas 200 ans de développement du droit de la mer, changer fondamentalement la manière dont on abordait les questions de sécurité maritime et de libre circulation sur les mers. Mais en même temps, c'était indispensable pour renforcer nos outils de lutte contre la prolifération des armes de destruction massive et leurs vecteurs. Je pense que c'est une initiative intéressante pour notre réflexion d'aujourd'hui.

Alors évidemment la piraterie, et l'Amiral le rappelait à l'instant, est aujourd'hui très visible, un peu plus l'an dernier que cette année. Elle mobilise à la fois les organisations internationales, et j'y reviendrai, mais aussi les marines pour savoir comment répondre à un phénomène qui n'est pas limité au golfe d'Aden et aux côtes somaliennes. On en a dans le Golfe de Guinée ou dans les détroits de Malacca, des manifestations qui ne sont pas à négliger même si elles ne prennent pas la forme extrême de ce que l'on a pu observer sur les côtes somaliennes mais qui posent des difficultés nouvelles, à la fois des problèmes liés à la libre circulation des flottes marchandes et le rôle que peut jouer les marines pour garantir, ce qui est l'une de leurs missions traditionnelles, mais ici dans un contexte particulier, la libre circulation sur les mers.

Ce dispositif, on le voit dans la grande diversité des missions, qui ne s'arrêtent pas à ces grands thèmes des nouvelles menaces que l'on va retrouver dans toutes les enceintes. Les évolutions de la sauvegarde maritime, la lutte contre l'immigration clandestine où l'on voit l'Union européenne avec FRONTEX mobiliser les marines européennes dans un exercice qui n'était pas historiquement inscrit dans le cœur de leur métier. Les questions liées à la prévention des risques majeurs notamment la pollution créent aussi de nouvelles missions exigeantes. Et donc finalement, c'est tout un processus qui s'apparente à un élargissement des missions navales et dans d'autres cas à un renouvellement assez profond avec le développement de missions nouvelles et pas forcément anticipées ni d'un point de vue de programmation de moyens navals ni d'un point de vue opérationnel et avec une exigence toujours plus forte sur les moyens maritimes et en particulier les marines des pays occidentaux.

Tout ceci constitue une tendance de fond qui n'est pas prête de s'inverser si on regarde les thématiques émergentes comme la sécurité des approvisionnements énergétiques. Par exemple, l'OTAN envisage de se doter d'une mission dans le domaine de la sécurité énergétique. Au terme de la réflexion sur ce sujet, il apparaît que le premier rôle potentiel pour l'OTAN, c'est bien la sécurité des approvisionnements par voie maritime, qui est plus dans le cœur de métier de l'OTAN que la question de la négociation avec la Russie de la sécurité des arrivées de gaz russe sur le marché européen. Enfin, tout ceci se développe dans un contexte où l'espace maritime évolue. On le voit dans le grand nord avec l'ouverture d'une nouvelle route maritime. Alors, comment faire face ?

C'est l'objet de notre discussion d'aujourd'hui. Dans un contexte qui est particulièrement exigeant car il s'agit de savoir comment réconcilier ces exigences opérationnelles renouvelées et sans doute accrues avec une contrainte budgétaire très forte et particulièrement forte dans le domaine naval car une marine coûte cher. De fait, c'est un luxe qui n'en est pas un mais qui est un privilège de grande puissance. Beaucoup de pays font le choix de s'en remettre à d'autres pour assurer cette sécurité des espaces maritimes ; et avoir une marine de haute mer est un privilège de quelques pays qu'il convient d'entretenir dans la durée car il ne s'agit ni d'une compétence ni d'une capacité qui s'acquiert du jour au lendemain. C'est quelque chose d'exigeant que l'on peut décliner capacités par capacités. Dans le domaine aéronaval, dans le domaine sous-marin, le nombre d'acteurs se compte sur les doigts d'une ou deux mains le plus fréquemment. Il s'agit donc d'une exigence qu'il faut avoir en tête dans l'esprit de réduction des formats, en Europe en particulier, mais également aux Etats-Unis, il ne faut pas se bercer d'illusions. La réduction des formats n'est que partiellement compensée par l'augmentation des capacités grâce aux innovations technologiques qui offrent un certain nombre de possibilités.

Manifestement, une des pistes qui est à l'ordre du jour, c'est la coopération. Les coopérations opérationnelles, industrielles, dans les organisations internationales ou bilatérales comptent parmi les moyens de répondre à ces exigences. On le voit dans les organisations internationales, la plupart des grandes missions maritimes aujourd'hui sont menées dans le cadre de l'OTAN ou de l'UE car c'est ce qui permet de mutualiser les moyens pour répondre aux défis d'aujourd'hui. C'est évidemment le cas de la mission EUNAVFOR Atalanta au large de la Somalie, de la mission parallèle de l'OTAN. On peut d'ailleurs s'interroger sur le besoin d'en avoir deux. Il faut être franc sur le fait qu'il n'est pas forcément indispensable d'avoir une compétition inutile entre organisations face à ce type de défi et on peut sans doute mener une réflexion sur la manière de mieux coordonner l'action de ces deux organisations notamment dans le domaine naval.

Dans le cadre de ces coopérations industrielles et technologiques, l'Agence européenne de défense (AED) n'a peut-être pas aujourd'hui répondu aux ambitions qui lui étaient fixées à l'origine. J'aurais tendance à attribuer cet échec aux États Membres, responsabilité collective des 27 pour ne pas avoir utilisé l'outil et ne pas avoir prolongé la volonté politique qui était à l'origine de la création de cet outil. L'AED serait un cadre là aussi de coopération entre les États de l'UE pour développer conjointement la recherche et les programmes aptes à répondre aux programmes de demain.

Il existe également, et c'est d'une grande actualité aujourd'hui, de grands espaces de coopération bilatérale. Le sujet du moment, c'est le franco-britannique. Nous verrons ce qui sortira du sommet franco-britannique de début novembre. Il ne faut pas anticiper, mais il me semble dans ce que j'entends et perçois des débats, les éléments qui se trouvent dans la *Strategic, Security and Defense Review* britannique, ouvre des possibilités de coopération bilatérale significatives surtout dans le domaine naval et je crois que l'on peut le noter avec une certaine satisfaction. S'il faut toujours être conscient des multiples freins à la coopération, le choix des britanniques de doter leur prochain porte-avions de catapultes n'est pas un choix innocent, c'est même un choix qui est porteur de coopération à venir. C'est quelque chose qui va être très intéressant à suivre au cours du sommet et ultérieurement.

La question, au-delà des annonces qui, je l'espère, ne seront pas seulement symboliques, c'est quel contenu pourra-t-on donner à cette coopération ? Quel contenu concret ? Toute la question est de savoir quelle forme d'interdépendance et d'interdépendance croisée vont ou ne vont pas se développer et si deux grands pays qui ont une tradition maritime forte, d'ailleurs une tradition de rivalité maritime forte, vont être capables d'envisager des abandons de souveraineté pour coopérer dans le domaine naval. C'est un bon test du niveau d'ambition de cette coopération.

Enfin, dernier point de cette introduction, c'est la traduction dans le domaine industriel. Il est évident que l'industrie qui fait partie de cette communauté maritime est soumise par rebonds aux exigences budgétaires que j'évoquais. Elle doit offrir aux marines par le biais de la technologie des réponses nouvelles aux menaces que j'évoquais à l'instant. De ce point de vue là, il y a des développements très intéressants, pas seulement dans le cœur de métier de l'industrie navale mais dans le domaine de l'industrie de la défense et de la sécurité en général. Il y a des évolutions tout à fait passionnantes. Avec l'amiral Hebrard et le reste de l'équipe de la FRS, nous menons plusieurs projets pour l'Union européenne autour de ces évolutions, des options technologiques offertes par le spatial ou d'autres capacités ou en matière de sécurité maritime. Cette question s'inscrit évidemment dans le contexte budgétaire que j'évoquais, il faut être attentif aux coûts. Là, il y a une sorte de dilemme difficile pour

l'industrie qui est de répondre à des ministères de la défense, des marines qui demandent d'avoir des produits dont l'inflation budgétaire soit maîtrisée tout en demandant de tirer le meilleur parti des innovations technologiques que j'évoquais à l'instant ; là il y a une réconciliation difficile à mener parce que la meilleure frégate du monde, si on en a qu'une, ne sera pas forcément l'objet le plus utile au plan opérationnel. Tout ce paysage me semble donc particulièrement intéressant.

Je voudrais conclure en évoquant, et c'est quelque chose qu'on a essayé de faire aujourd'hui, le fait que la communauté maritime, le débat au sein de cette communauté, n'est pas un débat seulement au sein de la Marine nationale. Il y a beaucoup d'acteurs, les armateurs, et je remercie d'ailleurs le président d'Armateurs France d'être présent, les industries, les think tanks, beaucoup de gens qui réfléchissent à ces questions et qui ont des réponses qui ne sont pas toujours les mêmes.

La FRS a organisé il y a quelques mois une journée sur la piraterie, dont vous pouvez trouver les actes en ligne<sup>1</sup>, qui montrait que les perceptions des uns et des autres n'étaient pas forcément univoques, que les réponses n'étaient pas forcément les mêmes et qu'il était indispensable d'approfondir le débat au sein de cette communauté maritime stratégique pour avoir des réponses adaptées non pas au monde d'aujourd'hui mais au monde de demain. J'espère que la journée d'aujourd'hui nous permettra d'avancer dans ces réflexions auxquelles l'HEDN et la FRS, conjointement, peuvent apporter leur contribution.

Je vous remercie de votre attention.

---

<sup>1</sup> « La piraterie contemporaine menace « stratégique » ou épiphénomène », Journée d'étude du 7 décembre 2009 : <http://www.frstrategie.org/barreFRS/publications/colloques/20091207.pdf>