



SALON EURONAVAL 2010

Lors du Salon EURONAVAL 2010 qui se tint sur l'aéroport de LE BOURGET du 25 au 29 octobre 2010 deux cycles de conférences se déroulèrent autour des thèmes suivants : LES MARINES A L'HORIZON 2040 et LA SECURITE ET LA SURETE MARITIMES EN FRANCE ET EN EUROPE. REFLEXIONS ET EVOLUTIONS.

Les allocutions prononcées par les divers intervenants du plus haut rang militaire et par les responsables en titre des organismes tant civils que militaires donnèrent lieu à un échange de questions - réponses illustrant l'intérêt de l'auditoire et la pertinence des thématiques retenues.

PREMIER CYCLE DE CONFERENCES

Mercredi 27 octobre 2010

LES MARINES A L'HORIZON 2040

Ce cycle comporte trois interventions ponctuées par le modérateur, M. André THOMAS, rédacteur en chef de l'hebdomadaire LE MARIN à la suite desquelles les chefs de grandes entreprises de défense font part de leurs points de vue et préoccupations.

LES ALLOCUTIONS ET QUESTIONS - REPONSES

I Allocution de l'Amiral Pierre-François FORISSIER, CEMM (FRANCE)

Sea Blindness

Les terroristes ignorent qu'ils vivent sur des îles. La Mer est la grande absente de nos débats. Nous ne voyons pas la Mer. Richelieu disait :

La Mer a le goût des larmes des dirigeants qui l'ont oubliée.

Vingt ans après la Guerre Froide, et le dégel du monde qui entraîna la débâcle postérieure à la chute du Mur et la disparition de l'Union Soviétique, nous sommes comme l'ours blanc surpris par la fonte de la banquise.

Tel est notre paysage stratégique au début du 21^è siècle.

Quelles sont nos attentes stratégiques ? Que voyons-nous autour de nous ? Des endroits tourmentés (explosion du Moyen Orient), des catastrophes naturelles accompagnées de déplacements de population, des surprises stratégiques : la crise financière devenue crise économique a conduit à l'effondrement de notre carnet de chèques...

Le défi pour les Européens consiste à ne pas baisser notre garde alors que nos ressources diminuent de manière draconienne.

Nos marines ne sont plus à l'ère de la bataille rangée, de même que les armées de Terre ne sont plus face à une ligne de front.

De nouvelles menaces obligent à une révolution culturelle.

La question est : comment imaginer ce qui va se passer dans trente ans ?

Outre, les paramètres actuels du changement, il convient de prendre en compte ceux qui sont structurants.

L'on peut identifier trois grands paramètres actuels :

D'abord, le paramètre démographique : en 2040 nous serons 40 milliards d'individus sur terre. Plus de trente mégapoles de plus de 10 millions d'habitants se situeront à proximité de la mer. En outre, le vieillissement des populations rendra plus difficile le recrutement de jeunes.

Ensuite vient le paramètre du changement climatique : nous sommes déjà témoins d'amples variations de températures ici même à PARIS. Les routes maritimes du Grand Nord seront ouvertes. La désertification de régions entières accroîtra l'importance des flux migratoires, et donc leur impact sur les relations internationales.

Troisième paramètre : la raréfaction des ressources naturelles telles que l'eau, la recherche de nourriture et d'énergie conduira à une intensification de la compétition internationale.

Au nombre des paramètres structurants dont l'évolution est incertaine figurent :

Les tensions internationales, tout d'abord, dûes à une multitude de nouvelles guerres (asymétriques, insurrections, guerres civiles), au banditisme, à la piraterie, à la criminalité, au terrorisme...

Par ailleurs, il est difficile de prévoir l'évolution des grandes organisations internationales (ONU, G 8, G 20...). La répartition des pouvoirs entre entités régionales et états nationaux n'est pas figée (ex : l'Europe avec l'OTAN).

Parmi les autres paramètres structurants se trouve l'aptitude des Etats à intervenir dans les espaces fluides : océans, espace, cyberspace, terrorisme...

L'évolution des techniques peut amener des ruptures porteuses d'espoir en termes d'efficacité opérationnelle (*smart weapons*, drones, nouveaux carburants...) ; MAIS, il faut garder à l'esprit que ces technologies très performantes sont et seront accessibles au grand public qui les utilisera à bon ou à mauvais escient...

Autres paramètres structurants : pandémie(s) mondiale(s), tremblement de terre dévastateur, conflit nucléaire dû à la prolifération, effondrement de puissance vu l'évolution interne d'un pays...

A ce stade, le monde est incertain et dangereux.

La Marine Nationale

En 2040, la Marine Française devra être toujours capable de dissuader avec une composante nucléaire ; elle devra être en mesure de conduire des missions de bas niveau militaire (basse intensité), mais également pouvoir traiter le haut du spectre face à des perturbateurs très performants (haute intensité).

La course à de nouvelles ressources, notamment l'exploitation de celles qui se trouvent en Arctique renforcera le besoin de surveillance, de connaître et partager l'information.

La puissance employée par certains pays ou par des perturbateurs imposera des moyens robustes et résilients assurant l'interopérabilité des marines.

Une question doit être soulevée : une coopération accrue ne risque-t-elle pas d'entraîner une diminution de l'autonomie nationale ?

Le pétrole ne sera plus qu'UNE source d'énergie parmi d'autres.

Les aéronefs devront être plus efficaces.

En 2040, les Frégates Multi Mission (FMM) seront au milieu de leur vie. Ces Frégates sont des bâtiments polyvalents capables de faire face tant à une menace classique qu'à une menace asymétrique. Elles sont aptes à faire face au spectre complet.

Les sous-marins devront être plus furtifs, mais seront aussi plus détectables.

Les drones tactiques et stratégiques, les mines seront susceptibles d'attaquer les installations portuaires et les zones d'opérations des drones elles-mêmes.

Le personnel sera concerné : le métier de marin devra être profondément modifié.

Trente années nous séparent de 2040 ; c'est à la fois beaucoup et très peu. Les décisions d'aujourd'hui forgent les réalités de demain. Les marines doivent s'organiser pour répondre ensemble aux menaces qui ne feront que croître.

II Allocution de l'Amiral Tan Sri Aziz JAAFAR, CEMM (MALAISIE)

Cette allocution prononcée en anglais s'appuie sur un diaporama PPT intitulé *STRATEGY FOR THE FUTURE*.

D'ici dix ans deux questions doivent être traitées par la Marine de Malaisie : les grands défis qui se poseront à elles, et la manière dont elle tentera de les gérer. Les défis auxquels la Marine Malaisienne se trouvera confrontée sont d'ordre sécuritaire.

En tout premier lieu, il faut assurer la sécurité des couloirs maritimes (*Sea Lanes of Communication* ou SLOCs). Ceci est l'affaire de six pays riverains dans la Mer de Chine du Sud. Des pourparlers sont en cours, néanmoins il ne faut pas s'attendre à parvenir à une solution amiable au cours des cinq prochaines années.

Un affrontement est susceptible de déboucher sur une guerre. La coopération s'avère par conséquent nécessaire si l'on veut éviter un affrontement.

Le Détroit de Malacca est le détroit le plus fréquenté du monde. L'existence de menaces non traditionnelles devrait amener les Etats littoraux à une coopération accrue. Le littoral oriental de Sabah est en proie à la criminalité transfrontalière ; ainsi les prises d'otages par le groupe Abou Sayaf affectent forcément l'industrie de tourisme maritime.

Se posent également des défis internes.

Ainsi le transfert de moyens et de personnel à l'Agence de Protection Maritime de Malaisie (MMEA) et l'entretien d'une flotte vieillissante affectent la capacité à remplir les rôles qui lui sont dévolus.

Cinq stratégies pour l'avenir

Accroître la liaison et la coopération entre les ministères.

Accroître la coopération bilatérale et multilatérale. La promotion de mesures propres à accroître la confiance (*Confidence - Building Measures* ou CBM) permettra d'effectuer des patrouilles communes avec Singapour et l'Indonésie dans le Détroit de Malacca.

Opérer une surveillance continue et une maintenir une présence permanente contribuera à une approche ciblée et une synergie dans des zones d'intérêt déterminées et une meilleure connaissance du domaine maritime (*Maritime Domain Awareness* ou MDA).

Mettre au point des capacités conformément au *BLUE PLAN* de la Marine Royale Malaisienne : un plan d'acquisition, un programme de modernisation, un programme d'infrastructures et de cycle de vie du matériel...

Se concentrer sur un processus de gestion systématique tout au long du Plan de la Marine de façon à accroître l'état de préparation compatible avec les ressources économiques.

L'Amiral JAAFAR insista sur l'importance de s'engager à coopérer en confiance avec toutes les parties concernées (*stake holders*) au nom d'intérêts communs en vue de réaliser une plus grande interopérabilité,

Et de conclure sur la devise :

Honneur - Fidélité - Fierté - Courage.

III Allocution de l'Amiral Julio Soares de Moura NETO, CEMM (BRÉSIL)

La Marine du Brésil est une grande Marine. Elle comporte des porte-avions à catapulte et avec ses sous-marins elle peut affirmer ses ambitions maritimes et prétendre à une zone d'influence dans l'Atlantique Sud, est-il précisé en guise d'introduction à l'auditoire en français avant que l'Amiral NETO ne fasse sa présentation en anglais.

Les questions de sécurité mondiale dominant l'agenda international.

La stratégie de Défense du Brésil fut approuvée par son Président le 18 décembre 2008.

Il est prioritaire pour la Marine du Brésil d'élaborer une mobilité stratégique lui permettant de se rendre rapidement sur le théâtre des opérations; d'où des

délocalisations de façon à assurer le contrôle des zones maritimes et cours d'eau intérieurs, sans jamais perdre de vue que le Bassin de l'Amazone, Verte ou Bleue,¹ demeure la priorité des priorités.

La Mer du Brésil fait l'objet d'une surveillance permanente par la seconde Flotte de l'Amazone. Des bateaux patrouillent le fleuve et des régiments opérationnels ont été établis sur les rives.

L'espace, le cyberspace et le nucléaire sont trois domaines prioritaires pour lesquels des transferts de technologies sont nécessaires.

Des résultats probants ont été obtenus : un savoir-faire a été acquis dans la construction navale ; des technologies sensibles (réacteur nucléaire, par exemple) sont désormais maîtrisées ; un corps de Marines et une capacité expéditionnaire en vue d'être projetée ont été réalisés ; avec les porte-avions la puissance navale peut s'affirmer.

IV L'ECHANGE DE QUESTIONS -REPONSES

Le Modérateur André THOMAS s'adresse d'abord à l'Amiral NETO : *le Brésil se considère-t-il comme le Grand frère² de l'Amérique du Sud ?*

Pour l'Amiral NETO le Brésil n'a pas la prétention d'exercer une quelconque hégémonie en Amérique du Sud. Le Brésil entend seulement se doter de forces navales au niveau de la stature du pays afin de dissuader les aventuriers et garantir les intérêts du pays dans ses eaux territoriales.

Puis le Modérateur interroge l'Amiral NETO sur l'avenir de la relation du Brésil avec ses voisins de l'OTAN.

Le Brésil, répond l'Amiral, a participé à des opérations avec l'OTAN. Le Brésil veut se trouver aux côtés des marins de l'Atlantique NORD en vue d'apprendre et de s'améliorer et souhaite continuer à participer à d'autres opérations. La Marine brésilienne est d'abord une Marine de l'Atlantique SUD.

Puis le Modérateur questionne l'Amiral FORISSIER sur l'avenir du porte-avions à catapulte.

En 2040, affirme l'Amiral FORISSIER, seules compteront les Marines qui contrôleront l'espace aéro-maritime. C'est un volume en trois dimensions qui dépasse celui de la Mer.

Il y aura toujours des Marines nationales et d'autres à vocation mondiale. Seules compteront celles qui sauront contrôler l'espace supérieur et l'espace inférieur,

¹ L'Amazonie bleue est le domaine maritime du Brésil d'une superficie de près de 4 500 000 km², abritant 90 % des réserves en pétrole et 67 % des réserves en gaz naturel du pays. Le site suivant fournit une carte et des explications:

http://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/amazonia_azul.htm

² Le lecteur averti comprendra que le terme « Grand Frère » n'est point ici utilisé au sens du *Big Brother* de George ORWELL dans son roman 1984.

mettre en l'air de grosses masses avec de grosses puissances et qui y resteront longtemps (grâce à leur type de propulsion : pétrole, électrique...). En vue de lancer des aéronefs et de les récupérer, il faudra des porte-avions à catapulte, outils de souveraineté.

Interrogé à son tour par le Modérateur, l'Amiral Jaafar de la Marine Royale Malaisienne se veut rassurant et précise que l'acquisition par la Malaisie de deux sous-marins français s'explique par des motifs purement défensifs.

Posséder une flotte sous-marine, c'est faire preuve d'une capacité à maîtriser la haute technologie et de se maintenir à ce haut niveau. Les sous-marins sont un démultiplicateur de forces (*force multipliers*). Une réduction des moyens de surface pourrait permettre de dégager des ressources et ainsi autoriser une augmentation de la capacité sous-marine.

A ce stade du débat, l'assistance intervient dans la table ronde.

Un Britannique lance une question : la publication de la récente Revue de Sécurité et de Défense Stratégique (*Strategic Defense and Security Review* ou SDSR) au Royaume-Uni ne devrait-elle pas déboucher sur une coopération accrue entre la *Royal Navy* et la Marine Nationale ?

A laquelle répond l'Amiral FORISSIER : le choix du modèle de la Marine britannique est à peu près comparable à celui fait par la France en 2008. Il faut en conclure que le Livre Blanc a constaté que les intérêts français ne diffèrent pas beaucoup de ceux des autres pays européens.

Le Royaume-Uni et la France possèdent deux Marines à vocation mondiale (*world-class navies*).

La France a été en compétition, en guerre avec le Royaume-Uni pendant près de mille ans.

Une chance historique s'offre aujourd'hui : les deux pays doivent faire face ensemble à la même crise. Ils doivent trouver des connections sans que l'un des deux partenaires ne prenne le dessus (*the lead*) sur l'autre.

C'est une bénédiction que la *Royal Navy* revienne au porte-avions à catapulte, se réjouit l'Amiral FORISSIER. La France se sent moins seule. Grâce à la Grande-Bretagne, l'Europe aura dans quelques années trois ou quatre porte-avions. C'est une excellente nouvelle pour l'Europe.

Après avoir à plusieurs reprises sollicité en vain la prise de parole d'un représentant de l'Afrique pour faire bonne mesure avec le panel où figurent un représentant de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique Latine, le Modérateur se réjouit de pouvoir passer la parole au Chef de la Marine du Ghana, le Contre-Amiral Matthew QUASHIE.

Celui-ci s'inquiète du manque de protection des ressources des Etats africains dans le Golfe de Guinée. Les grandes puissances vont continuer à exploiter les richesses de l'Afrique au détriment des Africains. Les Marines européennes devraient secourir et former les Marines des Etats africains. L'aide fournie par l'*Africa Partnership Programme* des Etats-Unis est insuffisante. Mais quid de la pureté des intentions à long terme des Européens et des Américains, s'interroge-t-il ?

L'Amiral FORISSIER remercie l'Amiral QUASHIE pour son intervention. Il regrette que le participant africain pressenti initialement se soit désisté au dernier moment.

La France, ancienne puissance coloniale, a souvent profité de l'Afrique, reconnaît-il. Nous sommes atterrés par l'impuissance de l'Afrique à prendre ses destinés en main et à librement disposer de ses ressources, poursuit-il.

La lutte contre la piraterie s'explique parce qu'elle touche à notre portefeuille. La piraterie n'est qu'un « petit » maux. Pour aider la Somalie à la combattre, la France a fondé une école de garde-côtes à Djibouti où la formation est dispensée dans la langue locale.

La France espère trouver davantage de partenaires.

Ces allocutions et l'échange de questions - réponses de ce premier cycle de table-rondes furent suivies d'une série d'interventions du monde de l'industrie navale, au nombre desquels : DCNS, MBDA, BAE Systems, NORTHROP GRUMMAN ELECTRONIC SYSTEMS et UNITED SHIPBUILDING CORPORATION (OSK).

LE POINT DE VUE DES CHEFS D'ENTREPRISE

I M. Patrick BOUVIER, PDG de MBDA

S'exprimant en français à propos des missiles du futur, M. BOUVIER entend apporter la contribution des industriels MBDA à la réflexion stratégique et souhaite les associer aux travaux sur le long terme.

Il aborde en premier lieu le thème de la protection.

Le spectre des menaces s'élargit. De nouvelles menaces sont apparues ou vont apparaître. Le programme ASTER vise à réduire la vulnérabilité des bâtiments de surface ainsi que celle des forces déployées au sol ou celle des installations stratégiques aux missiles balistiques de théâtre.

A l'autre extrémité du spectre il faut faire face aux menaces asymétriques posées par les vedettes rapides (*Fast Attack Craft* ou FAC) dans les zones côtières.

Le second thème porte sur la frappe en profondeur.

Il existe un ensemble varié de scénarios de frappe dans la profondeur, qu'elle soit conventionnelle ou nucléaire. Le programme SCALP naval continuera à être en service jusqu'en 2040.

Les « briques » technologiques existantes devront être ré-utilisées et les technologies converger notamment en ce qui concerne la portée, la vitesse, la précision, la furtivité. Ceci est d'autant plus faisable que des technologies sont communes à diverses applications.

Le troisième thème traite des contraintes de l'environnement juridique.

Les règles d'engagement (ROEs) ont pour objet de proportionner les frappes en vue d'éviter les pertes humaines et minimiser les dommages collatéraux. Il s'agit d'une tendance lourde de ce nouveau contexte.

Les impératifs budgétaires imposent de faire toujours plus avec moins. La polyvalence, la modularité, le ré-emploi et la coopération européenne sont une nécessité. Ainsi, la coopération franco-britannique est à développer. La vision stratégique des clients implique que les industriels devront être impliqués très en amont afin de converger vers des produits communs. Robustesse et flexibilité sont les maîtres-mots.

Cette démarche ouvre la voie à une souveraineté partagée, sujet sensible s'il en est.

II M. Roman V. TROTSENKO, PDG de UNITED SHIPBUILDING CORPORATION (OSK)³

Le souci pour le vie humaine, les nouvelles technologies, la tendance à réduire les dépenses militaires, la concurrence industrielle croissante de la part de nouveaux arrivants asiatiques, nécessitant par conséquent une spécialisation dans des « niches », les menaces de nature non traditionnelles prenant le pas sur les conflits inter-étatiques, voilà autant de nouvelles données à intégrer.

Une diminution du prix de la construction des vaisseaux peut être réalisée grâce à la standardisation, à des production en série plus importantes et à des alliances et partenariats sous forme de *joint ventures*.

Quelques vérités bien senties doivent être redites : le missile vole plus vite que l'hélicoptère ; en matière de technologie furtive, le radar est donné gagnant ; le missile l'emportera toujours sur le bateau.

L'on peut s'interroger pour savoir si, un jour, il sera possible d'automatiser totalement un sous-marin.

L'industrie réalisera une nouvelle percée lorsqu'elle sera en mesure d'augmenter la durée des batteries. Cette percée se fera inéluctablement d'ici cinq à sept années pour la Marine qui bénéficiera alors de l'avance technologique réalisée dans la production de batteries par l'industrie automobile.

Les entreprises seront confrontées à des difficultés croissantes. La survie passera par des accords de partenariats.

Si la Recherche et le Développement (R&D) est effectuée par de grandes sociétés, ce sont principalement des petites entreprises qui sont à l'origine du changement. Les grands conglomérats et grandes organisations prendront le contrôle des petites sociétés (on peut ici citer la prise de contrôle des constructeurs automobiles par les sociétés d'armement naval).

Les batailles navales entre grands bâtiments appartiennent au passé. Le personnel de la Marine bénéficiera de meilleures conditions de travail et de vie.

³ Le site Internet exclusivement en langue russe de cette entreprise russe basée à Moscou est : <http://www.oaosk.ru>

OSK souffre d'une trop grande diversification. OSK devrait se spécialiser davantage dans son cœur de métier, à savoir la construction de sous-marins.

La Russie est à la recherche de partenaires en Asie (dans l'Océan Pacifique : particulièrement la République de Corée, leader mondial en construction navale), et en Europe .

La Russie s'intégrera par secteurs dans une relation bi-univoque.

La liste des besoins de la Russie comporte des systèmes de gestion du combat, des matériels de communication électronique, des systèmes robotisés, entre autres... Déjà trente pour cent des navires de surface en service en Russie proviennent de l'étranger.

III M. Ben PALMER, Directeur Commercial de BAE SYSTEMS

La Revue de Sécurité et de Défense Stratégique (*Strategic Defense and Security Review* ou SDSR) a fait ressortir cinq thèmes :

BAE SYSTEMS est le seul concepteur et constructeur de Défense au Royaume-Uni. Les deux autres pieds de ce « tabouret » se trouvent aux Etats-Unis et en Australie.

L'industrie de Défense a joué un rôle en s'engageant dans le débat stratégique. La visibilité est bonne pour les quinze prochaines années. La planification associant industrie, gouvernement et ministère de la Défense est établie solidement.

Faire plus avec moins permettra de se doter des équipements nécessaires au moindre coût. Moins de navires, mais plus de missions. Désormais, on ne fera pas l'économie de la lutte anti-sous-marine.

Le soutien, l'entretien et la réparation des navires devra être facilité.

L'interopérabilité passera par une redéfinition et une répartition des tâches en fonction des aspirations industrielles des autres pays.

IV M. Patrick BOISSIER, PDG de DCNS

Comment l'évolution de notre environnement pouvait-elle affecter l'industrie ?, s'interroge M. BOISSIER.

Quatre vingt dix pour cent des marchandises, et presque cent pour cent des matières premières, sont transportées sur les océans. Lesquelles constituent une source de nourriture importante pour l'humanité, sans compter les richesses qu'ils recèlent (pétrole, gaz, nodules polymétalliques...).

La compétition entre Etats sur la Mer ne fera qu'augmenter. Nous allons passer d'une situation où, actuellement, les Etats-Unis d'Amérique sont la seule puissance

« globale » à une situation où il y aura plusieurs marines « globales », i.e. mondiales.

D'ici 2040 de nouveaux compétiteurs entreront en lice : la République de Corée se tournera vers la construction navale militaire, et il faudra compter avec la Chine, la Russie et le Japon...

Pour DCNS trois priorités demeureront vraies jusqu'en 2040.

D'abord, DCNS conservera sa capacité à fournir la Marine Nationale.

Ensuite, DCNS augmentera sa capacité à répondre aux besoins des autres Marines dans le monde : l'accroissement des exportations devra compenser les restrictions budgétaires françaises ; l'offre de produits devra être élargie (porte-avions, patrouilleurs de haute Mer...) ; il sera nécessaire d'investir dans une offre globale de services et d'opérer, par exemple, un transfert de la technologie SCORPENE en Inde et des transferts de technologie pour construire des sous-marins au Brésil.

Enfin, DCNS se fixe pour ambition de doubler son chiffre d'affaires d'ici 2020 en développant ses exportations et ses activités connexes technologiquement exigeantes, notamment dans le nucléaire civil et les énergies marines renouvelables.

La condition sine qua non pour gagner ce défi passe par une réduction des coûts et une amélioration de la qualité et ce dans l'ensemble du programme de cinq cents actions lancées dans tous les domaines avec ses mille neuf cents managers.

L'efficacité de la défense en Europe dépendra de sa consolidation. Les restructurations seront rendues difficiles en raison de la concentration géographique d'une main d'œuvre spécialisée. Sans perdre de vue un élément essentiel, à savoir que l'industrie navale de défense est une industrie de souveraineté.

Il manque un Grand Programme Européen Commun soit pour satisfaire les besoins européens soit pour l'export.

Mais cela suppose une prise de conscience accrue que les capacités de défense en Europe risquent de disparaître comme ce fut le cas pour la capacité civile.

Cela suppose également, et surtout, un soutien gouvernemental.

Enfin, l'Europe doit continuer à investir en Recherche & Développement pour faire face à une demande croissante en *leadership*.

La construction navale se trouve à la veille d'une nouvelle ère malgré les menaces. Il existe des possibilités de développement.

Le temps est venu d'agir.

N.B. : Personne n'intervient pour le compte de NORTHROP GRUMMAN ELECTRONIC SYSTEMS.

SECOND CYCLE DE CONFERENCES

Jeudi 28 octobre 2010

LA SECURITE ET LA SURETE MARITIMES EN FRANCE ET EN EUROPE REFLEXIONS ET EVOLUTIONS

M. Jean-François TALLEC, Secrétaire Général de la Mer ⁴, Gouvernement Français, présente la « fonction garde-côtes ».

Les activités maritimes ont besoin d'un environnement sécurisé. Il importe de donner de la visibilité aux entreprises pour les besoins définis par l'Etat. Il faut offrir une porte à la coopération internationale à nos entreprises.

L'espace maritime possède des caractéristiques qui lui sont propres car il est complexe, mal connu et changeant.

Par opposition à l'espace de déterminisme terrestre, l'espace maritime est probabiliste.

Il est un lieu où se développent les divers trafics, où se trouvent de nombreuses ressources, et c'est un lieu fini.

Face à ce constat, une approche globale s'impose.

L'on constate une résurgence des besoins régaliens pour assurer la sûreté face aux menaces que représentent la piraterie, le terrorisme, les trafics illicites.

Le besoin de sécurité et de sûreté se manifeste dans de nouveaux domaines : dans le milieu marin, dans la gestion des aires maritimes protégées...

Ce défi conduit à s'interroger sur l'environnement. Il faut gérer le changement (politique, protection de l'environnement, lutte contre les trafics illégaux).

La nécessité d'intégrer les contraintes budgétaires oblige à être plus cohérent.

Il existe une demande socio-culturelle : l'on doit tenir compte du développement des loisirs en mer ainsi que du souhait des populations de vivre sur le littoral, ce qui ajoute une pression supplémentaire sur le milieu marin.

Les activités économiques liées à la mer amènent à voir dans **la mondialisation une maritimisation du monde**.

Avec le développement technologique l'environnement écologique est devenu dimensionnant pour les activités maritimes.

Le cadre juridique fournit des textes internationaux de plus en plus contraignants pour les activités maritimes.

En 2009 s'est tenu le « Grenoble de la Mer » avec en juillet 2009 le Discours du Havre prononcé par le Président SARKOZY. Le Comité Interministériel de la Mer a alors adopté la « fonction garde-côtes ».

L'objectif est d'assurer une meilleure coordination des administrations intervenant en Mer. Il est heureux de pouvoir constater qu'une organisation robuste existe déjà en France : des Préfets Maritimes se trouvent déjà implantés sur le littoral, un

⁴ <http://www.sgmer.gouv.fr>

savoir-faire diversifié est disponible, les bâtiments de la Marine Nationale offrent des capacités duales d'intervention en Mer.

Cependant, il faudrait remédier assez rapidement aux insuffisances de cette organisation.

En effet, les quarante-cinq missions listées pour l'activité de l'Etat en Mer ne permettent pas de faire émerger quelques grandes activités dimensionnantes.

Si la coordination sur le littoral est bien assurée, il convient d'éviter des redondances et d'établir des complémentarités.

La coopération internationale, européenne et plus lointaine, est fondamentale pour la sécurité et la sûreté. Elle nécessite d'offrir un seul point d'entrée, de parler de manière unitaire.

Ainsi, à partir des priorités à définir, il faudra construire un format.

Le Comité Directeur de la « fonction garde-côtes »⁵ réunit les six grandes fonctions internationales et travaille à définir ces priorités.

Le Premier Ministre a signé des lettres de mission aux différents Préfets Maritimes. Le Centre Opérationnel de la « fonction Garde-côtes » réunit des analystes chargés de tenir à jour les informations pour le gouvernement, d'alimenter les centres de gestion de crise gouvernementaux, de servir de tête de pont en matière d'échange de coopération, et de faire travailler ensemble des analystes de divers horizons.

Un Décret a été publié en juillet 2010. la première formation commune vient d'être inaugurée. Le Ministre de la Défense, Hervé MORIN, souhaite étendre cette fonction au niveau européen.

Les problématiques de la Mer ouverte (l'Atlantique, par exemple) ne sont pas totalement identiques à celles d'une Mer fermée (la Méditerranée).

L'extension du domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes nous amène à réfléchir à davantage d'intégration et de coopération.

Le Forum de l'Atlantique, pour citer un exemple, réunit vingt pays (Etats-Unis, Russie, Europe...). L'Argentine a proposé de créer un forum international, mondial sur ce sujet.

Le Modérateur, M. Vincent GROIZELEAU, s'interroge sur les conséquences, non encore évaluées, du retrait des Britanniques de l'affrètement du seul remorqueur de sauvetage stationné dans le Pas de Calais d'ici fin 2011.

⁵ «Il est aussi indispensable que les hommes et les femmes armant les moyens des administrations participantes - Marine Nationale, Affaires maritimes, Douanes, Police nationale, Gendarmerie nationale, Sécurité civile - s'approprient ce concept nouveau beaucoup plus que dans le passé à travailler ensemble », déclara M. TALLEC dans EURONAVNEWS du 28 octobre 2010.

M. Gilbert LE LANN, Directeur du CEDRE ⁶, prend ensuite la parole pour traiter de la lutte contre la pollution maritime.

Il existe trois catégories de pollutions marines, précise-t-il d'entrée de jeu : les chroniques, les opérationnelles, et les accidentelles.

Les pollutions chroniques forment 80 % des pollutions marines. Leur source se situe le plus souvent à terre.

Les pollutions opérationnelles sont le fait d'acteurs maritimes offshore qui opèrent des rejets qui ne sont pas forcément illicites. Elles représentent 20 % des pollutions marines. La lutte passe par le durcissement des normes, et l'application de sanctions judiciaires lourdes.

Les pollutions accidentelles ne représentent que quelques % , mais leurs impacts peuvent être importants.

La Marine Nationale et les Douanes interviennent avec des moyens spécialisés dans les deux derniers cas. Les administrations font un effort collectif et groupent leurs moyens. Les actions en mer et à terre sont coordonnées grâce à une bonne circulation de l'information.

L'arrivage des produits polluants peut ainsi être correctement anticipé. Des plans d'intervention d'urgence adaptés sont élaborés (exemple : POLMAR Terre).

Des moyens humains sont mis à disposition par les services de secours et la Sécurité Civile. Sur le long terme, le relais est pris par des sociétés civiles spécialisées.

Le CEDRE organise des stages, prépare des documents à destination des pouvoirs publics, des industriels et du grand public. Ces publications sont soit spécialisées soit de vulgarisation. Elles sont destinées à encadrer les civils prêts à aider.

Au niveau européen, l'Agence de Sécurité Maritime offre des nouveaux services aux Etats membres. La France a signé des accords de coopération avec ses voisins.

Mme Claude WORHER de SGMer aborde ensuite les questions de démantèlement et de déconstruction des navires (*ship recycling / scrapping*).

L'activité de démantèlement, précise-t-elle, s'effectue essentiellement dans cinq pays : au Pakistan, en Inde, au Bangladesh, en Chine et en Turquie.

⁶ Le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux est une association à but non lucratif créée le 25 janvier 1979 dans le cadre des mesures prises suite au naufrage du navire pétrolier « Amoco Cadiz » pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention. Cette mission porte tant sur les eaux marines que sur les eaux intérieures de surface. <http://www.cedre.fr/>

Après le Convention de HONG-KONG en mai 2009 l'on atteint un pic de démantèlement de « tas de ferraille » (sic).

A la question: *How green is green ?*, la réponse standard est *As green as the US dollar !*

Les grandes organisations internationales rencontrent un problème de terminologie. Ce sujet est politiquement très sensible, car il est d'ordre international.

A ce jour, les stratégies internationales prennent en compte la Convention de Bâle de 2004 (art.2), l'OMI (qui en 2005 rédigea un nouvel instrument), et la Convention de HONG-KONG (qui vise à faire coïncider plusieurs textes adoptés et constitue donc le meilleur compromis possible).

La réglementation est pourtant trop facilement contournable en sortant du cadre européen : les Etats recycleurs se méfient de l'Union Européenne.

Les chantiers du Bangladesh ont interdiction de recevoir de nouveaux navires à démanteler.

M. Jean-Charles POLETTI du Centre satellitaire de l'UE ⁷ assurant la Surveillance Maritime de l'Espace renseigne l'auditoire sur la dimension spatiale de la surveillance maritime.

Depuis 2002 le Centre satellitaire de l'UE fournit des observations à partir des satellites. Cette activité est appelée à être multipliée par deux dans les cinq prochaines années.

Le Centre a pour mandat de satisfaire les besoins de ses utilisateurs en :

- participant tant à des exercices de gestion de crise qu'à des exercices militaires de gestion de crise au sein de l'UE (par exemple, MILEX 09) ;
- participant aux projets maritimes avec l'Agence Européenne de Défense ;
- supportant l'Opération ATALANTA ;
- participant à divers autres projets : MARIS (Gibraltar), LIMUS (Caraïbes avec plus de cinquante partenaires), TANGO (suivi des navires suspects de ROTTERDAM à TOULON, grâce à l' AIS qui permet un suivi à longue distance), GMS, et en 2011 à deux nouveaux projets (DOLPHIN et ...).

Plus de quatre vingt dix pour cent des données proviennent de vaisseaux collaboratifs.

Des moyens plus nombreux (dont l'IMINT) et plus judicieusement répartis s'avèrent nécessaires à la poursuite du travail du Centre.

⁷ <http://www.eusc.europa.eu>

Le Vice-Amiral Jean-Marie Van HUFFEL présente le système intégré de Surveillance Maritime BLUE MASS MED ⁸.

La Politique Maritime Européenne, dont le début remonte à cinq ou six ans, vise à ce que demain l'Europe soit bien traitée sur les océans.

La Présidence française de l'UE en 2008 s'est axée sur le thème de la gouvernance. Concernant la surveillance maritime, les Etats ont la main et la responsabilité. L'Etat intervient sur les dix pour cent des navires qui échappent à la surveillance. Il est impératif de faire coopérer les Etats ensemble au travers d'organisations étatiques.

L'approche doit être *bottom up* et mettre en œuvre le principe de subsidiarité.

BLUE MASS MED est un catalyseur : il ambitionne de rassembler les acteurs d'aujourd'hui avec leurs lacunes et leurs forces. Trente partenaires dont six pays membres ⁹ sont des Etats littoraux de l'UE ont mis ensemble 6,5 millions d'EUROS. Le problème est de convaincre. Pour ce faire, il faut aller se tourner vers la technologie. Un appel d'offres a été lancé en vue d'aboutir à un travail coopératif avec les industriels et de déboucher sur une grande démonstration destinée à tous les Etats-membres du pourtour de la Méditerranée, et même de dépasser cet horizon géographique.

BLUE désigne « le large »,
MASS *Maritime Surveillance System*,
MED *Mediterranean*.

La multiplicité d'initiatives et d'acteurs fait de la cohérence un devoir : il faut trouver des synergies pour démultiplier l'action, créer un *Common Information Sharing Environment*, qui sera prolongé par un *Technical Advisory Group*.

Il faut être patient et prendre son temps afin de ne brusquer personne.

Un autre projet concernera la Baltique, les espaces maritimes du Nord.

Un autre projet, d'importance majeure pour l'Europe, sera la surveillance de l'Atlantique, et aussi la création d'un lien transatlantique qui prendra en compte le grand continent africain.

Il s'agit de mettre sur pied un projet nommé GMES où
G signifie *Global*,
M *Monitoring*,
E *Environment for*
S *Security*...mais le S est loin d'être réalisé !

⁸ <http://www.bluemassmed.net>

⁹ Espagne, France, Grèce, Italie, Malte et Portugal.

M. Willem de RUITER, Directeur de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) ¹⁰, est en charge de la protection des mers.

L'EMSA regroupe trois types d'activités :

- l'assistance technique à la Commission Européenne,
- le travail avec les Etats-membres (pour la surveillance de la mer, par exemple),
- la responsabilité opérationnelle directe.

Le mandat donné à l'EMSA fut étendu après le naufrage du PRESTIGE en vue de pouvoir réagir à une pollution par hydrocarbures.

Dans le cadre d'un *Public Private Partnership*, des navires marchands privés sont mis à disposition de l'Agence afin d'être en mesure de combattre la pollution dans les 24 heures suivant sa survenance.

Ce qui implique :

- des matériels ad hoc (des élingues de drague, des récupérateurs d'eaux polluées, un radar de détection de marée noire, des barrages flottants), tous financés par l'EMSA,
- une grande capacité de stockage à bord (de 1.500 à 6.000 m³),
- la participation à des exercices réguliers destinés à démontrer l'aptitude à remplir la mission,
- la disponibilité de certains types de navires : des tankers, un brise-glace, des navires logistiques, deux dragueurs.

L'EMSA propose deux types de contrats : un contrat mettant un navire en disponibilité permanente (*Vessel Available Contract* ou VAC) d'un coût de 1 million d'EUROS par an et par bâtiment ; et un contrat de réaction à un incident (*Incident Response Contract* ou IRC).

Ces navires et le matériel sont prépositionnés en quinze endroits.

CLEAN SEA NET assure un suivi par satellite quasiment en temps réel (30 minutes) et est actionné à la demande par l'un des vingt-quatre Etats-membres. Entre 2007 et 2010, il fournit à dix reprises un soutien d'urgence.

Le réseau MAR-ICE est un service d'information dans le cas d'intervention lors d'urgences de pollution par produits chimiques en mer (le sigle ICE signifie *Incident Information Chemical Emergencies*).

Ce service opère sans discontinuer 24/7 et est entièrement gratuit.

¹⁰ <http://www.emsa.europa.eu>

M. François LUCAS, Préfet (Ministère de l'Immigration, de l'Intégration, de l'Identité Nationale et du Développement Solidaire) présente FRONTEX ¹¹.

100.000 personnes ont pénétré l'Espace SCHENGEN : 40.000 venant de l'Est, 40.000 du Sud et 20.000 de la péninsule ibérique.

Les passeurs appartiennent à des organisations mafieuses criminelles qui prennent au passage de 5.000 à 10.000 EUROS par tête en moyenne. L'on estime que les trafiquants ont touché près de un milliard d'EUROS pour assurer l'arrivée par terre, air ou mer de ces migrants illégaux dans l'eldorado européen.

Le Ministre Eric BESSON a donné des instructions pour démanteler les filières illicites.

Le problème est : que faire des immigrés clandestins qui se font prendre ? Créer des zones d'attente ? Organiser le refoulement ?

La France pousse la coopération avec l'Italie (patrouilles, coopération garde-côtes / garde-frontières).

FRONTEX a cinq ans d'existence opérationnelle :

- aux Canaries,
- avec l'Italie (qui coopère avec la Libye),
- à la frontière gréco-turque (Opération POSEIDON ¹² tant maritime que terrestre et Opération RABIT ¹³ en vue d'endiguer le flux de 50.000 passages par an depuis la Turquie à la demande de la Grèce qui a reçu l'aide de 200 fonctionnaires de toutes nationalités agissant dans un cadre d'ordres grecs afin de dissuader les passeurs),
- accords avec les Balkans,
- accords en cours et discussions avec des pays têtes de pont (Egypte, Libye) et pays « producteurs » (Mauritanie),
- la Turquie traîne les pieds à cause de la question chypriote.

Soixante-dix pour cent du budget de FRONTEX est affecté au maritime.

La France souhaite que FRONTEX puisse s'adresser à des agents de liaison des pays tiers dans toutes les capitales et organise des actions de retour groupées vers les pays d'origine. L'objectif poursuivi est l'organisation de « garde-frontières » européens.

¹¹ <http://www.frontex.europa.eu>

¹² JO POSEIDON 2009 (extension) 2010: from 2010-01-01 to 2010-03-31 Aim JO with an aim to prevent unauthorized border crossings, counter cross-border criminality and to take measures against persons crossing the EU southeastern sea border illegally.
http://www.frontex.europa.eu/examples_of_accomplished_operati/art108.html

¹³ OPERATION RABIT : http://www.frontex.europa.eu/rabit_2010/background_information/

L'existence de Préfets Maritimes disposant de moyens militaires utilisés à des fins civiles est un avantage pour la France. La lettre de mission qui leur fut donnée est claire : la lutte contre l'immigration est prioritaire par rapport à la lutte contre la pollution.

L'Amiral Patrick HEBRARD présente le groupe *WISE PEN TEAM*.

L'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et la France furent conviées par l'Agence Européenne de Défense à faire un diagnostic en octobre 2009 et à élaborer des recommandations destinées à faire l'objet d'un rapport final à Luxembourg.

Un constat s'impose : **l'Europe est la première thalassocratie mondiale :**

- l'Europe est une puissance maritime très ancienne avec un littoral de 100.000 kms et une Zone Economique Exclusive (EEZ) allant de 14 à 20 millions de km².
- La flotte marchande européenne représente quarante pour cent du tonnage mondial.

La pollution, l'immigration illégale, la piraterie ont amené à une prise de conscience.

Dans chaque pays plusieurs administrations s'occupent de surveillance maritime, mais sans toutefois coordonner leurs actions.

L'UE lance des initiatives, crée des réseaux, publie un LIVRE BLEU.

Néanmoins, la séparation en trois « piliers » est un frein :

- notre connaissance du domaine maritime est limitée ;
- les aspects légaux servent de prétextes à l'inaction ;
- l'échange d'informations tient à un facteur culturel : le manque de corrélation obère l'action ; il importe de passer du besoin d'en connaître au partage d'informations, du *need to know* à *information sharing*.

Parmi les évolutions récentes l'on peut citer : le développement d'une politique « globale » (2005-2009), le Traité de Lisbonne qui permet davantage de coopération et l'Opération ATALANTE (à laquelle quatorze marines coopéreront jusqu'en 2012).

Des voies d'amélioration sont possibles grâce à une meilleure organisation et coopération entre acteurs et grâce à la définition d'une stratégie maritime européenne incluant une « brique Sécurité » manquant jusqu'ici.

Priorité doit être donnée à exercer la surveillance dans les eaux européennes, et au-delà. Une surveillance « globale » est à mettre en place à partir de structures régionales.

Notre vision des mers est en train d'évoluer. Nous avons pris conscience que ces *Global Commons* constituent un bien commun à l'humanité toute entière.

L'organisation peut être améliorée et la coordination simplifiée par une politique d'échange et des avancées :

- Personne à Bruxelles n'est habilitée à parler au nom de la Mer : la Mer n'est pas représentée !
- Les pays sont encouragés à se doter d'une organisation de type « Préfets Maritimes » à la Française ;
- Une harmonisation des réglementations permettrait un gain de temps et d'argent ;
- Le recueil des données devrait être amélioré : l'EMSA devrait se rapprocher de l'ENMIS (ETATS-UNIS) ;
- De meilleurs échanges contribueraient à enrichir le système AIS ;
- Le rapprochement de divers acteurs permettrait de développer une synergie entre militaires et civils ;
- La « fonction Garde-côtes » ne nécessite pas la création ex-nihilo d'un corps de garde-côtes européen ;
- Une organisation par « bassin » (méditerranéen, baltique...) devrait être mise en place ;
- Une protection du milieu et une surveillance au niveau mondial s'imposent : il faut une vision globale pour agir localement (*Think global, Act local*).

CONCLUSION

M. Patrick RONDEAU, au nom des Armateurs de France, clôture le second cycle de conférences.

L'amélioration des réglementations passe par la prise en compte du facteur humain, c'est-à-dire de la qualité des équipages. Cela suppose également que soit contrôlée l'application des réglementations sans distinction de pavillon.

Des risques existent :

- un trop plein de réglementation : les « autoroutes maritimes » ne sont pas les « autoroutes de la mer », d'où la limitation de la vitesse des navires dans le Pas de Calais ;
- la sûreté assurée par l'ISPS après 9/11 et les accords du TOUQUET n'ont pas empêché une résurgence de la piraterie ;
- le contrôle des passagers et des cargaisons a des conséquences financières : il convient de peser avantages et inconvénients avant d'adopter une mesure telle que le « scanning » généralisé par les Etats-Unis.

Une prise de conscience a eu lieu : la sécurité et la sûreté sont des nécessités si l'on veut garantir la pérennité des entreprises du secteur de l'armement naval.

Ce compte-rendu a été rédigé par Jean-Claude BESSEZ, LCL® MINDEF, Professeur Agrégé d'Anglais et Docteur de l'Université.