



PAR M. JEAN-DOMINIQUE GIULIANI,
PRÉSIDENT DE LA FONDATION ROBERT SCHUMAN

LA FRANCE, L'EUROPE ET LA MER

Il en est souvent des jugements comme des modes : ils paraissent évidents et, pourtant, empruntent peu à la vérité. C'est le cas de la relation de la France à la mer. Contrairement à une idée très répandue, le destin de notre pays est très intimement lié aux espaces maritimes. La France dispose, aujourd'hui, de la première marine de guerre, ses zones économiques exclusivesⁱ pointent au deuxième rang mondial, ses industries maritimes brillent dans des secteurs d'avenir. Le futur de la France s'écrira bien en mer et beaucoup de promesses peuvent se transformer pour elle en succès.

LA « MARITIMISATION » EST UN FAIT INCONTESTABLE, TANT EN MATIÈRE ÉCONOMIQUE QUE GÉOPOLITIQUE

Comme l'a indiqué avec justesse un excellent rapport du Sénat françaisⁱⁱ, la « mondialisation prend le bateau » et aucune des questions majeures qui interpellent l'Europe et la France ne saurait faire abstraction de cette dimension.

L'histoire récente de l'Europe est celle de la conquête des océans et la France y a joué un rôle majeur.

Sciences, techniques et colonisation sont imbriquées dans l'histoire maritime de l'Europe. L'expansion européenne, à partir du XV^{ème} siècle, lui donne une vocation qui reste, aujourd'hui encore, universelle. Le Portugal, puis l'Espagne, les Pays-Bas, puis la France et le Royaume-Uni ont connu, ainsi, successivement un extraordinaire développement du fait de leurs aventures maritimes, qui leur ont conféré le statut de grandes puissances. L'empire britannique au fait de sa gloire comptait 400 millions d'âmes, l'empire français était américain, africain et océanien. L'âge d'or européen, c'est-à-dire, en fait, la succession d'âges d'or des Nations européennes en construction, n'a été possible que par et grâce à la mer. L'Europe a inventé la mondialisation en conquérant les océans, avant qu'une jeune Nation en construction, les Etats-Unis, ne parvienne, au XIX^{ème} siècle, à sémanciper de l'Angleterre en la surpassant sur mer.

Sur le continent européen, le XX^{ème} siècle est celui du nationalisme. S'y enchaînent, alors, les guerres, des conflits terrestres d'une ampleur jamais connue, des affrontements qui visent tous à l'expansion forcée de territoires. C'est la domination des Alliés sur mer qui

sauve l'Europe. L'histoire de l'Europe doit tout à la mer. Qu'en est-il aujourd'hui ?

LES ATOUTS MARITIMES DE L'EUROPE

23 des 28 pays de l'Union ont un littoral maritime qui s'étend sur plus de 90 000 km bordant deux océans et quatre mers, et 26 sont des Etats de pavillon. Avec ses territoires d'outre-mer, l'Union contrôle 29 millions de km² de ZEE. Les 28 comptent plus de 1 200 ports de commerce, plus de 8 100 naviresⁱⁱⁱ battant leur pavillon et 4 300 compagnies maritimes enregistrées. 90 % de son commerce extérieur et 40 % de son commerce intérieur empruntent la mer. Les fréteurs européens assurent 35 % du tonnage du transport maritime mondial, notamment 55 % des porte-conteneurs, soit 42 % de la valeur du commerce maritime dans le monde.

La flotte de pêche de l'Union compte près de 84 000 navires^{iv} et assure 6 % des captures dans le monde^v. Ses institutions communes sont compétentes pour la protection des ressources halieutiques et leur politique environnementale fait une très large part à la protection des espaces maritimes et des océans.

Les capacités militaires navales européennes sont loin d'être négligeables.

Toutes marines confondues, elles s'élèvent à 400 navires de guerre, c'est-à-dire à davantage que les 365 navires de la flotte américaine. Elle recense 7 porte-aéronefs, 119 frégates, 72 sous-marins, 27 bâtiments amphibies et 157 bâtiments de guerre des mines. Leurs niveaux technologiques sont, pour le moins, contrastés et s'efforcent de faire face au réarmement naval de la Chine, de la Russie, de l'Inde et du Brésil. L'impasse capacitaire résultant d'années de

relâchement sera longue à compenser et place notre pays en situation d'assurer, pour d'autres, des missions maritimes indispensables.

Dans ce domaine comme dans d'autres, l'Union européenne n'est pas une grande puissance au sens traditionnel. Mais elle développe une politique maritime intégrée et s'est dotée en 2014 d'une stratégie de sécurité maritime ambitieuse. La France y contribue pleinement.

LES CHANCES DE LA FRANCE

La France occupe tout son rang dans ce tableau méconnu.

Seul Etat membre avec le Royaume-Uni à disposer d'une véritable flotte océanique du meilleur niveau technologique, la Marine française est reconnue comme performante. Présente sur toutes les mers du globe, sollicitée comme jamais, elle est vraisemblablement, avec la dissuasion qu'elle met en œuvre, l'un des plus efficaces instruments d'influence pour un pays membre du Conseil de Sécurité des Nations unies. Elle assure une présence continue et souvent ignorée du grand public, partout où les intérêts de la France et de l'Europe sont en jeu. Elle a inventé le modèle de l'action de l'Etat en mer qui intègre dans la même chaîne de commandement les moyens militaires et civils, ce qui lui confère une efficacité reconnue pour la sécurité en mer et sur le littoral. Son groupe aéronaval autour du porte-avions est l'un des instruments privilégiés de son interopérabilité avec les grandes marines alliées et de la capacité de projection des armées françaises. Elle est un appui indispensable à l'outre-mer français.

Sur le plan économique, la place maritime française emploie directement plus de 300 000 personnes et produit une valeur ajoutée annuelle de 70 milliards. C'est davantage que l'aéronautique ou le secteur des télécoms. Ses industries maritimes figurent aux premiers rangs mondiaux, que ce soit dans le transport, dans l'exploitation des profondeurs, dans la production ou les services à l'industrie pétrolière et gazière et aussi pour la recherche.

Tous les Gouvernements successifs de la Vème République ont eu à cœur de réaffirmer l'importance stratégique de l'économie maritime et, une fois encore, le 22 octobre 2015, par l'adoption d'une « Stratégie nationale de sûreté maritime ^{vi} ».

De fait, dans le grand jeu stratégique qui découle des nouveaux rapports de force dans le monde, la mer et les océans constituent, pour la France, un atout considérable. Pour peu que des efforts durables soient entrepris pour maintenir notre outil militaire naval, les perspectives de rebonds économiques sont, pour

Groupe Aéronaval de la TF 50 : Porte-avions « Charles de Gaulle », Frégate de défense aérienne « Chevalier Paul », Frégate multimité « Provence », Frégate multimité « Aquitaine », Bâtiment de Commandement et de ravitaillement « Marne », Frégate allemande « Augsburg », Frégate anglaise « HMS St Albans », lors de son déploiement en mission Arrormanches, dans le Golfe Arabo-Persique, le 18 janvier 2016



notre pays, sans équivalent. Au fond des océans gisent les ressources futures. La plupart des minéraux, y compris les plus rares, sont présents dans les profondeurs de nos zones économiques exclusives qu'il conviendra d'exploiter dans le respect de l'environnement. Pour cela, la France s'est dotée de règles exigeantes qui la placent à la pointe du combat environnemental. Elle figure parmi les Etats les mieux placés pour bénéficier des règles internationales de gouvernance des océans ^{vii}.

Alors que souffle sur l'Europe, et singulièrement sur la France, un vent de morosité rare, les perspectives maritimes sont de véritables motifs d'espoir et des atouts formidables. Il leur reste à conquérir les esprits, ce qui, assurément, permettrait aux Français d'acquiescer quelques unes des qualités essentielles des marins : avoir le goût du large, l'envie d'aller au-delà de l'horizon, s'adapter sans cesse dans un environnement changeant, affronter les éléments en les respectant ; c'est-à-dire, tout ce qui permet de défendre et promouvoir notre modèle dans un XXI^{ème} siècle de mutations inédites. ■

1. 11 millions de km².

2. Rapport d'information au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), au nom du groupe de travail sur la maritimisation par MM. Jeanny Lorgeoux et André Trillard, Co-Présidents, MM. René Beaumont, Michel Boutant, Joël Gerriau et Philippe Paul.

3. (De plus de 500 tjb), soit 20 % du tonnage mondial.

4. Soit 1, 7 million de tonnes de jauge brute.

5. Elle s'inscrit au 4^{ème} rang mondial.

6. En Comité interministériel de la Mer.

7. Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994.