



AR 19



**RAPPORT DE L'ASSOCIATION DES AUDITEURS DE
L'INSTITUT DES HAUTES ÉTUDES DE DÉFENSE NATIONALE**

RÉGION DE TOULOUSE – MIDI-PYRENEES



**MERS & OCEANS
ENJEUX ET DEFIS POUR LA FRANCE ET L'EUROPE
Cycle d'études 2005-2006**

Le tirage du présent rapport a été réalisé grâce au concours du Conseil régional de la Région Midi-Pyrénées.

SOMMAIRE

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | <u>INTRODUCTION</u> | 4 |
| 2 | <u>LES ENJEUX ET LES MENACES :</u> | 5 |
| 2.1 | <u>Un facteur économique :</u> | 5 |
| 2.2 | <u>Les revendications territoriales :</u> | 5 |
| 2.3 | <u>Les menaces sur le trafic maritime :</u> | 5 |
| 2.3.1 | <u>La piraterie - talon d'Achille de la mondialisation :</u> | 6 |
| 2.3.2 | <u>Narcotrafic et trafic illicite :</u> | 6 |
| 2.4 | <u>La prolifération des armes de destruction massive (NRBC) : une menace venue de la mer</u> | 6 |
| 2.5 | <u>Utilisation des technologies modernes par le terrorisme : vers un 11 septembre naval</u> | 7 |
| 2.5.1 | <u>Utilisation de navires transformés en bombes navales :</u> | 7 |
| 2.5.2 | <u>Les mines acoustiques :</u> | 7 |
| 2.5.3 | <u>La prise en otage des passagers des paquebots et ferries :</u> | 7 |
| 3 | <u>LA RÉPONSE DE L' UNION EUROPÉENNE</u> | 8 |
| 3.1 | <u>Stratégique : « le projet d'autoroute de la mer »</u> | 8 |
| 3.2 | <u>Politique et économique :</u> | 9 |
| 3.2.1 | <u>L'Europe ne pourra faire l'économie du choix politique :</u> | 9 |
| 3.2.2 | <u>Les freins de l'Europe pour devenir une puissance militaire maritime autonome</u> | 9 |
| 3.3 | <u>Le défi de l'approfondissement :</u> | 9 |
| 3.4 | <u>Un des défis de l'élargissement :</u> | 9 |
| 3.5 | <u>Le défi culturel :</u> | 10 |
| 3.6 | <u>Le parapluie américain :</u> | 10 |
| 3.6.1 | <u>La question de la dissuasion nucléaire :</u> | 10 |
| 3.6.2 | <u>Insuffisance des moyens nécessaires à la protection de l'Europe et aux interventions :</u> | 10 |
| 3.6.2.1 | <u>Capacité insuffisante et dépendance fonctionnelle chronique :</u> | 10 |
| 3.6.2.2 | <u>Une réduction du format que compense partiellement l'amélioration des capacités :</u> | 10 |
| 3.6.2.3 | <u>Dynamiser la capacité de projection des forces navales européennes :</u> | 11 |
| 3.6.2.4 | <u>Une dépendance industrielle et technique entretenue :</u> | 11 |
| 4 | <u>PROPOSITIONS POUR UNE EUROPE NAVALE CREDIBLE SUR UN PLAN INTERNATIONAL :</u> | 12 |
| 4.1 | <u>La mininuke : Une dissuasion adaptée à la lutte contre les ADM venues de la mer.</u> | 12 |
| 4.2 | <u>L'accroissement des capacités nucléaires des forces navales :</u> | 12 |
| 4.3 | <u>Restructurer l'industrie de défense :</u> | 12 |
| 4.4 | <u>Accroître le budget d'équipement :</u> | 12 |
| 4.5 | <u>Accroître les dépenses de R&D en Europe :</u> | 13 |
| 4.5.1 | <u>Insuffisance quantitative :</u> | 13 |

| | | |
|---------|---|----|
| 4.5.2 | <u>Insuffisance qualitative et les initiatives de la France :</u> | 13 |
| 4.5.2.1 | <u>Le 12 juillet 2005, création de 67 pôles de compétitivité par la France dont 2 sur la mer :</u> | 13 |
| 4.5.2.2 | <u>L'océanographie opérationnelle :</u> | 14 |
| 5 | <u>EXEMPLE D'UNE EUROPE QUI SE CONSTRUIT : LA VILLE ROSE AU SERVICE DE LA GRANDE BLEUE</u> .. | 15 |
| 5.1 | <u>Midi-Pyrénées, une région géographiquement favorable à la logistique et au transport :</u> | 15 |
| 5.2 | <u>Une région de technologies avancées</u> | 15 |
| 5.2.1 | <u>Les enjeux planétaires :</u> | 16 |
| 5.2.2 | <u>Les réponses régionales actuelles :</u> | 17 |
| 5.2.3 | <u>Vers des évolutions futures réalistes :</u> | 17 |
| 5.3 | <u>Toulouse : une position de leader mondial au service de la mer et des océans</u> | 18 |
| 6 | <u>CONCLUSION</u> | 19 |
| 7 | <u>GLOSSAIRE</u> | 20 |
| 8 | <u>ANNEXES</u> | 21 |
| 9 | <u>BIBLIOGRAPHIE</u> | 38 |
| 10 | <u>DEROULEMENT DES TRAVAUX</u> | 39 |

Les opinions émises dans le présent rapport n'engagent ni l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale, ni l'Association régionale des anciens auditeurs de Toulouse Midi- Pyrénées .

« La chaîne des vivants est sortie des mers...
La mer est notre mère,
la matrice fondamentale de la vie. »
Michel Serres

1 INTRODUCTION

L'image d'une planète bleue, constituée à plus de 70% d'eau, s'est imposée tardivement et l'évocation de la mer renvoie à de multiples défis :

Défi de la technique et de la connaissance pour la science, pour la médecine, pour découvrir un monde dont nous ignorons presque tout ; défi du partage de ce bien commun et de la convergence de vue pour une gestion plus équilibrée ; par conséquent, défi de l'adaptation et de l'anticipation ; mais encore, défi de l'urgence devant les problèmes de pollution et de réchauffement de la planète ; enfin, défi d'une évolution des mentalités, de la vision d'un « espace n'appartenant à personne » à celle d'un « espace appartenant à tout le monde », une attitude qui devient de plus en plus indispensable mais qui, malheureusement, ne pourra se concrétiser que dans la durée.

Ainsi, la France et l'Europe devraient s'impliquer davantage à l'ONU et dans tous les organismes internationaux pour faire prendre conscience qu'il y a des arbitrages urgents à faire entre des intérêts purement matériels de court terme et des valeurs communes à toute l'Humanité. Ainsi, la France et l'Europe doivent se montrer exemplaires et, impérativement, continuer à être exigeants pour imposer des normes techniques et sociales dans le domaine de la mer et faire progressivement évoluer les pratiques de tous leurs partenaires.

Mais il existe, également, un défi permanent, égoïste et politique, attaché au regard des Nations sur la mer comme un lieu d'exercice de puissance et de souveraineté.

« *Quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ; quiconque contrôle le commerce mondial contrôle les richesses du Monde, et conséquemment le monde en soi* ». Cette remarque du XVIème siècle reste encore actuelle : la puissance maritime concourt à la prospérité commerciale d'un pays et la prospérité commerciale requière, pour la sécurité des transactions, la mise en œuvre d'une puissance navale. Jamais cette relation n'a été aussi forte dans un contexte économique et politique particulièrement évolutif voire instable.

Aussi, en sus de leur rôle de dissuasion, les forces maritimes doivent concourir, avec le jeu normal de la diplomatie, à la stabilité de nos relations économiques et à la sécurité de nos approvisionnements en ressources essentielles. C'est l'enjeu d'une force maritime crédible, facteur de stabilité.

Toutefois leur efficacité dépend d'une actualisation conséquente de leurs moyens que seules une mutualisation et une synergie dans l'UE, associées à une croissance affirmée, permettront de promouvoir aux fins d'aboutir, à terme, à une véritable puissance maritime.

Ainsi, dans un premier temps, nous relèverons les enjeux et les menaces d'aujourd'hui, pour en arriver aux réponses de l'Union Européenne, puis à proposer des évolutions et, enfin, relever un exemple atypique d'efficacité.

2 LES ENJEUX ET LES MENACES :**2.1 Un facteur économique :**

Nos économies européennes, particulièrement celles de la zone euro, se caractérisent par une dépendance grandissante en énergie et matières premières associées à une croissance insuffisante, depuis plusieurs années, ayant notamment pour conséquence un taux de chômage devenu problématique dans de nombreux Etats. Cette croissance fragile reste alimentée pour l'essentiel par une consommation qui commence à trouver ses limites avec le recul sensible de l'épargne européenne et l'endettement croissant des ménages et des Etats. L'analyse fait ressortir que cette faible croissance s'améliore sensiblement à chaque phase d'amplification de la croissance mondiale.

Notre potentiel de développement dépend donc des zones riches en matières premières (Moyen Orient, Russie, Afrique...) et se situe de plus en plus dans les nouvelles zones de croissance (Asie, Amérique du Sud, croissance de 5,5% à plus de 10%) qui constituent maintenant le véritable moteur de l'économie mondiale (4,4 % en moyenne en 2005). On imagine le ravage, en terme d'emploi et donc de cohésion sociale, qu'engendrerait dans nos économies un effondrement de la croissance mondiale toujours possible en raison de risques multiples de conflits.

Ces zones sont en effet politiquement instables et confrontées à diverses tensions dans lesquelles se mêlent revendications identitaires, contentieux historiques, vellétés de suprématies régionales, convoitises économiques. Notre relative prospérité devient donc complètement tributaire de leur stabilité politique et économique, du cours des matières premières et de leur, toujours possible, confiscation.

Cela implique l'obligation de participer à la stabilisation des « zones économiques » avec lesquelles nous avons des échanges.

En outre, les revendications territoriales, la piraterie, le terrorisme, la prolifération des ADM et le programme de réarmement américain sont autant de menaces pesant sur l'avenir de l'Union Européenne.

2.2 Les revendications territoriales :

Les terres insulaires contestées (héritage de l'histoire et enjeu stratégique renouvelés) La France possède, avec 11,035 millions de km², le deuxième domaine maritime du monde juste derrière celui des Etats-Unis (11,351 millions de km²). Le gouvernement français a donc l'obligation de mettre en oeuvre une politique volontariste en matière maritime et de prendre en compte le fait maritime dans sa réflexion sur les orientations stratégiques qu'il entend prendre en matière de défense de notre patrimoine et de notre territoire.

Les revendications territoriales et maritimes (cf : annexe I - liste des litiges territoriaux).

Des îles sous souveraineté européennes sont revendiquées par un ou plusieurs Etats n'appartenant pas à l'Union Européenne. Cette dernière pourrait aussi subir les conséquences d'un conflit territorial même si elle n'y est pas directement impliquée. Ses voies maritimes d'approvisionnement et de communications pourraient être coupées, l'obligeant ainsi à contourner les zones de conflits. Il en résulterait une perturbation de son économie et un accroissement de ses coûts de transports. Les nations européennes doivent donc posséder des marines militaires suffisamment puissantes pour dissuader tout agresseur à l'encontre de leurs territoires d'outre-mer et pour assurer la sécurité de leurs voies de communications maritimes.

Les revendications territoriales et maritimes sont nombreuses et situées sur tous les océans et les mers du globe.

2.3 Les menaces sur le trafic maritime :

Aujourd'hui, 90 % des importations et des exportations européennes sont transportées par bateaux. Les nations composant l'Union Européenne (U.E.) doivent sauvegarder leur liberté de transit sur toutes les mers du globe et protéger leurs voies de communications maritimes d'autant qu'il est question qu'une partie de fret terrestre bascule sur mer. En effet, le constat sur la situation du transport au sein de l'UE est alarmant. Tous les voyants sont au rouge : 70% d'augmentation du fret routier jusqu'en 2020 malgré la saturation du trafic

au sein de l'Europe des 15. Dans la même période, les 10 nouveaux Etats membres verront cette croissance du trafic avoisiner les 95%. Augmentation du nombre d'accidents mettant en cause des camions : tunnel du Mont-blanc en 1999. Engorgement dû aux barrières naturelles telles que les Alpes (1.1Million de camions / an à Vintimille) et les Pyrénées (2.3M à Bariatou et 2.8M au Perthus). A cela s'ajoutent les encombrements dans les mégapoles. Une augmentation sensible du CO2 (gaz à effet de serre).

Face à la congestion du trafic routier, la sous-exploitation de l'espace maritime apparaît comme une solution.

2.3.1 La piraterie - talon d'Achille de la mondialisation :

Elle a toujours existé mais son développement est l'indication du développement du trafic maritime et l'indice d'une désorganisation des Etats riverains des mers concernées. La Convention de l'O.N.U. de Montego Bay (C.M.B.) signée, le 12 décembre 1982, par 138 Etats constitue l'un des cadres juridiques permettant de traiter une partie des cas de piraterie maritime (cf : annexe II - la piraterie).

La CMB ne reconnaît la piraterie que dans les eaux internationales. En conséquence, elle laisse de côté les attaques dans les eaux territoriales et les vols en mer. Il existe un vide juridique qui risque de laisser encore pour longtemps le champ libre à la piraterie. Or, 80 % des actes de piraterie sont commis dans les eaux territoriales.

2.3.2 Narcotrafic et trafic illicite :

Cinq zones principales productrices de stupéfiants : l'Amérique du Sud/Caraïbes, l'Afghanistan, les pays du triangles d'or, le Maghreb et les pays de la Corne de l'Afrique.¹

2.4 La prolifération des armes de destruction massive (NRBC) : une menace venue de la mer

Le développement et la prolifération des Armes de Destruction Massive (A.D.M.) engendrent des dangers pour les pays occidentaux (cf. Annexe IX). Sous le terme d'Armes de Destruction Massive (A.D.M.) sont regroupées les armes nucléaires, biologiques et chimiques. Aujourd'hui, la Grèce, l'Italie, la Pologne et la République Tchèque peuvent être touchées par des missiles tirés depuis l'Iran.² Les Etats-Unis estiment qu'en 2010 l'Iran possédera des missiles balistiques ayant une portée de 4 000 km. Berlin et Gênes pourraient donc devenir des cibles potentielles. Toutefois, il ne faut pas que les responsables occidentaux se polarisent uniquement sur les missiles balistiques. En effet, la prolifération concerne également le domaine des missiles de croisière tirés à partir de sous-marins ou de bâtiments de surface. (cf : annexe III).³

¹En 2004 le bilan en matière de sauvegarde maritime est le suivant : 7 navires ont été interceptés et 1 020 kg de cocaïne saisis en provenance essentiellement de Colombie. Ce pays produit environ 1 200 tonnes de cocaïne/an (650 pour les Etats-Unis, 350 pour l'Europe et 200 pour l'Amérique du Sud) Depuis le début de l'année 2005, sur la zone Antilles-Guyane, les services français ont intercepté 7 tonnes de cocaïne et 400 kg de marijuana.

En 2002, les douanes ont intercepté 46,6 tonnes de drogues auxquelles il faut ajouter 1,9 million de doses d'ecstasy et 2 300 doses de LSD. La cocaïne représente 2 580 tonnes dont 43,2 % ont été acheminées par voie maritime. Les pays de provenance sont le Brésil, Trinité et Tobago, le Panama et la Bolivie. La Colombie ne représente que 2% de la provenance directe. La drogue transite par les Caraïbes (46 %), la Martinique (38%) et l'Espagne(16 %). Les pays destinataires sont les Pays-Bas (42,7 %), l'Italie(12,7 %), la France (11,7 %) et le Royaume-Uni (11,6 %). Le Brésil est aussi le deuxième pays fournisseur d'héroïne après les Pays-Bas (80 %).

Le 10 avril 2003, le Costa-Rica, les Etats-Unis, le Guatemala, Haïti, le Honduras, le Nicaragua, les Pays-Bas, la République Dominicaine et la France ont signé « l'Accord de San-José » (parfois appelé accord d'Aruba). Cet accord obligera l'Etat du pavillon du navire ou de l'Etat côtier, sous forme d'option, à autoriser une intervention sur un navire de sa nationalité ou la poursuite dans ses eaux territoriales de manière permanente ou dans des délais très courts (4 heures).

²Ce pays vient d'acquérir, auprès de la COREE du NORD, 18 missiles balistiques Taep'o-dong-2 (portée : 3 500 km).

³ISRAËL pourrait servir, pour certains pays, de modèle pour la constitution de la triade nucléaire.

La composante aérienne de cette triade est constituée d'avions Lockheed Martin F-16 D (biplace - rayon d'action : 1 600 km) affectés à la mission nucléaire. Une partie des Boeing F-15 I (biplace - rayon d'action : 2 200 km) pourrait aussi être utilisée pour la dissuasion nucléaire.

La composante missile est constituée d'une cinquantaine de missiles mobiles sol-sol Jericho II (portée : 1 450 km). Une version améliorée de 1 800 km de portée serait en cours de réalisation. ISRAËL développe aussi un missile pouvant atteindre des cibles à 3 000 km.

La composante navale repose sur 3 sous-marins (Dolphin, Leviathan et Tekumah) de 1 900 tonnes dont les équipages sont composés de 35 hommes. Ces navires ont été construits par les chantiers navals allemands et fournis gratuitement à la marine israélienne. L'Allemagne entendait ainsi se dédouaner d'avoir livré, dans les années 1980, des têtes chimiques à l'Irak pour ses missiles. Ces sous-marins sont équipés de missiles mer-mer Popeye Turbo (portée >300 km) sur lesquels Israël a adapté une tête nucléaire. Un sous-marin patrouillerait en mer d'Oman avec comme objectif Karachi au Pakistan et le port pétrolier iranien de Bandar Abbas. Les ravitaillements seraient réalisés dans un port indien. Un deuxième sous-marin naviguerait soit en mer Rouge et menacerait La Mecque soit en Méditerranée et aurait comme objectif l'Egypte. Israël souhaiterait acquérir 2 nouveaux sous-marins. Il doit, par l'intermédiaire d'un financement innovant, trouver 700 millions de dollars. L'acquisition de ces sous-marins lui permettrait d'avoir en permanence un sous-marin en face de l'Iran, un en mer Rouge et un en Méditerranée.

2.5 Utilisation des technologies modernes par le terrorisme : vers un 11 septembre naval

2.5.1 Utilisation de navires transformés en bombes navales :

Les 23 et 24 septembre 2004, s'est tenue à Singapour une conférence sur les pirates et les risques dans le cas où des terroristes concevraient un « 11 septembre naval ». Il ressort de cette conférence que les pirates pourraient enseigner leurs techniques d'abordage à des kamikazes pour leur permettre de s'emparer d'un navire en vue de le transformer en bombe navale. L'explosion d'un butanier dans le port d'une grande ville engendrerait des milliers de morts. Un pétrolier ou un méthanier met deux heures pour s'arrêter. Or, les routes maritimes passent parfois à moins d'une dizaine de minutes d'une grande métropole. Les responsables de l'Etat visé par l'attentat devraient donc se rendre compte de la menace et neutraliser les terroristes et leur bombe en quelques minutes. Ce qui, pratiquement, serait mission impossible. Les spécialistes estiment que le détroit de Malacca et la ville-état de Singapour pourraient être victimes d'un tel attentat. En Europe, des villes comme Marseille ou Rotterdam pour leurs importances stratégiques et économiques et la Principauté de Monaco comme symbole d'un mode de vie condamné par les intégristes religieux sont potentiellement des cibles pour ce type d'attentat.

Outre le nombre important de victimes, il en résulterait des conséquences désastreuses pour l'économie mondiale.⁴

2.5.2 Les mines acoustiques :

Les terroristes, pour bloquer des détroits, peuvent utiliser d'autres moyens que la transformation de méthanier en bombe navale. Ainsi les navires marchands et les paquebots pourraient-ils être victimes de mines acoustiques. Ces dernières reconnaissent la signature acoustique d'un bâtiment donné et elles n'explorent qu'à sa proximité. Le coût de fabrication d'une mine s'élève à environ 5 000 €. Ce qui est faible par rapport aux dégâts que peut engendrer une telle arme. L'utilisation de mines acoustiques dans les détroits aurait un effet déstabilisateur sur l'approvisionnement en matière première de l'Europe. Actuellement, 62 % du pétrole mondial produit est exporté par la mer.⁵

2.5.3 La prise en otage des passagers des paquebots et ferries :

Les terroristes tentent, aujourd'hui, de prendre en otage les passagers des paquebots. Comme le montre la tentative dont a été l'objet le Seabourn Spirit, le samedi 5 novembre 2005, au large de la Somalie. Les spécialistes de l'anti-terrorisme estiment que seule Al-Qaida avait les moyens de monter une opération aussi minutieuse.

⁴Dans le détroit de Malacca transitent chaque jour 10 millions de barils de pétrole (13 % de la consommation mondiale). Chaque année, 70 000 navires, dont 8 000 pétroliers, le traversent. Solomon Kane et Francis Martin dans leur livre « Pirates et terroristes en mer d'Asie, un maillon faible du commerce mondial » prévoient, suite à un attentat qui empêcherait toute navigation dans le détroit de Malacca, une perte pour les cinq places boursières asiatiques (Tokyo, Séoul, Sydney, Taïpeh et Shanghai) de 170 milliards de dollars (5 % de leur capitalisation). Le vent de panique boursier se propagerait à l'ensemble des places boursières de la planète. L'attentat ferait perdre, au total, 40 % de leur valeur aux marchés financiers soit 8 200 milliards d'euros (équivalents aux 2/3 du P.I.B. des Etats-Unis). Les secteurs les plus touchés seraient le tourisme, le transport aérien, l'automobile, les équipements industriels, l'électronique grand public. Cette hypothèse financière a été calculée à partir de l'effet qu'a produit sur Wall Street les attentats aériens du 11 septembre 2001. Cette hypothèse est une version basse. Elle est fondée sur un comportement responsable des courtiers.

⁵La majeure partie des échanges maritimes d'hydrocarbures transite par l'un des sept points stratégiques suivants : Ormuz, Malacca, Bab-el-Mandeb, Suez, Panama, Gibraltar et le Bosphore. Aujourd'hui, des patrouilleurs danois et allemands surveillent le détroit de Gibraltar et viennent ainsi renforcer les marines espagnole, italienne et française.

3 LA REPONSE DE L' UNION EUROPEENNE

Une réponse qui doit être stratégique, économique et politique mais avant tout lucide :

Lucidité dans l'éventualité où nous devrions envisager tous les cas de figures et, précisément, de participer à la stabilité mondiale pour préserver notre faible croissance : nous sommes en effet loin d'être en mesure de pouvoir financer l'outil d'une « puissance maritime ». Celle-ci, en réalité, ne peut être conçue qu'au niveau de l'Europe dont le budget est, aujourd'hui, bloqué à 1% du PIB. Pour ce qui est de la France, notre endettement dépasse les 67% du PIB ce qui ne laisse que très peu de marge de manœuvre.

3.1 Stratégique : « le projet d'autoroute de la mer »

Dans son livre blanc, publié en 2001, la commission européenne a introduit le concept d'autoroute de la mer comme une alternative rentable au transport routier. En 2004, la modification de sa politique du réseau de transport intra européen (TEN-T) inclue le lancement de 4 autoroutes de la mer pour l'horizon 2010. Ce projet, faisant partie des 30 projets les plus prioritaires, s'adresse aussi aux voisins de l'Union Européenne.

- La baltique : Pays scandinaves, Pays baltes, Allemagne et Pologne.
- Atlantique : Espagne/Portugal, Mer du Nord, Mer d'Irlande.
- Méditerranée Ouest : Espagne, France, Malte.
- Méditerranée Est : Mer Adriatique, Bosphore, Chypre.

Les fonds Marco Polo II, pour la période 2007-2013 et couverts à hauteur de 740M d'euros, en assurent partiellement le financement en permettant de lancer des initiatives industrielles pour les connections intermodales visant à transférer du fret routier vers les lignes de cabotage maritime (Short Sea Shipping). Chaque projet reliant au moins deux pays, pourra être subventionné à hauteur de 50% des frais d'études et 20% des coûts d'infrastructures.

Le rapport du sénateur Richemont en 2003 a souligné les causes des échecs du cabotage depuis 1995 notamment sur la ligne Toulon / Livourne : sous capitalisation et offre inadaptée. La liaison Fos/ Savone, créée par 5 armateurs français regroupés au sein de la société des autoroutes maritimes du sud, va bénéficier des fonds Marco Polo pour relancer la liaison.

La définition d'autoroute de la mer reste floue et varie selon les intervenants :

La commission européenne à travers le rapport Van Miert (Juin 2003) préconise de remplacer les autoroutes terrestres par des autoroutes maritimes soit pour éviter la saturation des corridors routiers soit pour accéder à des pays séparés de l'union par la mer. Il prévoit une aide publique pour la phase de lancement sur les liaisons les plus prometteuses : 20% sur 2 ans. La partie la plus sensible politiquement reste le choix des villes portuaires, cela se ferait par un appel d'offre aux ports et aux compagnies maritimes sur la base d'un partenariat public/privé. Cette démarche s'inscrit dans une aide au développement, mais laisse de côté le financement de l'infrastructure.

Le rapport du sénateur De Richmont (mars 2003) propose de prolonger le territoire sur la mer en assimilant les navires à une infrastructure et pourra à ce titre bénéficier de financements mixtes. Contrairement au rapport Van Miert , il conseille à l'Etat d'être l'autorité organisatrice en créant des sociétés d'économie mixte qui seront propriétaires des navires. Ces SEM regrouperaient, outre l'Etat, les collectivités locales, le port, les transporteurs routiers, les sociétés d'autoroute routière, de manutention et de logistique. Si le rapport laisse à l'Etat le choix des villes portuaires, il donne néanmoins les critères de sélection, avec notamment la gratuité des péages autoroutiers.

L'avenir de l'Europe est conditionné à sa réussite, car une économie florissante ne peut exister sans moyens de transports adaptés.

L'ouverture d'autres autoroutes avec les voisins proches de l'Union Européenne comme l'Afrique du Nord et la mer Noire, pourrait participer à leur essor économique et diminuer le flux migratoire de leurs régions vers l'Union.

Toutefois, des nombreux documents émis par les différents groupes de travail, aucun ne fait mention des problèmes de sécurité qui se poseront. Comment réagir face à un acte de piraterie, voir une menace terroriste dans ce nouvel environnement économique ?

3.2 Politique et économique :

3.2.1 L'Europe ne pourra faire l'économie du choix politique :

... entre le parapluie américain et la recherche d'une autonomie dans la conduite de sa politique extérieure.

Selon Philippe Masson, dans « *Histoire militaire de la France de 1940 à nos jours* », « *le maintien d'une flotte moderne et équilibrée, fondée sur le modèle américain, n'est plus à la portée du pays aussi bien pour des raisons financières que techniques. L'avenir des forces conventionnelles passe par une association plus étroite entre les pays européens ou par un rapprochement de plus en plus marqué avec les Etats-Unis.* »

La protection du territoire de l'U.E. contre une attaque venue de la mer d'Armes de Destruction Massive (ADM) ou de terroristes nécessite l'élaboration d'une puissante force navale européenne dont la Marine nationale pourrait être la clef de voûte. Or, pour obtenir ce résultat, il faut que l'Europe dispose d'une industrie de défense capable de lui fournir les équipements nécessaires. Cela implique d'accroître les dépenses de recherche, de développement et d'achats d'équipements par les marines européennes. Les nations européennes doivent donc revoir leurs politiques industrielles. Leur participation à des programmes d'armement américains et leur préférence pour l'achat d'équipements d'outre-atlantique, au détriment de ceux fabriqués en Europe, menacent sérieusement l'indépendance et la souveraineté européennes. Les Etats-Unis, en contrôlant les technologies de pointe en matière d'armement, ont la capacité d'influer sur les ventes d'armes dans le monde et ainsi de perturber le développement des programmes européens d'armement.

Aujourd'hui les Etats Unis, première puissance mondiale qui s'est fixée, de fait, une mission régulatrice dans le monde, voient leurs forces dispersées par un engagement sur plusieurs fronts ce qui réduit sensiblement leur potentiel de dissuasion et d'intervention dans une éventuelle crise nouvelle.

En conséquence l'UE doit se mettre en capacité de prendre toute sa part dans la prévention et la résolution de crises dans des zones à risques ce qui va au delà de l'action purement diplomatique : cela sous-entend la notion de puissance, la mutualisation des moyens d'action, la capacité de projection, l'adaptation des hommes et des matériels à de nouvelles missions, le choix de pré positionnements concertés de forces d'intervention et la participation active à la surveillance des routes maritimes stratégiques.

3.2.2 Les freins de l'Europe pour devenir une puissance militaire maritime autonome

L'Europe possède la masse critique autant sur le plan des financements que sur le plan de l'action au niveau international. Elle dispose d'un outil naval et aéronaval conséquent mais dont l'emploi reste encore conçu pour être combiné au sein de l'OTAN. L'UEO, organisation de défense mutuelle fondée par le traité de Bruxelles en 1948, regroupe 28 pays. Distincte de l'OTAN, l'UEO représente aujourd'hui la seule organisation exclusivement européenne compétente en matière de Défense. La France souhaite que l'UEO devienne le bras armé de l'Union Européenne mais se heurte, notamment, à la Grande-Bretagne. Du coup, le traité constitutionnel européen ne faisait pas mention de l'UEO. Il n'en demeure pas moins que l'UEO est à ce jour le seul véritable embryon de la puissance maritime européenne, ce qui reste notoirement insuffisant.

3.3 Le défi de l'approfondissement :

« *La gestion des crises reste l'apanage des Etats qui détiennent ou partagent la puissance maritime* ». Or l'Europe n'est pas une puissance parce que ce terme désigne un Etat, ce qu'elle n'est pas.

En réalité, elle n'est pas dépourvue de puissance, une part revenant à la puissance maritime de certains Etats qui la composent. Toutefois les forces européennes « *restent partagées entre plusieurs pouvoirs nationaux qui ne sont pas prêts de se départir de leurs prérogatives en matières de défense* ».

Ce constat revient à reposer le problème de l'approfondissement de l'UE, de la poursuite de sa construction politique, des « *coopérations renforcées* » et, au final, du budget européen.

Une solution consisterait à adopter la proposition originale de « *coopérations spécialisées* » (cf : annexe IV), autrement plus souple que le dispositif actuel de coopérations renforcées, et qui paraît particulièrement adapté à la cause de la Défense.

3.4 Un des défis de l'élargissement :

Reste que dans le domaine maritime, l'Europe est actuellement préoccupée par son élargissement continental et, de ce fait, en quelque sorte, « *tourne le dos à la mer* ». Le glissement de l'axe de puissance

vers l'Est n'est sans doute pas propice à la conception d'une politique de puissance maritime.

3.5 Le défi culturel :

La perception de la mer par les Etats européens est sensiblement différente selon l'importance de leurs espaces maritimes et leurs propres rapports à la mer. Reste, d'une manière générale, à faire converger les différentes approches sur cet objectif.

D'autre part, cet enjeu de stabilité des zones à risques suppose pour l'UE une posture internationale plus affirmée qui demande un effort particulier tant elle nous est étrangère car les Etats européens se sont forgés, depuis la deuxième guerre mondiale, une culture de négociation, de compromis, et non pas une culture de puissance.

Enfin se posera le problème de changement de doctrine : une force maritime européenne imposera l'adaptation des matériels et des hommes à de nouveaux types de missions.

3.6 Le parapluie américain :

3.6.1 La question de la dissuasion nucléaire :

La dissuasion est au coeur de la stratégie française. La France est la seule puissance européenne à disposer d'une force de dissuasion totalement indépendante. En Grande-Bretagne, les débats portant sur l'arsenal nucléaire sont vécus, note Bruno Tertrais de la Fondation pour la Recherche Stratégique, comme des questions de « *dépendance nationale à l'égard de Washington, à la différence de la France, où le nucléaire est associé à l'indépendance nationale, en particulier vis-à-vis des Etats-Unis* ». Avant de partir en patrouille, les Sous-marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (S.N.L.E.) britanniques doivent aller chercher leurs missiles Mer-Sol Balistiques Stratégiques (M.S.B.S.) Trident D 5 (portée : 6 000 km – 6 têtes nucléaires) à Kings Bay dans l'Etat de Georgie. Les têtes de leurs missiles sont dérivées de la W-76 qui équipe les Trident américains.

3.6.2 Insuffisance des moyens nécessaires à la protection de l'Europe et aux interventions :

Les mers et océans sont devenus l'instrument préféré de régulation des crises de par le déploiement de forces navales et aéronavales. Elles apparaissent comme les mieux adaptées, les plus souples, incluant leur propre logistique, pour prévenir ou régler les crises qui menacent la prospérité et la sécurité d'un Etat.

Elles ne requièrent pas d'accréditation internationale pour être déployée puisque tous les espaces maritimes qui ne sont juridiquement ni des eaux intérieures, ni une mer archipélagique, ni une mer territoriale, sont de libre circulation. De même la convention de Montego Bay a confirmé le droit de passage en transit des navires et des aéronefs marchands et de guerre dans des détroits, sous condition d'un transit rapide et continu, et de l'abstention par les navires de toute menace ou usage de la force.

La puissance maritime n'est donc guère affectée par les règles récentes du droit maritime. Ainsi les Etats disposant d'une force aéronavale conséquente sont en mesure d'intervenir à partir de toutes les mers du globe sans avoir à négocier des accords de transit.

3.6.2.1 Capacité insuffisante et dépendance fonctionnelle chronique :

Les capacités navales de l'Europe restent limitées et pour toute intervention d'ampleur l'appui des Etats-Unis est nécessaire. Cela résulte du fait que l'Europe dépense très peu pour sa défense. En effet, en 2004, le montant des dépenses consacré à la défense par l'ensemble des pays de l'Union Européenne s'élevait à 190 milliards de dollars soit 1,54% du Produit Intérieur Brut (P.I.B.) des 25 pays de l'U.E..⁶

Le tonnage des forces navales européennes correspond à 36,5 % de celui de la Marine américaine.⁷

(cf : Annexe V : *Etat comparatif des porte-avions et/ou porte-aéronefs des principales puissances navales*).

3.6.2.2 Une réduction du format que compense partiellement l'amélioration des capacités :

A partir de 2007, les marines militaires européennes vont voir leurs capacités offensives se réduire. En effet, à cette date le Charles de Gaulle entrera en Indisponibilité Périodique pour Entretien et Réparation (I.P.E.R.). En 2008, le retrait de l'Inflexible ramènera à 3 et ce jusqu'en 2010, le nombre de SNLE. La Royal Navy, à partir de 2010, n'alignera plus qu'un seul porte-aéronefs sur les 2 qu'elle met en ligne actuellement.

⁶La France et la Grande-Bretagne contribuent à hauteur de 47,8% de ces dépenses. En revanche, les Etats-Unis consacrent 453 milliards de dollars à leur Défense soit 4,16% de leur PIB

⁷L'Europe ne possède qu'un seul porte-avions, le Charles De Gaulle (40 000 tonnes), alors que les Etats-Unis en alignent 12 (de 80 000 à 100 000 tonnes chacun). L'ensemble du tonnage des porte-avions et des porte-aéronefs américains correspond à l'équivalent de 36 porte-avions Charles De Gaulle

Par ailleurs, les formats des marines européennes vont être réduits dans certains domaines. Ainsi, la marine hollandaise a-t-elle décidée de retirer du service actif ces derniers avions de lutte anti-sous-marine (ASM) P-3C Orion. Etant donné que la Belgique et le Danemark n'en possèdent pas, toute la face nord-ouest de l'Europe ne sera plus protégée par ce type d'avions...

Certes, les nouvelles unités qui équiperont les marines européennes seront plus performantes et mieux équipées à l'image des 17 FREMM françaises. Trois porte-avions, un pour la France et deux pour la Grande-Bretagne renforceront, à partir de 2015, les capacités de projection de puissance de l'Europe.

Quelque soit l'amélioration de la qualité des navires, cette dernière ne pourra pas compenser la réduction du format des marines européennes. Il existe des seuils en dessous desquels ces marines perdront toute crédibilité. En terme de SNA, il n'est pas concevable que la France possède moins de 6 unités.

3.6.2.3 Dynamiser la capacité de projection des forces navales européennes :

Celles-ci sont modestes dans le domaine de la projection.

Le tableau de l'annexe VI « *Les capacités de projection des Etats-Unis et de l'Union Européenne* » résume en la matière, la sous capacité chronique de l'Union Européenne.

Ces faibles capacités dans les domaines essentiels pour la maîtrise des mers ne permettent pas de faire face aux nouvelles menaces pesant sur son avenir politique, stratégique et économique. Seule une volonté politique forte pour créer une Europe souveraine et indépendante permettra de remédier à ces faiblesses.

3.6.2.4 Une dépendance industrielle et technique entretenue :

Le LCS est une menace pour l'industrie européenne. Le gouvernement américain a proposé à l'Australie, au Japon, à la Corée du Sud, au Canada, à la Norvège, aux Pays-Bas, à l'Allemagne, à l'Italie, à l'Espagne et au Portugal de participer au programme dénommé Littoral Combat Ship (LCS) dont l'objectif est la réalisation de la nouvelle classe de frégates côtières. L'organisation du programme serait calquée sur le schéma mis en place pour l'avion de combat F-35 (ex-Joint Strike Fighter). L'US Navy envisage d'acquérir 60 LCS. Ce qui représente un marché de 15 à 20 milliards de dollars. Des entreprises européennes se sont associées avec des sociétés américaines. BAE Systems (Grande-Bretagne) s'est associé avec General Dynamics et Izar (Espagne), Fincantieri (Italie) et Blohm und Voss (Allemagne) avec Lockheed Martin. Le gouvernement des Etats-Unis choisira en 2007, le consortium qui réalisera le LCS.

En calquant l'organisation industrielle du programme LCS sur celle du F-35, les Etats-Unis sont certains d'absorber une partie des crédits de recherche, de développement et d'investissement de l'U.E. De nombreux exemples connus illustrent parfaitement ce que les Etats-Unis mettent en oeuvre en matière de politique pour privilégier leurs intérêts !⁸

⁸En guise de conclusion problématique façon Goscinno-Gaullienne : « Nous sommes en 2020, les extrémistes du Volapük utilisent des ADM contre les pays européens. Les ministres européens de la Défense réunis à Bruxelles envisagent l'envoi d'un corps expéditionnaire en vue de châtier les coupables. Les américains ayant des intérêts pétroliers dans la région refusent de fournir une couverture aérienne à l'opération. Par ailleurs, ils décident de ne plus fournir les rechanges pour les équipements et les armements d'origine américaine utilisés par les forces européennes. Plus grave, ils n'assureront plus la maintenance, effectuée aux ETATS-UNIS, des F-35 employés par les européens. Horreur ! Toutes les marines européennes sont non opérationnelles. Toutes ! Non, la Marine nationale est opérationnelle, encore et toujours. Les italiens, les espagnols et les anglais, suite à l'indisponibilité de leurs F-35B, se retrouvent privés de la possibilité d'assurer la couverture aérienne de leur flotte. Quant aux frégates anti-aériennes des marines allemandes, espagnoles et hollandaises elles ne peuvent plus assurer la défense de la zone autour des groupes navals. La couverture aérienne et l'attaque au sol ne peuvent être assurées que par les 30 Rafale du groupe aérien embarqué sur un porte-avions français. Quant aux capacités amphibies, elles permettent de transporter 7500 hommes avec leurs équipements. En conséquence, comme seule sanction contre son agresseur, l'Europe devra se contenter d'une condamnation de l'ONU. »
Politique fiction ; pas sûr !

4 PROPOSITIONS POUR UNE EUROPE NAVALE CREDIBLE SUR UN PLAN INTERNATIONAL :

C'est à l'Europe de prendre en main sa sécurité et sa défense. Cela implique le développement d'une industrie de Défense, en particulier navale, pour qu'elle puisse rester indépendante et libre de ses choix (cf : ANNEXE VII – *La défense européenne et la puissance maritime*). Ce choix est avant tout celui des nations qui la compose. La France à cet égard montre la voie d'un engagement pour le renforcement de sa défense : c'est le prix de son engagement européen.

Quelle dissuasion adopter contre les pays qui utiliseraient des armes de destruction massive ?
Seules la GB et la France ont les capacités opérationnelles pour répondre à ce type de menace.

4.1 La mininuke : Une dissuasion adaptée à la lutte contre les ADM venues de la mer.

La France doit donc se lancer dans la fabrication de « mininukes ». Ce sont des bombes d'une kilotonne capables de détruire un bunker jusqu'à 300 m sous terre⁹. Ainsi les installations souterraines pourront-elles être détruites.

4.2 L'accroissement des capacités nucléaires des forces navales :

La France ne pourra raisonnablement assurer sa défense et la protection de sa flotte militaire et commerciale que par la présence continue d'un porte-avions dans l'Océan Indien qui participera au renforcement de la dissuasion avec le couple Rafale/ASMP-A et, éventuellement, avec celui Rafale/mininuke.

4.3 Restructurer l'industrie de défense :

Le Président Directeur Général de la DCN Jean-Marie POIMBOEUF déclarait en octobre 2005 : « *L'Europe détient 30% du marché naval militaire mondial, ce qui représente un chiffre annuel de 8 à 10 milliards d'euros. Dans ce créneau, les américains occupent 35 % de l'activité pour 10 à 12 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Or, alors qu'aux Etats-Unis il y a quatre maîtres d'oeuvre pour six chantiers navals, l'Europe compte treize maîtres d'oeuvre pour vingt-trois chantiers navals, chaque nation développant ses programmes. Cette multiplication de démarches individuelles des constructeurs européens représente un surcoût considérable et un manque à gagner annuel équivalent au prix de deux frégates. Une mise en commun des coûts de développement serait très avantageuse* ».

Les entreprises européennes n'ont donc pas les dimensions critiques leur permettant de rester compétitives et de continuer à innover. Les sociétés américaines ont obtenu de l'US Navy des contrats de recherche qui pourraient déboucher rapidement sur des commandes. L'importance des montants en jeu permettra aux entreprises américaines d'améliorer leurs performances et d'assurer leur suprématie internationale dans le secteur de la Défense (voir annexe VII « *Etat comparatif entre les industriels européens et américains* »).

La restructuration de l'industrie navale française pourrait être le point de départ d'une restructuration européenne et donnerait aux entreprises une dimension internationale.

Si l'UE a une capacité de construction commune autour de 21 industriels identifiés, elle affiche, sur le papier du moins, une puissance industrielle supérieure à celle des Etats Unis. Pourtant cette force est devenue sa faiblesse parce qu'elle se développe dans un marché fratricide sans aucun gain de productivité. Pour redevenir compétitive, l'UE doit rapidement vaincre cette contradiction industrielle.

4.4 Accroître le budget d'équipement :

L'accroissement du parc de sous-marins d'attaque est une nécessité. En effet avec un taux de disponibilité de 60%, la France ne peut aligner en permanence que 3 SNA. Ce qui est insuffisant pour assurer, simultanément, la protection des SNLE sortant et rentrant de patrouille, celle du Charles De Gaulle et celles

⁹ une tête nucléaire classique explosant à basse altitude ne détruit pas les installations souterraines

d'un groupe amphibie et du renseignement.

En matière d'aéronefs, outre la commande d'avions « Rafale » supplémentaires, il serait souhaitable que l'Etat français prenne rapidement la décision de renouveler la flotte d'avions de patrouille maritime du type Atlantique 2. Cette solution permettrait de maintenir une activité de recherche et de production industrielle dans ce domaine aéronautique. Le lancement du programme Atlantique 3 offrirait la possibilité à l'Europe d'être de nouveau présente sur le marché des avions anti-sous-marins (ASM) et ainsi de répondre aux futurs appels d'offre qui seront lancés.¹⁰

La Marine a prévu d'acquérir 27 hélicoptères NH-90, dont 14 en version combat (lutte anti-sous-marine et anti-navires), pour remplacer les hélicoptères Lynx équipant les frégates porte-hélicoptères. Or, en 2018, 26 frégates seront en service. Si on leur applique un taux de disponibilité de 75% il en résulte qu'il faut 19 NH-90 en version combat. Il est donc nécessaire de commander 15 NH-90 supplémentaires pour prendre en compte les indisponibilités engendrées par la maintenance.

Enfin, il faudrait que la Marine s'équipe d'avions d'entraînement pour éviter que les pilotes de l'aéronautique navale française soient contraints d'aller aux Etats-Unis pour recevoir leur formation à l'appontage. Pourquoi ne pas acheter une quarantaine d'avions anglais BAE Hawk navalisés¹¹ et de créer une école franco-britannique de formation implantée dans le sud de la France ? De plus cela permettrait à l'Europe de proposer des formations à d'autres marines mondiales.

Dans le cas de la vente d'avions « Rafale » à la Grande-Bretagne, l'achat des Hawk ferait partie des compensations économiques. Londres choisira, en fin d'année 2006, le type de pont d'envol pour ses porte-avions (catapulte ou tremplin) et donc de son avion embarqué. Elle hésite, devant le peu de transfert de technologie dont elle a bénéficié de la part des américains, à continuer dans le programme de l'avion F-35. La France pourrait donc proposer le Rafale. Les équipements des forces aéronautiques navales européennes seraient ainsi standardisés. Ce serait un signe diplomatique fort.

4.5 Accroître les dépenses de R&D en Europe :

4.5.1 Insuffisance quantitative :

En Europe, 98% de la R&D est supportée par 6 pays : Allemagne, Espagne, France, Italie, Royaume-Uni et Suède. Les autres nations ont un comportement de « passager clandestin » comme le montre leur niveau « d'internalité » qui représente l'effort de défense des nations au sein de l'Europe.

4.5.2 Insuffisance qualitative et les initiatives de la France :

La R&D en Europe souffre de trois maux : l'absence de coordination entre les pays européens, la faiblesse des programmes de R&D en coopération et d'évidentes redondances entre les pays de l'U.E. (cf : annexe VIII « Les dépenses de Recherche et de Développement de défense »).

4.5.2.1 *Le 12 juillet 2005, création de 67 pôles de compétitivité par la France dont 2 sur la mer :*

Ce sont les pôles « SEA-NERGIE » et « Mer, Sécurité et Sûreté, Développement durable ». Ils permettront à la Défense de pérenniser ses viviers de compétences et lui fourniront la capacité d'anticiper les grandes restructurations européennes à venir en matière de systèmes navals militaires. Ils participeront ainsi à la préservation des 170 000 emplois de l'industrie française d'armement, soit 4% de l'emploi direct industriel en France .

¹⁰ Plus de 100 appareils à remplacer hors pays européens, dans les cinq prochaines années par une douzaine de pays dont : l'Inde, l'Argentine, le Pakistan, le Brésil, le Chili, etc. La captation d'une partie du marché permettra de réduire les coûts d'achats unitaires pour les marines française, allemande, espagnole, portugaise et grecque. Ces marines auront à remplacer dans les 10 ans qui viennent leurs avions de patrouille maritime qui sont du type Atlantique 2 (FRANCE) ou Lockheed Martin P-3 Orion (l'Allemagne vient d'acheter d'occasion des P-3 aux PAYS-BAS pour remplacer ses Atlantic-1). L'absence de lancement de programme rendra l'Europe de nouveau dépendante des Etats-Unis. Alors que, grâce aux programmes Atlantic-1 et Atlantique-2, la société Dassault Aviation possède un savoir faire reconnu en la matière. Par ailleurs, les Atlantic-2 possédant encore du potentiel opérationnel pourraient être vendus à des pays n'ayant pas, actuellement, les moyens d'acheter des appareils neufs en particulier les Pays de l'Europe Centrale et Orientale (P.E.C.O.). L'ITALIE a choisi le Boeing P-8A (Boeing 737-800 avec la voilure du Boeing 737-900). Quant à la GRANDE-BRETAGNE, elle investit 4,35 Md€ dans la modernisation de 18 avions avec des cellules âgées de 30 ans. Les avions de SURMAR seront aussi à remplacer au cours de la période 2008-2015. Les dix avions SURMAR Nord-262E, arrivés à bout de potentiel, seront à remplacer sur la période 2008-2015. Il peuvent l'être par des ATR-42MP. Quant aux 5 Guardian et 4 Falcon 50 M ils devront être remplacés à partir de 2015. Une version SURMAR du dernier de Dassault, le Falcon 7X permettrait à l'avionneur de Saint-Cloud de rester présent sur ce créneau.

¹¹Ce sont des avions de ce type qui assurent la formation des pilotes de l'US Navy.

4.5.2.2 L'océanographie opérationnelle :**(cf : annexe IX)**

L'océan est une « nouvelle frontière » pour la météorologie marine. Le triptyque : altimétrie, observation in situ, modélisation/assimilation, fonde ce qu'il convient d'appeler l'océanographie « opérationnelle ». C'est un effort mondial, coordonné et soutenu par les instances internationales qui régissent la météorologie et l'océanographie, où la France tient une belle place.

5 EXEMPLE D'UNE EUROPE QUI SE CONSTRUIT : LA VILLE ROSE AU SERVICE DE LA GRANDE BLEUE

La France semble découvrir tout le potentiel économique, politique et scientifique que peut représenter une approche globale sur la mer. Une grande réflexion sur la politique maritime a été engagée avec le projet Poséidon qui répond au défi de la connaissance. On parle maintenant d'économie maritime et trois candidatures ont été retenues au label de pôle de compétitivité. L'UE prépare un Livre vert sur la politique de la mer qui doit être présentée au premier semestre 2006 ?

Située à moins de 200 km de la Méditerranée et 300 km de la côte Atlantique, la région Midi-Pyrénées a réussi au XVII^{ème} siècle, grâce à Pierre Paul Riquet, à relier ces deux espaces maritimes par le biais de la Garonne et d'un canal ; cette voie de communication s'appelle « le canal des deux mers », et aurait pu connaître un devenir prestigieux si des travaux plus conséquents avaient été entrepris sous le 1^{er} empire.

Plus près de nous la station radio de Saint-Lys implantée au Vernet près de Muret était chargée d'établir les contacts radios avec les navires : de la marine nationale, de commerce et civils navigant sur toutes les mers du globe. Seule station décimétrique ayant fonctionné en France pendant 50 ans (de 1948 à 1998), elle devait disparaître face aux progrès de la technologie.

Lorsque la région Midi-Pyrénées s'investit dans une démarche scientifique ou technique en liaison avec la mer c'est certainement pour inscrire son Histoire sur une page qui retiendra l'attention du monde.

5.1 Midi-Pyrénées, une région géographiquement favorable à la logistique et au transport :

Idéalement placée entre les façades méditerranéenne et atlantique, au carrefour de voies de communication entre le Nord de l'Europe et la Péninsule Ibérique, la région Midi-Pyrénées est la plus vaste de l'hexagone.

Son réseau complet d'infrastructures multimodales de grande capacité et sa situation stratégique font de la province un nœud logistique autonome à forte valeur ajoutée qui dispose de grands opérateurs et d'un réseau structuré de plates-formes de distribution réparties sur sept zones dédiées aux transports terrestre et maritime.

La croissance liée au secteur économique maritime est telle que 80% de la population mondiale est désormais à moins de 500 km des côtes. Ce constat place de fait la région Midi-Pyrénées en position avantageuse pour exercer son influence dans ce domaine de compétence. Deux exemples, et non des moindres, illustrent ce postulat :

- depuis 2003, Toulouse est devenue le Port Sec de Barcelone¹², premier port de la méditerranée, dans un cadre élargi où le port constitue non seulement une ouverture sur la mer mais aussi sur la terre. Les échanges avec l'Espagne représentent plus de la moitié du trafic international de marchandises avec le Midi-Pyrénées et les ports de Barcelone et de Bilbao et permettent de maintenir d'étroites relations avec les opérateurs logistiques de la zone.
- la ville rose se trouve aussi être le terminus d'une liaison logistique multimodale : maritime, fluviale et routière pour la construction aéronautique européenne dans le cadre de l'acheminement des pièces de l'Airbus A 380.

Dans ce sens, l'histoire prouve que, dans une région sans façade maritime, la perception du rôle des mers et des océans est un facteur de développement qui assied sa puissance terrestre.

5.2 Une région de technologies avancées

Dans le cadre de la défense de la souveraineté de la France et de l'Europe, l'actualité reconnaît à la région la région Midi-Pyrénées des compétences régionales, européennes et mondiales qui la placent au plus haut niveau dans la conquête scientifique et technique. Parmi les domaines phares, on citera :

- un pôle mondial de compétitivité Aéronautique – Espace - Systèmes embarqués ;
- un secteur de recherche dans l'énergie de compétence internationale (solaire, éolienne, huiles végétales pures,...) ;
- un futur pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé unique en son genre ;

¹²Le Port de Barcelone a étudié l'implantation du Terminal Maritime de Toulouse (TmT), un port sec d'une superficie de 13 hectares. La présence permanente du Port dans l'Eurocentre de l'agglomération toulousaine obtiendra de grandes performances ainsi qu'une logistique d'import-export avec des services spéciaux de groupage maritime et logistique de conteneurs. Le terminal disposera de services directs entre Toulouse et Barcelone ainsi que d'emménagement et de distribution à partir de cette plate-forme; elle disposera aussi de services complémentaires pour la marchandise, comme la plate-forme technologique du Port de Barcelone (PortIC).

- l'innovation et la recherche appliquées aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) ;
- Météo-France s'est implanté à Toulouse, en plusieurs étapes depuis 1981. Aujourd'hui, le site de " la météopole " regroupe près de 1400 personnes ce qui en fait l'un des tous premiers sites mondiaux en matière de météorologie (recherche, applications, activités opérationnelles). Outre celle de Météo-France, la présence sur le site de la Marine Nationale, du CERFACS et du SCHAPI (Service central d'hydrologie appliquée à la prévision des inondations), et bientôt peut-être celle du COO (Centre d'Océanographie Opérationnelle), font de Toulouse une véritable capitale mondiale en géophysique environnementale.

En liaison avec le CNES, qui participe aux développements des systèmes satellitaires météorologiques dans le cadre des programmes européens Meteosat, ERS ou IASI, Météo France participe étroitement aux travaux de recherche auxquels sont associés plusieurs laboratoires toulousains (le CERFACS et le LEGOS).

En misant sur la dimension planétaire de ses réseaux de communication, la région Midi-Pyrénées se projette au premier plan de la boucle mondiale de transmission météo aux côtés de Tokyo, Londres, Moscou et Washington. Cette position dominante au niveau de grandes capitales la pousse naturellement à nourrir des ambitions à la hauteur des performances atteintes.

Toulouse est aujourd'hui la capitale de l'océanographie physique en France et dispose de 2 des 3 composantes de la prévision océane que sont d'une part la conception et l'exploitation d'un réseau d'observation satellite performant (Topex-Poseidon et Jason) et d'autre part la modélisation numérique. (La troisième composante, l'observation océanique in situ, est en grande partie bretonne).

- Le projet MERCATOR¹³ OCEAN (composante française du GODAE¹⁴) vise à mettre en place une océanographie opérationnelle permettant, à l'instar de ce qui est déjà courant en météorologie pour l'atmosphère, un suivi et une prévision des conditions océaniques. Cette « météo des mers » propose, à la demande, une offre de niveau planétaire aux multiples applications concernant :
 - la navigation marchande,
 - l'industrie de la pêche,
 - les installations off-shore des sociétés pétrolières ou d'installation d'éoliennes,
 - la gestion des activités halieutiques ou des courses nautiques,
 - la défense,
 - la gestion des risques environnementaux et climatiques,
 - la recherche scientifique sur les océans,
 - etc. ...
- Aujourd'hui encore, (le 28 décembre 2005), GALILEO est devenu opérationnel. Premier engin d'une constellation de 30 satellites de navigation, ce programme destiné à la localisation par engin spatial assure à l'Europe son indépendance en devenant le challenger du système américain GPS. Toulouse a été choisie pour devenir le siège administratif de GALILEO et, de cette opportunité de co-localisation géographique avec la direction de MERCATOR, devrait naître une recherche de partenariat au service de la mer.

Grâce à une précision jamais atteinte par un système de navigation, les applications potentielles sont nombreuses, en particulier celles relevant de la sécurisation de la haute mer et la localisation marine. Une exploitation interactive de ces deux réseaux est envisageable et permettrait d'augurer, dans un avenir proche, une montée en puissance significative du service qui pourrait conduire à la création d'un centre océanographique mondial au service de tout ce qui est en rapport avec la Mer.

Désormais, il appartient à l'Etat français de promouvoir cette opportunité et convaincre nos partenaires européens de la position incontournable de ce pôle en Midi-Pyrénées, au barycentre de l'Europe occidentale.

5.2.1 Les enjeux planétaires :

Ils sont importants et relèvent de la capacité d'observation des océans afin de renforcer les actions déjà menées et d'en développer de nouvelles afin de :

¹³ Né en 1995, à l'initiative d'équipes de recherche essentiellement toulousaines spécialistes de l'océanographie, Mercator Océan est aujourd'hui reconnu au niveau européen. Constitué en groupement d'intérêt public depuis 2002 et implanté en Haute-Garonne, il associe le CNES (Centre national d'études spatiales), le CNRS (Centre national de la recherche scientifique), l'IFREMER (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer), l'IRD, le SHOM (Service hydrographique et océanographique de la Marine) et Météo France.

¹⁴ Global Ocean Data Assimilation Experimentation

- fournir des bulletins de météorologie marine au profit de la navigation commerciale et des flottes de pêche avec davantage de précision dans la prévision ;
- prévoir les événements climatiques anormaux le plus longtemps à l'avance ;
- étudier l'évolution des climats, la salinité, les courants, la fonte des glaces, ... ;
- mieux gérer l'environnement des zones côtières et mettre en place un système de surveillance comparable à celui du trafic aérien pour traquer notamment les « navires poubelles » et les déversements illégaux, coordonner la mise en œuvre des moyens de lutte contre la pollution dans le cadre de catastrophes écologiques,...
- renforcer les moyens de prévention des risques graves (pollutions à grande échelle, attaques terroristes, collisions entre navires de pêche/cargos, déballastages sauvages en haute mer, ...) ... ;
- assister la navigation sous toutes ses formes.

La surveillance des espaces et des frontières maritimes passe désormais par l'amélioration des centres de surveillance du trafic maritime, des ports et des sémaphores, des moyens de communications, des systèmes de contrôle et des bases de données.

Dans ce cadre et dans celui de l'UE, l'emploi de satellites doit être étendu et renforcé. Il est opportun de rappeler que la météorologie, la climatologie et l'océanographie opérationnelles sont entièrement dépendantes de la maintenance d'un réseau satellite associé. Il est fondamental de souligner que la pérennité des moyens d'observation constitue un maillon essentiel d'un système global. La pérennisation d'un système satellitaire d'altimétrie océanique doit être assurée.

5.2.2 Les réponses régionales actuelles :

Toute question qui touche de près ou de loin le domaine maritime est désormais objectivement importante pour la France et donc pour la région Midi-Pyrénées qui possède une expertise mondiale reconnue. On peut concevoir la participation étendue de la région au plus haut niveau dans certains domaines ; en témoignent sa capacité actuelle à participer à la gestion d'un réseau satellite de météo opérant sur l'ensemble du globe et son implication récente dans le programme GALILEO ; ainsi :

- dans le domaine de l'océanographie où Météo France est l'un des leaders mondiaux. Les mers et les océans jouent un rôle clé dans l'évolution des climats et les recherches sur le sujet constituent aujourd'hui un enjeu mondial. Le perfectionnement des instruments de mesure et les progrès significatifs enregistrés dans l'étude de la météo océane, dans celle des climats, du couplage océan/atmosphère et atmosphère/océan (concernant l'étude des changements climatiques et des phénomènes de pollution atmosphérique) permettront une connaissance plus fine de ces mutations climatiques qui préoccupent l'humanité.
En complément des projets de Météo France, le projet « Pôle Océan Altimétrie et Océanographie Opérationnelle » a pour objectif le développement d'un ensemble d'activités en liaison avec la mer dont la réalisation se concrétise entre partenaires toulousains. Au stade pré opérationnel, aujourd'hui, celui-ci étudie le futur et se projette dans l'exploration raisonnée et scientifique de la mer et de l'océan dont on n'est qu'à l'aube de la connaissance :
- dans le domaine de la prévision des crues, des inondations, des Tsunami et sur l'étude des vagues scélérates, le challenge de Météo France est de prédire le plus longtemps à l'avance ces phénomènes afin de permettre l'organisation de plans de secours efficaces.
- dans le domaine de la médecine, il est opportun de rappeler la mission du Centre de Consultation de Médecine Maritime (CCMM) implanté à Toulouse. Au stade expérimental dans les années 50, le CCMM, dont la création officielle remonte à 1983, est en quelque sorte le précurseur de la télémédecine. En 2003, 1630 consultations ont été prodiguées à 958 patients. La moitié des appels provenaient de navires de commerce, 35 % de bateaux de pêche, 13% de bateaux à passagers et 7% de plaisanciers.

5.2.3 Vers des évolutions futures réalistes :

Outre l'étude scientifique des mers et des océans, explorés par des satellites d'observation spécifiques et de plus en plus performants, une extension des services de surveillance et d'assistance est concevable pour assurer la couverture intégrale de l'espace maritime. Cette ambition passe par un contrôle exhaustif de la mer semblable à celui opérant sur l'espace aérien. Parmi les applications potentielles attendues on peut citer :

- dans le domaine halieutique, outre l'assistance à la recherche des zones de pêche (localisation des flux migratoires de poissons à partir des données de températures des eaux et des courants marins), l'extension du système à la localisation de navires (équipés de balises) évoluant hors des périmètres autorisés ;
- la recherche d'objets, d'épaves, de conteneurs, ... à partir d'hypothèses sur le milieu marin environnant (lieux d'immersion, vents, courants) qui permettrait de déterminer non plus une zone

- carrée de recherches mais une ligne d'investigation exploitable par l'aviation marine ;
- la mise en place de réseaux de transmission de données entre centres de contrôle du trafic maritime et navires en mer pour le positionnement automatique des navires : utilisation de satellites, de réseaux de communications interports et entre les navires en opération, afin d'appréhender ceux navigant en dehors des routes maritimes et les inciter à respecter un code de conduite avant de recourir au service d'une police des mers qui appliquerait un «code de la haute mer»,
- la liste des applications n'est pas exhaustive. La souplesse du système en place permettra vraisemblablement de répondre d'autres demandes, ou d'anticiper dans le cadre de conséquences écologiques et sécuritaires soudaines dont les citoyens exigent désormais la maîtrise immédiate du risque.

5.3 Toulouse : une position de leader mondial au service de la mer et des océans

De toutes les régions de France, Midi-Pyrénées est l'une des plus attractives : elle est un moteur économique, sans doute celui qui a le mieux construit son économie au cours des vingt dernières années. En 2002, le Midi-Pyrénées a été la première région de France en termes de création d'emplois et la deuxième par la diversité de ses activités économiques. Désormais, elle s'appuie sur les travaux de quelques milliers de chercheurs et sur la création en 2004 de l'Euro région Pyrénées Méditerranée qui s'est développée autour d'une histoire et d'une ambition communes englobant l'Aragon, les îles Baléares, la Catalogne, le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Aujourd'hui cet espace économique constitue un défi de coopération qui fait déjà rêver les européens.

La région doit maintenant se développer à l'international en misant sur la dimension mondiale de certains de ses réseaux lui permettant, dans l'éventail de ses capacités, de participer à la maîtrise du domaine maritime qui devient une composante essentielle de la nouvelle Euro région.

Nul doute que la position privilégiée et atypique de Toulouse, à l'écart des grands centres maritimes, doit être étudiée avec l'attention qu'elle mérite et accompagnée par les grands décideurs européens pour en faire le " METEOPOLE " européen de demain et " l'OCEANOPOLE " d'après demain.

« Quiconque est maître de la mer a un grand pouvoir sur terre ! »
Cardinal de Richelieu.

6 CONCLUSION

Dans l'immédiat, la France a ses propres spécificités et se doit d'exploiter toute opportunité favorable à la croissance notamment celles touchant à la réalisation de ses objectifs de défense. A cet égard, la mer lui offre de nombreuses possibilités de développement.

Notre pays doit donc engager une politique économique maritime active dans un secteur qui représente plus de 66 Mrds d'euros et plus de 600 000 emplois tout en sachant profiter de l'envolée du tourisme mondial et d'un commerce international qui croît à plus de 9% par an et vraisemblablement plus en 2006.

Pour ce faire, elle doit procéder à des évolutions et des adaptations urgentes dans le cadre d'une grande politique de la mer qui semble depuis peu être l'orientation prise (cf : annexe X)

L'importance stratégique des mers et des océans s'accroît. Outre que 80% des échanges internationaux s'effectuent par voie maritime, de nouvelles exploitations du milieu marin voient le jour comme par exemple l'exploitation pétrolière en très grande profondeur (1 500 m), la réalisation de parcs éoliens et le lancement de fusées pour la mise en orbite de satellites ; autant de nouvelles cibles potentielles pour les mouvements terroristes. De plus, la création de la ZEE, en 1982, a accru les superficies maritimes sous le contrôle des Etats côtiers et engendré des revendications territoriales et maritimes pour le contrôle de champs pétrolifères et l'exploitation de matières premières.

L'importance stratégique croissante des mers et des océans impose à l'Europe de posséder une puissance navale lui permettant d'assurer la défense de son territoire contre les actions venues de la mer, la sécurité de ses approvisionnements et la lutte contre les trafics illicites. Les spécialistes estiment les prochaines années à venir que les engagements navals seront des conflits côtiers. Cependant, les capacités offensives européennes restent limitées car seules la Grande-Bretagne et la France ont de capacités défensives et offensives crédibles et disposent de missiles de croisière.

Grâce à l'Euromarfor (bâtiments espagnols, français, italiens et portugais) et la force navale franco-allemande, l'Europe a montré qu'elle pouvait mettre sur pied des forces capables de mener des missions opérationnelles (lutte anti-terroristes dans l'Océan indien et la Méditerranée). Toutefois, si elle souhaite rester crédible au niveau mondial, elle devra accroître ses dépenses de recherche et d'acquisition d'équipements en s'en donnant les moyens pour y parvenir : pourquoi ne pas définir dans le domaine de la Défense un critère obligatoire comme ceux de MAASTRICH ? par exemple, décider que le budget de la Défense de chaque Etat corresponde à 2,5% du PIB. Il serait souhaitable que ces dépenses d'acquisition profitent essentiellement à l'industrie européenne. Ces efforts de recherche et de réarmement pourraient faciliter la restructuration de la construction navale avec la constitution d'un EADS ou d'un Eurocopter navals. Le regroupement de pôles industriels éviterait les doublons au niveau de la recherche et de la fabrication ce qui limiterait la concurrence entre les produits européens. De plus, l'effet de série permettrait de réduire les coûts de possession.

Winston Churchill déclara un jour au Général De Gaulle : « *Entre le grand large (en clair ; les Etats-Unis) et l'Europe la Grande-Bretagne choisira toujours le grand large* ». Il appartient à la France de faire mentir le vieux lion en étant généreuse et proposer des compensations industrielles très avantageuses au Royaume-Uni en échange de l'achat, par ce dernier, d'avions « Rafale » pour équiper son aviation navale. A contrario, le refus de l'avion français serait significatif que « la perfide Albion » s'est de nouveau rangée sous la bannière américaine ce qui mettrait l'Europe devant le fait accompli de renoncer, pour quelques temps encore, à toute indépendance et autonomie afin d'assurer sa propre sécurité.

7 GLOSSAIRE

| | | |
|-----------------------|---|--|
| A.D.M. | : | Armes de Destruction Massive |
| A.E.M. | : | Action de l'Etat en Mer |
| A.R.G. | : | Amphibious Readiness Group |
| A.S.M | : | Avion anti Sous Marin |
| A.S.M.P. | : | Air-Sol Moyenne Portée |
| A.S.M.P.-A | : | Air-Sol Moyenne Portée - Améliorée |
| BATRAL | : | BAtiment de TRAnsport Léger (Code OTAN : LST) |
| B.P.C. | : | Bâtiment de Projection et de Commandement (Code OTAN : LHD) |
| B.P.E. | : | Bâtiment de Proyeccion Estratéfica (Espagne) (Code OTAN : LHD) |
| CERFACS | : | Centre |
| CMB | : | Convention de Montego Bay |
| CNES | : | Centre National d'Etudes Spatiales |
| C.T.M. | : | Chalands de Transport de Matériel (Code OTAN : LCM) |
| D.C.N. | : | Direction des Constructions Navales |
| FOST | : | Force Océanique STRatégique |
| FREMM | : | FRégates Européennes Multi-Missions |
| G.T. 1 500 | : | Groupement Tactique de 1 500 hommes |
| I.P.E.R. | : | Indisponibilité Périodique pour Entretien et Réparation |
| LEGOS | : | Laboratoire |
| L.C.S. | : | Littoral Combat Ship |
| L.C.U. | : | Landing Craft Utility (Classification française EDIC) |
| L.H.A. | : | Landing ship Helicopter Assault |
| L.H.D. | : | Landing ship Helicopter Dock (Classification française BPC) |
| L.P.D. | : | Landing Plateform Dock |
| L.S.D. | : | Landing Ship Dock(Classification française TCD) |
| L.S.T. | : | Landing Ship Tank (Classification française BATRAL) |
| M.S.B.S. | : | Mer-Sol Balistique Stratégique |
| NRBC | : | Nucléaire R Bactériologique Chimique |
| P.A. | : | Porte-Avions |
| P.A.N. | : | Porte-Avions Nucléaire |
| PATMAR | : | PATrouille MARitime |
| P.I.B. | : | Produit Intérieur Brut |
| POLMAR | : | POLLution MARitime |
| R & D | : | Recherche et Développement |
| S.E.A.D. | : | Suppression of Enemy Air Défense |
| SEM | : | Economie Mixte |
| S.N.A. | : | Sous-marin Nucléaire d'Attaque |
| S.N.L.E. | : | Sous-marin Nucléaire Lanceurs d'Engins |
| S.N.L.E.-N.G.: | : | Sous-marin Nucléaire Lanceurs d'Engins - Nouvelle Génération |
| SURMAR | : | SURveillance MARitime |
| T.C.D. | : | Transport de Chalands de Débarquement (Code OTAN : LSD) |
| U.E. | : | Union Européenne |
| Z.E.E. | : | Zone Economique Exclusive |

8 ANNEXES

- Annexe I : Liste des litiges territoriaux
- Annexe II : La piraterie
- Annexe III : Le circuit de la prolifération
- Annexe IV : Des coopérations renforcées au principe de « coopérations spécialisées »
- Annexe V : Etat comparatif des porte-avions et/ou porte aéronefs des principales puissances navales
- Annexe VI : Les capacités de projection des Etats-Unis et de l'Union Européenne
- Annexe VII : La défense européenne et la puissance maritime
- Annexe VIII : Les dépenses de Recherche et de Développement de défense
- Annexe IX : L'effort de Défense au sein de l'Union Européenne
- Annexe X : L'océanographie opérationnelle (Philippe DANDIN – Météo France)
- Annexe XI : Une économie maritime française vecteur de développement

ANNEXE I

LISTE DES LITIGES TERRITORIAUX

Les revendications territoriales et maritimes sont nombreuses et situées sur tous les océans et les mers du globe.

1 - Océan AtlantiqueAtlantique Nord :

L'île de Hans, sous souveraineté danoise, située dans la mer de Beaufort, est revendiquée par le Canada. Le réchauffement de la planète permettra dans une dizaine d'années d'utiliser la mer de Beaufort pour le transport maritime pendant 9 mois de l'année. Cette voie offre donc une alternative au canal de Panama ; le capital de ce dernier étant aujourd'hui contrôlé par des sociétés chinoises elles-mêmes sous le contrôle des forces armées chinoises.

L'île de Mathias Seal dans le golfe du Maine est disputée par le Canada aux Etats-Unis.

Mer des Caraïbes :

Les îles colombiennes de Saint-Andres et de la Providence sont revendiquées par le Nicaragua.

L'île de Navassa, située non loin du Canal de Panama, sous contrôle américain depuis 1898, est revendiquée par Haïti

Atlantique Sud :

Les Malouines (Falkland pour les britanniques – Malvinas pour les argentins), la Géorgie du Sud et les îles Sandwich, actuellement sous souveraineté britannique sont revendiquées par l'Argentine. Les géologues estiment que les gisements de pétrole pourraient atteindre 2,5 milliards de barils soit plus que ceux de la Mer du Nord.

Aux Malouines, le Royaume-Uni a installé la base militaire de Mount-Pleasant sur laquelle stationne :

- 1 200 hommes ;
- 4 avions de combat Tornado F-3 ;
- 1 avion de transport Hercules C-130 ;
- 2 hélicoptères Sea King HAR-3 ;
- 1 hélicoptère de transport Chinook CH-47.

Les abords maritimes des Malouines sont constamment surveillés par une frégate lance-missiles et une vedette britanniques.

2 – Méditerranée.

Depuis 1956, le Maroc espère récupérer les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla ainsi que l'île désertique de Persil située à 200 mètres des côtes marocaines et possession espagnole depuis 1668. Le 11 juillet 2002, RABAT envoie 6 gendarmes chargés de la lutte anti-drogue et de l'immigration sur l'îlot. En moins d'une semaine l'Espagne les a délogé sans violence.

Les rochers appelés Imia par les grecs et Kardak par les turcs sont revendiqués à la fois par la Grèce et par la Turquie.

3 - Océan Indien.

Depuis 1974, année de leur indépendance, les Comores revendique l'île française de Mayotte.

Les îles Eparses situées dans le canal du Mozambique et constituées des Glorieuses, de Bassas da India, d'Europa et de Juan de Nova, sur lesquelles la France exerce sa souveraineté, sont convoitées par Madagascar.

Au nord-ouest de la Réunion, l'île de Tromelin (1 km²), sous souveraineté française, est réclamée par l'île Maurice et Madagascar.

L'Archipel des Chagos, en 1961, est loué gratuitement par les britanniques, pour 50 ans, aux Etats-Unis. La Grande-Bretagne affirme que l'archipel est inhabité. Or, 2000 habitants, entre 1968 et 1971 seront expulsés, sans indemnités, par les britanniques. Les Chagossiens vivent, aujourd'hui, essentiellement sur

l'île Maurice et dans la pauvreté. Ils ont porté l'affaire devant la Haute Cour Britannique pour retrouver leurs terres. En 1971, sur le plus grand atoll de l'archipel, Diego Garcia (40 km²), les Anglo-Saxons installent une base militaire, comprenant un centre commun de communication par satellite, à laquelle sont affectés :

- 660 aviateurs et marins américains ;
- 5 navires américains équipés pour recevoir une « Brigade Expeditionary Marines » ;
- 1 unité de la Royal Navy.

Par ailleurs, dans l'Océan Indien navigue la 7^{ème} flotte américaine. De Diego Garcia sont partis les raids des bombardiers américains B-1, B-2 et B-52, en 2001, contre l'Afghanistan et, en 2003, contre l'Irak.

Golfe Persique :

Les Îles d'Abu Musã et celle de Tunb sont revendiquées par les Emirats Arabes Unis depuis que l'Iran, en novembre 1971, les a militairement annexées.

2114 - Océan Pacifique.

L'île Mathieu assure un espace maritime de 55 000 miles nautiques carrés à la France. Le Vanuatu en revendique la souveraineté.

Quatre Îles Kouriles sont réclamées, depuis 1946, par le Japon à la Russie.

Depuis 1954, le Japon réclame à la Corée du Sud les Rochers Liancourt.

La Chine et Taïwan, depuis 1971, réclament au Japon les Îles Senkaku dont les fonds pourraient receler du pétrole.

Mer de Chine :

Les *Îles Spratleys* sont revendiquées par six pays : Chine, Malaisie, Philippines, Taïwan, Vietnam et Brunei (cf. Annexe VIII). L'Archipel des Spratleys comprend une centaine d'îles, d'une superficie totale de 8 km², réparties sur une zone de 700 km sur 600 km. La Z.E.E. de cet archipel représente un cinquième de la mer de Chine méridionale. Outre que les eaux des Spratleys sont poissonneuses, leurs fonds marins recèlent, en plus des nodules polymétalliques, d'importantes réserves pétrolières et gazières. L'Archipel possède une position stratégique. Un quart des échanges maritimes mondiaux et 70 % des importations japonaises de pétroles passent en ce lieu.

La Chine a envoyé des militaires occuper une dizaine d'îlots. Elle désigne ces îles sous le nom de Nansha. Taïwan a installé 600 militaires sur L'île d'Itu Aba. C'est la plus grande île de l'archipel avec une superficie de 45 hectares. Elle possède une piste d'atterrissage et le meilleur mouillage. Les Philippines ont réparti un millier d'hommes sur 7 îles dont Thi Tu où séjournent 300 militaires. Cette île possède aussi une piste d'atterrissage. Le Vietnam a envoyé 350 hommes sur une vingtaine d'îles. Le poste le plus important est Southwest Cay. La Malaisie est présente sur dix îles, depuis 1983, mais elle est militairement présente que sur quatre d'entre-elles. Brunei n'a pas envoyé d'hommes dans les Spratleys.

En 2002, un code de bonne conduite a été adopté par la Chine et l'Association des Nations du Sud-Est Asiatique (A.N.S.E.A.). Ce qui a calmé les esprits mais n'a rien changé sur le fond du dossier.

Par ailleurs, la Chine occupe, depuis 1974, date à laquelle elle en a délogé le Vietnam, les îles de l'**Archipel des Paracels**, nommées **Xisha** par Pékin. Hanoï continue à les revendiquer.

ANNEXE II

LA PIRATERIE

L'Article 101 de la CMB définit la piraterie par l'un des actes suivants :

- a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commise par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un navire, contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; contre un navire, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
- b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire est un navire pirate ;
- c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

La Convention de Rome, signée en mars 1988, reconnaît la piraterie commise dans les eaux territoriales sous souveraineté de l'Etat côtier. Mais, seulement 74 Etats l'ont acceptée et reconnue. L'INDONESIE, les PHILIPPINES, la MALAISIE, le NIGERIA, la SOMALIE et l'ETHIOPIE, où la piraterie s'exerce, n'ont pas ratifié la Convention de Rome. Par ailleurs, cette dernière prend en compte les actes de détournement de navires mais pas les vols en mer.

L'International Maritime Bureau (I.M.B.), installé à Kuala Lumpur en MALAISIE, a classé la piraterie en trois catégories :

- Le vol à main armée mineur correspond à une attaque opportuniste menée dans les ports ou à proximité des côtes par des petits bateaux rapides. Cette piraterie s'exerce souvent à l'encontre de pêcheurs ou de plaisanciers. Les pirates sont intéressés par les liquidités et les biens personnels. Ils ne s'attaquent pas à la cargaison. Cette façon d'opérer représente 70 % de la piraterie ;
- Le vol et agression à main armée de degré intermédiaire correspond au pillage et au vol d'un bateau, avec ou sans détournement. Ce degré désigne des attaques violentes et des vols impliquant de sérieuses blessures ou des meurtres par des gangs bien organisés. Ces gangs sont puissamment armés et travaillent pour un bateau-mère.
- Le détournement aggravé correspond à un acte grave de détournement criminel, au cours duquel les pirates prennent possession du navire. Le bateau est maquillé, puis enregistré sous un faux nom et sa cargaison est détournée et écoulée via des réseaux souvent mafieux. Ce phénomène est baptisé « Bateau fantôme ».

Aujourd'hui, les pirates écument presque toutes les mers. Certaines régions du monde sont particulièrement à risque. L'Asie du Sud-Est où la piraterie fait partie des us et coutumes locaux. Les archipels indonésiens, malais et philippins et les détroits de Malacca¹⁵ et de Singapour constituent les zones où la piraterie est la plus développée. Elle bénéficie de deux facteurs pour échapper à toute poursuite : la topographie et la géopolitique de la région. Le morcellement du territoire (l'INDONESIE est constituée de 17 000 îles et îlots) offre aux pirates des lieux de refuge et la présence de corridors ou de passages étroits obligent les navires à naviguer à vitesse réduite ce qui facilite les attaques. Dans cette région, étant donné que les limites territoriales des différents pays se recoupent en de multiples points, l'autorité de l'Etat est souvent remise en question. Chacun préférant laisser à son voisin s'occuper de la surveillance et des opérations de prévention et de répression des actes de pirateries. L'instabilité politique des PHILIPPINES et de l'INDONESIE facilite cette pratique en favorisant ainsi l'existence de zones de non-droit.

L'évolution de la piraterie, entre 1991, année où il y a eu 107 attaques, et 2001 où leur nombre s'élevait à 335, dans les différentes régions du monde.

En 2001, les attaques de piraterie ont fait 311 victimes dont 21 tués, 39 blessés et 210 personnes prises en otages.

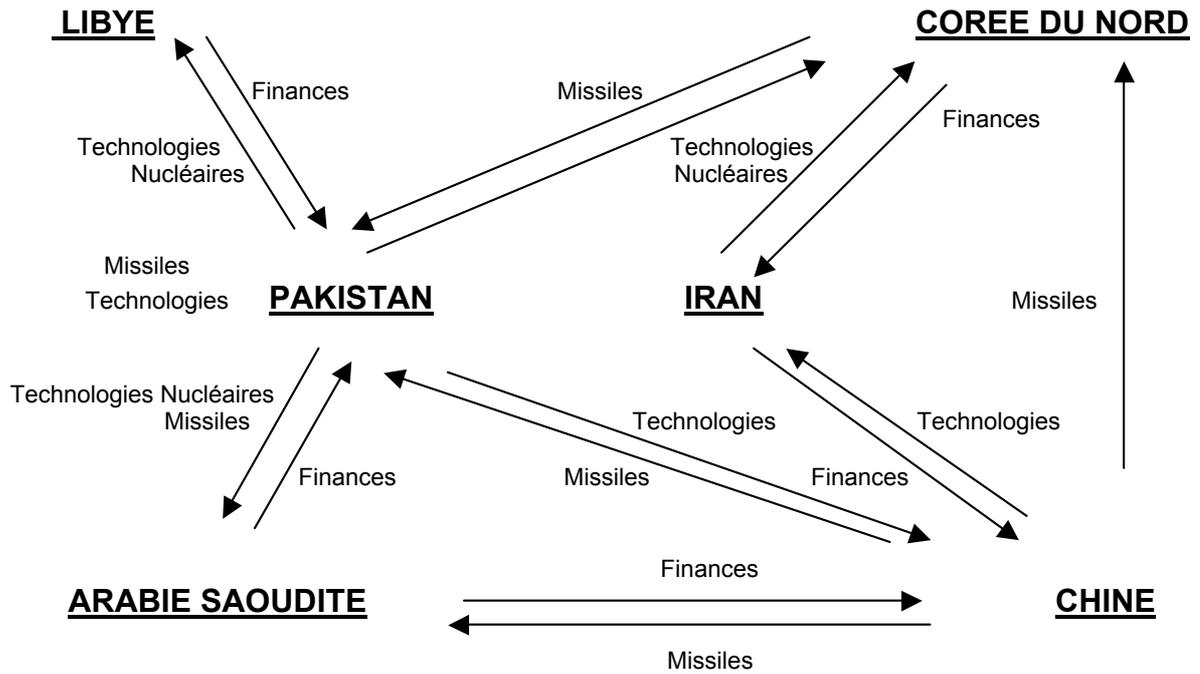
Le coût de la piraterie serait compris entre 10 à 20 milliards de dollars par an. Mais en réalité, il est impossible de faire une estimation. Ceci est dû au fait qu'il est impossible de déterminer les pertes causées par les surcoûts de transport liés à des changements de route afin d'éviter les zones à risques et la désaffection par les touristes des pays où sévissent la piraterie.

¹⁵ Les autorités locales ont dû faire appel à des mercenaires en contractant avec une M.P.F. (Military Private Firm)

ANNEXE III

LE CIRCUIT DE LA PROLIFERATION

Le schéma ci-dessous présente le circuit de la prolifération. Ce schéma précise comment certains pays ont obtenu rapidement les connaissances nécessaires au développement de leurs armes. Il explique aussi pourquoi les missiles de plusieurs pays ont les mêmes caractéristiques.



ANNEXE IV

DES COOPERATIONS RENFORCEES AU PRINCIPE DE « COOPERATIONS SPECIALISEES »

Introduite par le traité d'Amsterdam en 1997, la coopération renforcée constitue une modalité particulière de différenciation du rythme de participation des Etats membres à l'approfondissement de l'UE (art. 43 à 45 du traité sur l'Union européenne, art. 11 du traité instituant la Communauté européenne).

L'idée de départ était de donner aux Etats membres un outil permettant, le cas échéant, à certains d'entre eux de poursuivre des objectifs sans être entravés par les contraintes et les pesanteurs d'une Union comptant de plus en plus de membres. Dans le cadre des coopérations renforcées, les Etats membres, s'ils le décident à l'unanimité, peuvent œuvrer dans tous les domaines à la majorité qualifiée et en codécision avec le Parlement Européen. Cette méthode fait que pour être créée, la coopération renforcée doit réunir au moins neuf Etats, bénéficier du soutien de la commission et de la majorité qualifiée du Conseil.

Le traité d'Amsterdam prévoyait par ailleurs des conditions très contraignantes, comme le fait de n'être utilisée qu'en dernier ressort, et très restrictives notamment pour les questions de politique extérieure et de sécurité commune (PESC).

Le traité de Nice de décembre 2000 a légèrement assoupli le dispositif avec l'abandon du droit de veto et, précisément dans le domaine de la PESC, en rendant possibles les coopérations renforcées pour la mise en œuvre d'une « action commune » ou d'une « position commune » mais elles demeurent exclues dans le domaine de la défense.

Le projet de Constitution tendait à une évolution profonde de ce régime et prévoyait, en ce qui concernait la défense, quatre formules spécifiques de coopérations renforcées dont celles de « coopération structurée » et de la création d'une Agence Européenne de l'Armement.

L'échec du processus d'adoption de ce traité nous ramène aux dispositions du traité de Nice.

Face à l'ensemble de ces complexités, dans le but de faire avancer l'UE par la voie des projets dans différents domaines, est apparue l'idée du principe de « coopérations spécialisées » dont la paternité revient à Edouard BALLADUR qui exposait :

« ...Aujourd'hui, l'Europe est confrontée à un dilemme : comment surmonter, grâce à l'organisation de cercles de coopération, les risques de paralysie auxquels, l'Union élargie est désormais exposée, tout en évitant qu'elle ne s'abîme dans une confusion née d'une prolifération de tels cercles ? Il manque à l'Europe un principe d'organisation clair pour gérer cette diversité [...] Mais ses dispositions (celles de la procédure des coopérations renforcées) me semblent trop complexes pour résoudre le dilemme européen. Seule une méthode nouvelle, reposant sur ce que je propose d'appeler des « coopérations spécialisées » permettra d'aller plus loin et d'éviter des blocages... ».

« ... pour surmonter le risque de paralysie de l'Union européenne, il faut mettre en place des « coopérations spécialisées » réunissant dans chaque cas les quelques Etats décidés à aller ensemble de l'avant, coopérations qui n'auraient rien d'obligatoire pour tous, mais qui seraient ouvertes à tous. C'est [...] le seul moyen de concilier unité et diversité ! [...] Il n'est pas question, selon moi, de constituer, au cœur de l'Union « un noyau dur », sorte de club fermé qui préfigurerait une Europe à deux vitesses. Il s'agit de créer des cercles de coopérations d'objets divers et de composition variée, autour de projets concrets, accueillant des pays de toutes les parties de l'Europe.

Cette Europe différenciée a déjà fait preuve de son efficacité dans des domaines aussi importants que l'économie ou la circulation des personnes. Aujourd'hui, douze pays européens sont membres de la zone euro, qui reste ouverte à tous les autres Etats de l'Union dès lors qu'ils voudront y entrer et respecteront des critères objectifs. Quant à l'espace de Schengen, qui crée une frontière extérieure unique, rappelons que cette initiative de l'Allemagne, du Benelux et de la France fait désormais partie de l'acquis communautaire, ce qui n'a pas empêché le Royaume-Uni et l'Irlande qui ne souhaitaient pas adhérer à cet espace de libre circulation de rester en dehors de ce cercle.

Je propose de persévérer dans cette voie, souple, concrète et pragmatique que j'ai suggéré d'appeler « coopérations spécialisées ». Nous pouvons, dorénavant, améliorer le fonctionnement de la zone euro en instaurant une meilleure coordination des politiques économiques des pays membres, mais aussi de leurs politiques sociales et fiscales. Sur le modèle de ce que fut, naguère, le « serpent monétaire », on pourrait imaginer que la convergence de ces politiques soit mieux organisée. Dans bien d'autres domaines, pourraient s'instituer ces nouvelles « coopérations spécialisées » entre Etats membres. Je pense notamment à la défense et à la recherche... ».

ANNEXE V

**ETAT COMPARATIF DES PORTE-AVIONS ET/OU PORTE-AERONEFS DES PRINCIPALES
PUISSANCES NAVALES**

| Pays | Noms (classe) | nombre | longueur (mètres) | tonnage | vitesse maximale | énergie de propulsion | catapultage | aéronefs |
|-------------|----------------------|------------------|-------------------|------------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------|
| France | Charles de Gaulle | 1 | 261,5 m | 43 000 | 27 nœuds | nucléaire | 2 catapultes | 40 |
| Etats-Unis | Kitty Hawk | 1 | 320 m | 85 000 | 33 nœuds | mazout | 4 catapultes | 80 |
| | Kennedy | 1 | 320 m | 83 100 | 32 nœuds | mazout | 4 catapultes | 80 |
| | Enterprise | 1 | 342 m | 93 300 | 33 nœuds | nucléaire | 4 catapultes | 80 |
| | Nimitz | 3 | 327 m | 96 800 | 30 nœuds | nucléaire | 4 catapultes | 80 |
| | Theodore Roosevelt | 6 | 332 m | 96 400 à 102 000 | 30 nœuds | nucléaire | 4 catapultes | 80 |
| Royaume-Uni | Invincible | 3 ⁽²⁾ | 209 m | 20 000 | 28 nœuds | turbines à gaz | tremplin | 21 |
| Espagne | Principe de Asturias | 1 | 195 m | 16 917 | 26 nœuds | turbines à gaz | tremplin | 27 |
| Italie | Garibaldi | 1 | 180 m | 13 850 | 29 nœuds | turbines à gaz | tremplin | 28 |
| Russie | Kouznetsov | 1 | 304 m | 67 500 | 30 nœuds | mazout | tremplin | 30 |
| | Gorskov | 1 | 293 m | 44 500 | 32 nœuds | mazout | gréé porte hélicoptères | 25 ⁽¹⁾ |
| Brésil | Sao Paulo | 1 | 259 m | 32 000 | 32 nœuds | mazout | 2 catapultes | 40 |
| Thaïlande | Chakri Naruebet | 1 | 182 m | 11 500 | 26 nœuds | turbines à gaz | tremplin | - |
| Inde | Viraat | 1 | 227 m | 28 700 | 28 nœuds | mazout | tremplin | - |

(1) hélicoptères.

(2) dont 1 en réserve depuis l'été 2005.

ANNEXE VI

LES CAPACITES DE PROJECTION DES ETATS-UNIS ET DE L'UNION EUROPEENNE

| TYPES de NAVIRE | ETATS-UNIS | UNION EUROPEENNE | | | | |
|--------------------------------------|---|---|--|-------------------------|---|---|
| | | FRANCE | GRANDE-BRETAGNE | ITALIE | ESPAGNE | TOTAUX Nombre (Tonnage) |
| PORTE-AERONEFS | | | | | | |
| Porte-Hélicoptères (Tonnage) | | 1 ⁽¹⁾ (12 000 t) | 1 (21 578 t) | | | 1 (21 578 t) |
| L.H.A./L.H.D. (Tonnage) | 12 (483 125 t) 12 ⁽⁵⁾ (en 2007) (483 700 t) | 2 ⁽²⁾ (en 2007) (42 600 t) | | | 1 (en 2007) (25 500 t) | 3 (en 2007) (68 100 t) |
| NAVIRES AMPHIBIES | | | | | | |
| L.P.D. (Tonnage) | 9 (160 312 t) 9 (en 2007) (192 656 t) | | 2 (37 000 t) 6 ⁽⁴⁾ (en 2007) (103 440 t) | 3 (18 000 t) | 2 (28 000 t) | 7 (83 000 t) 11 (en 2007) (149 440 t) |
| L.S.D. (Tonnage) | 14 (224 480 t) 12 (en 2007) (196 480) | 4 ⁽²⁾ (40 760 t) 2 (en 2007) (23 760 t) | | | | 4 ⁽²⁾ (40 760 t) 2 (en 2007) (23 760 t) |
| L.S.T. (Tonnage) | | 4 ⁽³⁾ (5 944 t) | | | 2 ⁽⁶⁾ (17 584 t) 0 (en 2007) | 2 ⁽⁶⁾ (17 584 t) 0 (en 2007) |
| TOTAUX 2006 (Tonnage) | 35 (867 917 t) | 4 (40 760 t) | 3 (58 578 t) | 3 (18 000 t) | 4 (45 584 t) | 14 (162 922 t) |
| TOTAUX 2007 (Tonnage) | 33 (872 836 t) | 4 (66 360 t) | 7⁽⁴⁾ (125 018 t) | 3 (18 000 t) | 3 (53 500 t) | 19 (262 878 t) |

⁽¹⁾ Correspond au Porte-Hélicoptères « Jeanne D'Arc ». Les données sont fournies pour information mais ne sont pas incluses dans les « TOTAUX » puisque le bâtiment même lorsqu'il intervient en appui d'une opération (comme en Haïti, en 2003) reste gréé en navire école et apporte un soutien essentiellement sanitaire et non pas offensif.

⁽²⁾ Les 2 LSD (TCD en classification française) de la classe « Ouragan » seront retirés du service en fin 2006 et remplacés par les 2 LHD (BPC en classification française) de la classe « Mistral ».

⁽³⁾ Les 4 LST correspondent aux 4 BATRAL. Les données sont fournies pour information mais ne sont pas incluses dans les « TOTAUX » puisque les BATRAL ne renforcent les capacités amphibies de la Marine nationale que dans leurs zones d'affectation (comme en HAÏTI, en 2003).

⁽⁴⁾ avec les bâtiments de la Royal Fleet Auxiliary.

⁽⁵⁾ un LHA est retiré du service en 2006 et remplacé par un LHD en 2007.

⁽⁶⁾ Les LST seront retirés du service actif, en 2007, lorsque la Marine espagnole réceptionnera le LHD.

ANNEXE VII

Document A/1813

3 juin 2003

La défense européenne et la puissance maritime**RAPPORT¹*****présenté au nom de la Commission de défense²
par M. Wilkinson, président et rapporteur***

Adopté par la commission à l'unanimité le 23 avril 2003.

² *Membres de la commission* : M. Wilkinson (président) ; MM. McNamara, Goris (vice-présidents) ; M. Acosta Padrón (remplaçant : *Puche Rodriguez*), Mmes Aguiar, Alvarez-Arenas (remplaçant : *Agramunt Font de Mora*), M. de Arístegui San Román, *Lord Burlison*, MM. *Contestabile*, Cox (remplaçant : *Flynn*), Dees (remplaçant : *Zvonar*) Dreyfus-Schmidt, Glesener, Goulet, *Gubert*, Freiherr von und zu Guttenberg, Henry, Hoffmann, Jacquat, Jardim, Kortenhorst, Koulouris, Leibrecht, Lengagne, Medeiros Ferreira, *de Puig*, Ranieri, Rigoni (remplaçant : *Mme De Zulueta*), Rivolta, Siebert, Schneider, Timmermans. F, Timmermans. J, Walter, Wegener, N..., N...

Membres associés : M. Açıkgöz, Mme Bilgehan, Mme Fjeldsted, MM. Ibl, Çavusoglu, Hegyi, Janas, Komorowski, Lorenz, *Neças*, Mme Nybakk, MM. Surjan, Tabajdi, Tekelioglu, Wrzodak, N..., N...

N.B. *Les noms des participants au vote sont indiqués en italique.*

RECOMMANDATION N° 722¹***sur l'Europe de la défense et la puissance maritime***

L'Assemblée,

- i. Consciente des enjeux du monde maritime pour l'Europe, comme de l'importance, sur le plan naval, de la protection des accès aux marchés et aux zones économiques mondiales ;
- ii. Considérant l'importance des questions de police en mer face aux menaces mondiales actuelles (narcotrafic, immigration clandestine, pollution, terrorisme, piraterie, pêche illégale, risque de mines, etc.) ;
- iii. Constatant la volonté des pays membres de l'UE de mettre en place des moyens militaires crédibles, y compris maritimes, pour être capables de conduire des opérations dans le cadre de l'UE ;
- iv. Rappelant les fortes capacités de projection de forces et de puissance que représentent les forces navales, ainsi que leur grande souplesse de fonctionnement ;
- v. Se félicitant de la capacité importante des marines européennes à travailler ensemble grâce aux procédures de l'OTAN ;
- vi. Consciente de l'insuffisance des capacités des forces aéronavales européennes dans les domaines des porte-avions et des grands bâtiments amphibies ;
- vii. Soucieuse des graves lacunes que connaît le transport stratégique maritime européen ;
- viii. Se félicitant de la volonté de certains pays de se doter de porte-avions capables de mettre en oeuvre un groupe aérien embarqué doté d'un nombre substantiel d'avions modernes ;
- ix. Constatant que les marines européennes sont globalement dotées d'un nombre significatif de frégates tant lance-missiles que multirôles et que cette capacité est en train d'être modernisée ;
- x. Se félicitant d'un certain nombre de coopérations multilatérales entre marines et infanteries de marine européennes,

RECOMMANDE AU CONSEIL DE DEMANDER AUX GOUVERNEMENTS DES
PAYS DE L'UEO

1. De prendre conscience du rôle et des enjeux du milieu maritime pour l'Europe ;
2. De favoriser une politique de défense comprenant une forte composante maritime et renforçant notamment la déployabilité, la mobilité et l'autonomie ;
3. De soutenir les efforts de coopération navale multinationale européenne (Initiative amphibie européenne, Euromarfor, etc.) afin de pouvoir projeter à terme une force d'infanterie de marine considérable dans une zone de conflit potentiel ;
4. De doter les marines européennes des moyens financiers permettant de disposer des porte-avions et grands bâtiments amphibies nécessaires à la constitution d'un groupe aéronaval puissant ;
5. De soutenir les efforts britanniques et français de coopération dans le domaine de la construction des porte-avions ;
6. De faire un effort particulier pour combler la faiblesse des moyens de transport stratégique maritime et de lutte contre les mines ;
7. De préconiser l'étude du rôle des « garde-côtes » parmi les Etats membres de l'Union européenne et les autres Etats de l'UEO ;
8. De prendre les mesures nécessaires pour coordonner et renforcer les capacités des industries de construction navale européennes.

ANNEXE VIII

LES DEPENSES DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT DE DEFENSEETAT COMPARATIF ENTRE LES INDUSTRIELS EUROPEENS ET AMERICAINS

| PAYS | INDUSTRIEL | CHIFFRE D'AFFAIRES dans le SECTEUR NAVAL MILITAIRE En 2003 | | CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL En 2003 |
|-------------|-----------------------|---|-------|---|
| | | En M € | En % | En M € |
| ALLEMAGNE | HDW | 600 | 7,72 | 1 335 |
| | Thyssen Krupp Werften | 500 | 6,43 | 850 |
| ESPAGNE | Izar | 445 | 5,73 | 1 537 |
| FRANCE | DCN | 1 907 | 24,55 | 1 907 |
| | Thales | 2 127 | 27,38 | 10 509 |
| | Alstom Marine | N.C. | | 997 |
| ITALIE | Fincantieri | 490 | 6,31 | 2 342 |
| ROYAUME-UNI | BAE | 1 200 | 15,45 | 18 104 |
| | VT Group | 500 | 6,43 | 972 |
| TOTAUX | | 7 769 | 100 | 38 553 |
| ETATS-UNIS | Northrop Grumman | 4 360 | 37,01 | 20 960 |
| | General Dynamics | 3 420 | 29,03 | 13 280 |
| | Lockheed Martin | 2 560 | 21,73 | 25 440 |
| | Raytheon | 960 | 8,15 | 14 490 |
| | United Defense | 480 | 4,08 | 1 640 |
| TOTAUX | | 11 780 | 100 | 75 810 |

ANNEXE IX

L'EFFORT DE DEFENSE AU SEIN DE L'UNION EUROPEENNE

Source : Revue DSI - Etude de Martial Foucault et Renaud Bellais.

| PAYS | Dépenses militaires/PIB (en %) | | Niveau d'Internalité | | |
|----------------|--------------------------------|-------------|----------------------|-------|-------------|
| | 1981 | 2002 | 1986 | 2002 | Evolution |
| ALLEMAGNE | 1,58 | 1,02 | 75,32 | 83,40 | 8,08 |
| AUTRICHE | 0,40 | 0,55 | - | 99,10 | - |
| BELGIQUE | 2,37 | 0,93 | 96,38 | 98,20 | 1,82 |
| DANEMARK | 1,09 | 1,34 | 98,87 | 98,29 | -0,57 |
| ESPAGNE | 1,08 | 1,09 | 96,17 | 95,15 | -1,02 |
| FINLANDE | 0,87 | 0,96 | - | 99,01 | - |
| FRANCE | 2,02 | 1,86 | 79,17 | 79,75 | 0,58 |
| GRECE | 2,69 | 5,04 | 98,31 | 95,44 | -2,87 |
| IRLANDE | 0,83 | 0,87 | 99,80 | 99,41 | -0,39 |
| ITALIE | 0,89 | 2,29 | 90,47 | 83,01 | -7,46 |
| LUXEMBOURG | 0,34 | 1,17 | 99,97 | 99,82 | -0,15 |
| PAYS-BAS | 1,81 | 1,42 | 95,48 | 95,71 | 0,23 |
| PORTUGAL | 0,85 | 2,49 | 99,51 | 98,04 | -1,47 |
| ROYAUME-UNI | 3,42 | 2,67 | 74,84 | 78,40 | 3,56 |
| SUEDE | 1,78 | 1,59 | - | 97,26 | - |
| Moyenne | 1,46 | 1,68 | | | 1,31 |

Le niveau d'internalité exprime la différence entre l'effort total de Défense en Europe et la contribution budgétaire de chaque Etat. Plus la valeur d'un pays s'approche de 100, plus il tend vers un comportement de « passager clandestin ». Il préfère faire supporter le coût de sa sécurité aux autres membres de l'Union Européenne.

Si le ratio (un tiers des dépenses en capital consacré à la Recherche et Développement), appliqué en Grande-Bretagne et en France, était généralisé à l'Union Européenne cela engendrerait un doublement des dépenses de recherche et de développement, soit 24 milliards d'euros. En 2003, les 15 pays de l'U.E. ont consacré 11,62 milliards d'euros dans la Recherche et Développement (R&D)⁽²⁾ de Défense. Cette somme est, depuis 1991, en baisse (hors inflation) de 25%. Elle est 5 fois moins importante que le budget R&D du Pentagone. Le fossé se creuse en la matière puisque, en 1991, l'Europe dépensait 3,3 fois moins que les Etats-Unis. Cette tendance résulte d'une hausse soutenue outre atlantique (+ 81% entre 2000 et 2005) et une stagnation en Europe. En France, depuis 1997, la Défense a perdu le poids majeur qu'elle avait dans les budgets public de R&D. Ainsi est-elle passée de 40% en 1997 à 22,5% en 2000. Depuis, 2002 elle est remontée à 25%. Les industriels estiment qu'un milliard d'euros est nécessaire pour maintenir les compétences et assurer la compétitivité de la base industrielle et technologique de la Défense française. La Loi Programmation Militaire 2003-2008 (L.P.M.) prévoyait un effort annuel en Recherche et Technologie (R&T)⁽³⁾ de 636 millions d'euros. A ce jour ce montant n'a jamais été atteint. Il s'élevait à 497 millions en 2003, 522 millions en 2004 et 635 millions en 2005.

ANNEXE X

L'OCEANOGRAPHIE OPERATIONNELLE

Résumé du rapport « Prévion marine : situation et développements »
par Philippe DANDIN – directeur de la Prévion à Météo-France)

Inutile de rappeler les origines de la météorologie opérationnelle ; situons simplement quelques dates, le 14 novembre 1854, qui voit le naufrage de la flotte franco-britannique au mouillage en Crimée ; le 14 février 1855, naufrage de la Sémillante. Cette période donne naissance, dans le sillage des sociétés savantes à caractère météorologique, à la météorologie opérationnelle : Le Verrier en démontre l'intérêt à l'Empereur, insistant déjà sur deux fondamentaux de la météorologie que sont l'observation et les transmissions. Nouvelle frontière, pourquoi ? En 1992, est lancé le satellite altimétrique franco-américain Topex-Poséidon, qui fait suite à différentes missions américaines ou françaises par la qualité de l'information qu'il va délivrer pendant plus d'une décennie, Topex-Poséidon apporte une contribution essentielle à l'océanographie (se reporter à <http://www.jason.oceanobs.com>). Grâce à l'altimétrie, la modélisation océanique, qui dispose enfin d'ordinateurs lui permettant de s'exprimer, rend possible l'analyse – c'est-à-dire une photographie 3D de l'état de l'océan – et à partir d'elle la prévion. Topex-Poséidon est suivi de Jason-1, qui présente l'avantage de diffuser ses observations en « temps réel ». La modélisation progresse en parallèle vers des systèmes plus performants, incluant davantage de physique et assimilant les observations avec plus d'intelligence – c'est-à-dire suivant des protocoles mathématiques de plus en plus sophistiqués qui permettent au modèle numérique d'en absorber l'information utile et utilisable : ainsi apparaissent dans le paysage marin des noms tels que Mercator (cf. <http://www.mercator-ocean.fr>), action coopérative française qui réalise sa première prévion en 2001. Le triptyque ne serait pas complet sans qu'on s'arrête sur son troisième élément : les observations in situ. Celles-ci sont en effet indispensables pour compléter, valider et calibrer l'observation « satellitale », observation de surface, ou au mieux intégrant la verticale, en lui donnant une vision tri-dimensionnelle : les océanographes inventent ainsi l'équivalent du radio-sondage permanent, sous forme de profileurs qui s'immergent jusqu'à une profondeur de parking à laquelle ils dérivent pendant quelques jours, puis remontent en réalisant un profil vertical des couches océaniques, puis replongent, ad libitum – au moins jusqu'à l'arrêt des batteries. Les météorologues et les océanographes travaillent ensemble au déploiement de ces systèmes – complétés par des bouées dérivantes et par des observations faites depuis les navires. En France, ces efforts sont menés sous la bannière du projet Coriolis (cf. <http://www.coriolis.eu.org>).

ANNEXE XI

UNE ECONOMIE MARITIME FRANCAISE VECTEUR DE DEVELOPPEMENT

« Certains regardent aujourd'hui avec beaucoup d'attention les politiques maritimes mises en place par le Japon, les Etats Unis, le Canada qui sont cohérentes et efficaces mais s'apparentent parfois à du protectionnisme alors que la mer est un bien commun au service de tous, au service d'une UE dont près de la moitié de la population vit à moins de 50 Kms des côtes »¹⁶.

LES CONTOURS DE L'ENJEU :

La France semble découvrir tout le potentiel économique, politique et scientifique que peut représenter une approche globale sur la mer. Une grande réflexion sur la politique maritime a été engagée avec le projet Poséidon. On parle maintenant d'économie maritime et trois candidatures ont été retenues au label de pôle de compétitivité. L'UE prépare un livre vert¹⁷ sur la politique de la mer qui doit être présenté au premier semestre 2006. Toutefois notre économie de la mer d'une manière générale reste fragile et notre pays accuse un retard important dans certaines activités.

Des pollutions facteurs de risques économiques et sociaux :

Le tableau ci-après permet, entre autres considérations, d'apprécier la part de chaque activité dans notre économie de la mer et d'évaluer le poids économique des secteurs sensibles aux pollutions marines et fluviales de toutes sortes.

| Economie française de la mer (source : IFM) | | | | |
|---|--------------------------|--------|----------------------|--------|
| Activités | Production (en Mrds) | | Emplois | |
| | Production | Part | Emplois | Part |
| Flotte de commerce | 6,6 | 17% | 20000 | 6,40% |
| Action de l'Etat | 6,4 | 15,50% | 60000 | 19% |
| Pêche et produits de la mer | 5,7 | 15% | 55000 | 17,50% |
| Pétrole et gaz offshore | 5,5 | 14% | 25500 | 8% |
| Ports | 4,5 | 13% | 44000 | 14% |
| Construction navale | 4,5 | 17% | 41000 | 13% |
| Nautisme | 3 | 7,50% | 50000 | 15,9% |
| Autres ¹⁸ | 3 | 5% | 19500 | 6,2% |
| Total | 39,2 | | 315000 ¹⁹ | |
| Tourisme | 27 | | 300000 | |
| TOTAL GENERAL | 66,2²⁰ | | 615000 | |

On prend conscience de l'impact économique et social que peut avoir la dégradation du milieu marin sur certaines activités. Ainsi en 2004, pêche et produits de la mer, nautisme, tourisme côtier et autres activités sensibles aux pollutions marines représentaient 37,7 milliards d'euros et 420 000 emplois susceptibles d'être perturbés et donc fragilisés.

Une flotte en net retrait par rapport au développement du commerce mondial :

Plus de 80 % du transport de marchandises dans le monde se fait par voie maritime. En ce qui concerne les échanges intracommunautaires, 40 % des transports de marchandises se font par voie maritime. « Sur 10 ans, le trafic maritime en volume a crû d'environ 35 % pour les marchandises en général, et de 40 % pour les produits dangereux »²¹.

¹⁶ Les Echos dossier « les atouts maritimes de la France » (décembre 2005).

¹⁷ Une politique maritime européenne intégrée, basée sur une cohabitation intelligente entre intérêts contradictoires qui devra articuler développement économique et développement durable, prendre en compte l'environnement et les hommes.

¹⁸ (organismes de formation 6000, Instituts de recherche 4000, autres 9500).

¹⁹ soit 1,5% de la population active et entre 2 et 2,5% du PNB.

²⁰ Entre 5 et 10% du PNB.

²¹ *extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer.*

Le trafic maritime mondial est passé de 1 milliards de tonnes en 1960 à 5,8 en 2000. Pourtant, la France, toujours quatrième puissance commerciale en 2004, ne représentait que 0,5 % de la flotte mondiale : nous n'avons que 200 navires et sommes loin derrière Malte ou la Grèce.

« La flotte française est passée en quelques décennies de la cinquième à la vingt-neuvième place mondiale. D'autres pays européens ont vu, en se dotant d'un certain nombre de moyens, leur flotte de commerce connaître une véritable relance. Depuis une dizaine d'années, la flotte européenne a crû de 10 %, mais la flotte française reculait dans le même temps de 5 % »²².

| La France par rapport aux 5 premiers pays maritimes par la flotte début 2002 (CNUCED) | | | |
|---|------------------------------------|---|----------------------|
| Pays de domicile | Navires sous pavillon étranger (%) | % du t. s/pavillon étranger ²³ | % du tonnage mondial |
| Grèce | 75,5 | 68,65 | 10,2 |
| Japon | 73,5 | 86,14 | 13,53 |
| Norvège | 47,4 | 55,31 | 8,25 |
| Etats-Unis | 62 | 75,81 | 5,55 |
| Chine (n.c. Hong Kong) | 29,1 | 48,3 | 5,52 |
| France | 36,7 | 51,12 | 0,8 |

Ce recul accompagne des performances en net retrait sur le plan de nos échanges²⁴ :

| | 2003 en Mrds € | 2005 en Mrds € |
|---|----------------|----------------|
| Exportations de marchandises françaises | 357,9 | 355,5 |
| Importations de marchandises françaises | 362,4 | 382 |
| Balance commerciale | - 4,5 | - 26,5 |

Toutefois, le secteur des transports maritimes est celui où la France semble reprendre quelques couleurs²⁵ en profitant de la demande chinoise et mondiale. C'est la conséquence d'une croissance économique mondiale soutenue. La plupart des économistes tablent sur une progression du commerce mondial double de la croissance économique enregistrée sur l'ensemble du globe : en 2004, l'économie mondiale a crû à un rythme de 5 %, le record depuis trente ans. De fait, les échanges de marchandises ont progressé en volume de 9 %. Quant aux exportations mondiales, elles ont, selon l'OMC, frôlé en 2004 les 9.000 milliards de dollars en valeur, soit une hausse de 21 % par rapport à l'année précédente. 2005 fut également une bonne année pour le commerce mondial avec une progression estimée à 6,5 %, ce qui profite directement au transport maritime qui prend en charge deux tiers des marchandises voyageant autour du globe.

Des ports encore insuffisamment équipés et soumis à un climat social rigide et corporatiste :

Le rôle des ports est sous-estimé en France. Partout dans le monde les ports contribuent au développement de régions entières. Nos voisins européens construisent également leur expansion à partir de la mer et de leur grands ports. Ils ont des impacts forts sur l'économie des régions, sont des outils majeurs du développement et de la compétitivité des économies. « La France a pris du retard en ce domaine par rapport à ses voisins, et il importe impérativement de retrouver une compétitivité portuaire, qui passe par de grands investissements en cours. Cela passe aussi par une organisation meilleure et la remise en cause de situations anormales, sans doute en voie de règlement par la négociation. Grâce également à des efforts en matière de desserte portuaire, nous espérons reconquérir une compétitivité portuaire dans notre pays »²⁶.

²² extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer.

²³ « De 1974 à 1997, les flottes sous pavillon national ont progressé de 25%, alors que le tonnage des pavillons de libre immatriculation fait un bon de 150% ». (E. Berlet, transport maritime : 7 questions pour 2010, la documentation française). En 2000, l'Etat du Panama hébergeait 20% de la flotte mondiale.

« ... il est clair qu'actuellement, les meilleures flottes sont sous pavillons de complaisance ». (extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

²⁴ « L'économie française conserve ses problèmes structurels : contenu en innovation insuffisant, faible différenciation des produits, manque d'exposition aux pays émergents » (Nicolas BOUZOU économiste à XERFI). Ixis CIB qui est dans le bas de la fourchette du consensus des économistes y ajoute « l'absence de croissance des PME, la baisse de la qualité des produits, le désajustement entre offre et demande d'emploi, la faiblesse de la profitabilité des entreprises françaises ». Autant de déséquilibres qui ne peuvent se traiter sur le court terme.

²⁵ Avec CMA CGM (3^{ème} opérateur mondial avec 240 navires), Louis Dreyfus et le groupe Bourbon.

²⁶ extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer.

Il faut souligner que nombreuses sont les entreprises qui choisissent, quelqu'en soit le surcoût, une alternative telle que Barcelone ou Le Havre, quand ce n'est pas Anvers, au port de Marseille trop souvent bloqué par des conflits sociaux corporatistes. « *Cela repose sur un tout, car un port en lui-même n'est qu'un élément d'une filière et le client du port souhaite pouvoir aller du navire jusqu'à son point de réception final dans les meilleures conditions. Actuellement, les ports français sont de bons outils en termes d'accueil des navires, à tel point que des navires à très fort tonnage sont aujourd'hui en mesure de quitter le terminal à containers sans remorqueur. L'outil est donc largement dimensionné, mais il importe que cet outil fonctionne bien* »²⁷.

Marseille, premier port de la Méditerranée, est pourtant la seule métropole maritime française cependant loin derrière Londres, Liverpool, Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Brême ou Hambourg. A titre de comparaison, pas moins de sept des grands ports chinois réalisent des trafics compris entre 100 et 200 millions de tonnes et, en 2001, Rotterdam ne se situait qu'en 6^{ème} position mondiale pour les conteneurs.

Par manque d'infrastructures spécifiques, les conteneurs, en France ne représentent que 8% du tonnage. Toutefois, Le Havre, après 10 ans de travaux et 1 milliards d'euros d'investissements, vient d'achever sa modernisation et Marseille, fin 2007, prévoit l'ouverture de deux terminaux de conteneurs.

Une construction navale en déclin :

La constatation ne date pas d'hier, les coûts de production nous disqualifient et l'Europe ne capte plus que 7% de part du marché mondial contre 46% pour la Corée, alors même qu'au cours des quatre prochaines années la flotte mondiale de cargos devrait s'accroître de 56 %. Les chantiers européens tentent de défendre leur position en recourant à la sous-traitance à bas coût.

Et pourtant, « *l'expérience montre que la flotte de navires porte-conteneurs doit progresser deux fois plus vite que le PNB mondial [...] or les chantiers n'arrivent pas à suivre...* »²⁸.

Notre industrie nautique prend le relais²⁹ en terme d'emplois mais ne dégage encore que 3 milliards d'euros contre 4,5 pour la construction navale.

Une pêche en difficulté :

La pêche française est aujourd'hui confrontée à la montée des coûts d'exploitation, aux quotas européens, au « blackfish », aux prédateurs internationaux et enfin aux pollutions de divers types.

La France possède encore la troisième flotte de pêche européenne. Les emplois embarqués en France métropolitaine représentent de 18 000 à 20 000 personnes. Les plans de sauvetages gouvernementaux se succèdent mais n'empêchent pas les disparitions d'emplois dans un secteur qui au total compte encore 55.000 salariés. Le système inauguré par la commission européenne, échangeant des subventions contre la réduction des flottilles, n'est pas satisfaisant car il a amplifié l'exploitation des ressources, les pêcheurs optant pour des matériels toujours plus productifs.

LES DEFIS :

Premier défi, nous prémunir contre les agressions polluantes fragilisant notre tissu économique :

Une politique de coordination des services de garde-côtes européens semble indispensable.

Deuxième défi, promouvoir l'attractivité du pavillon français :

A l'instar des Britanniques et des Néerlandais qui mènent une politique attractive avec des avantages sociaux et fiscaux, la France se doit de retrouver un rang qu'elle a perdu. En effet, en deçà d'un certain seuil de compétitivité et de volume il y a risque de délocalisations complémentaires sur les centres de décision, les organismes de formation. « *... les entreprises continuent dans le secteur maritime ou autre à revendiquer une identité sociale. Chez les armateurs celle-ci s'exprime par l'inscription totale ou partielle de leur flotte sous pavillon national. Toutefois en deçà d'une certaine masse critique de flotte sous pavillon national provoquée par des surcoûts d'exploitation excessif, le risque de délocalisation d'activité est fort [...] la présence des centres de décision peut être remise en cause, les liens et contraintes territoriales étant de plus en plus ténus [...] et les charges fixes de plus en plus lourdes [...] Une politique du pavillon attractive est un des instruments permettant de diminuer les risques de délocalisation et d'éviter de voir en 2010*

²⁷ extraits du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer

²⁸ Les Echos dossier « les atouts maritimes de la France » (décembre 2005).

²⁹ Le marché français de la plaisance a crû de 20% en 2001, de 30% en 2002 et de 5% en 2003. De 1997 à 2002, les ventes de bateaux sont passées de 54 970 à 75 540. La filière regroupe 160 constructeurs et pèse 905 millions d'euros dont 63% à l'export.

l'ensemble des centres nerveux européens regroupés à LONDRES ou à ROTTERDAM, là où des politiques maritimes auront été menées au détriment des autres pavillons européens... »³⁰.

Enfin l'Etat doit soutenir nos champions nationaux en facilitant des concentrations.

Troisième défi, tendre vers la création d'un pavillon européen :

« L'Europe devrait aussi assurer une harmonisation sociale et fiscale et nous militons pour la création d'un pavillon européen. Sur le plan des négociations internationales, le poids de l'Europe peut nous permettre d'avoir une influence décisive sur tous accords internationaux qui ont des répercussions sur nos économies. C'est aujourd'hui la carte qu'il convient de jouer si nous voulons être présents dans le monde qui se bâtit »³¹.
Ceci est devenu une nécessité mais en même temps un objectif difficile à atteindre en raison de la complexification du processus décisionnel à 25 et du fait que Chypre et Malte sont des pavillons de complaisance.

Quatrième défi, l'exigence d'excellence et d'exemplarité de l'UE :

Ce défi concerne le domaine social et celui de la sécurité. Il s'agit de relever nos critères d'exigences pour contraindre des partenaires commerciaux de l'UE à relever leurs propres standards s'ils prétendent accéder à nos marchés.

« Dans ce contexte, la vocation principale de l'UE sera celle d'un pôle d'excellence dans l'application des règles sociales et de sécurité définies par les organisations internationales. [...] Ce rôle d'exemplarité pourra être très important s'il est effectivement joué compte tenu du poids commercial d'une Europe élargie, qui contraindra les armateurs d'Extrême Orient et tous ceux qui profitent du laxisme de l'Etat de leur pavillon à relever leurs standards sociaux et de sécurité s'ils souhaitent conserver l'accès au principal marché mondial »³².

Cinquième défi, améliorer notre compétitivité portuaire :

Les ports sont des outils majeurs de développement avec un fort impact sur les régions environnantes. Cette compétitivité portuaire passe par d'importants investissements dépendants des initiatives régionales.

Sixième défi, vaincre les corporatismes et apaiser un climat social exacerbé :

On en arrive à des situations ubuesques dues à une dichotomie de fonctionnement du fait que des opérateurs privés propriétaires de leur matériels sont dépendants de salariés dont ils n'ont pas le contrôle parce que statutairement payés et socialement gérés dans le cadre d'établissements publics. Même si l'on admet la nécessité de hautes qualifications dans ces métiers, il conviendrait de revenir à une logique de marché moins discriminante pour les ports français.

Enfin il reste à apaiser par la négociation et la pédagogie un secteur social qui entretient une culture de la grève et du conflit préalable.

Septième défi, réorienter notre construction navale :

Il semblerait que la solution de ce secteur passe par la spécialisation sur le haut de gamme. Cela concerne les paquebots, la croisière, la plaisance de luxe, les navires à vocation spécifique... Il serait utile d'accompagner le développement de la plaisance de luxe par un aménagement des ports de plaisance au mouillage des navires de grand gabarit.

Huitième défi, reconverter une partie du secteur de la pêche :

C'est le domaine où l'on peut être le plus pessimiste quant aux solutions envisageables.

Une alternative originale et possible, pour une partie des personnels de la pêche, consisterait en une reconversion dans les différentes missions de garde-côtes dans un organisme national dont il conviendrait de définir les missions et les moyens : quitte à subventionner, autant le faire pour construire quelque chose de novateur et d'essentiel sans problème de formation. Cette reconversion d'une partie de la pêche réduirait la pression sur le reste du secteur.

³⁰ Edouard BERLET, « transport maritime sept question pour 2010 » (La Documentation Française).

³¹ extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer

³² Edouard BERLET, « transport maritime sept question pour 2010 » (La Documentation Française).

9 BIBLIOGRAPHIE**Rapports :**

- Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale – Assemblée interparlementaire européenne de sécurité et de défense – 09 novembre 2005
 - o L'avenir de l'industrie navale européenne de défense ;
 - o La surveillance de l'espace maritime et des zones côtières dans les pays européens ;
 - o Le marché européen des équipements de défense : article 296 du Traité et Livre vert de la Commission européenne ;
- Assemblée nationale : projet de loi de finances pour 2006 – Défense :
 - o Préparation et Emploi des forces - Marine ;
 - o Equipement des forces ;
 - o Marine ;
- Assemblée nationale : rapport d'information sur le mode de propulsion du second porte-avions ;
- Sénat : projet de loi de finances pour 2006 – Défense : Forces navales ;
- Sénat : Les rencontres de prospective du Sénat – Journée prospective sur la mer ;
- I.H.E.D.N. : Dissuasion nucléaire et nouvelles menaces (55^{ème} Session Nationale – Comité 2) ;
- I.H.E.D.N. : Adaptation de l'appareil de Défense militaire (55^{ème} Session Nationale – Comité 6) ;
- I.F.R.I. : The future of deterrent capability for medium-sized western powers in the new environment ;
- Rapport de la journée sur la mer du Groupe de Prospective du Sénat ; 2005.
- Les Echos : dossier « les atouts maritimes de la France » ; décembre 2005.
- Rapport à l'Assemblée de l'UEO : « La Défense Européenne et la Puissance Maritime » ; rapporteur M. Wilkinson ; juin 2003.
- Rapport à l'Assemblée de l'UEO : « Le Transport Stratégique Européen » ; rapporteur M. Wilkinson ; juin 2003.

Ouvrages :

- « 2006- L'Année Stratégique » - IRIS ;
- « Annuaire Stratégique et militaire - 2004 » - Fondation pour la Recherche Stratégique ;
- « AVIONS – Le Guide de Reconnaissance » - Jane's ;
- « Les armées d'Europe face aux défis capacitaires et technologiques » - Alain de NEVE et Raphaël MATHIEU – Bruylant L.G.D.J ;
- « Les ETATS-UNIS hyperpuissance militaire » - Philippe RICHARDOT – Economica ;
- ARCHAMBEAU A.-S. : Les Océans ; PUF Que sais-je ; 2004.
- BRAUDEL F. : La méditerranée, l'espace et l'histoire ; Flammarion ; 1985.
- CHAUPRADE Aymeric : Géopolitique ; constantes et changements dans l'histoire. 2^{ème} édition ; Ellipses ; 2003.
- CHAUPRADE Aymeric : Dictionnaire de géopolitique ; 2^{ème} édition ; François THUAL ; Ellipses ; 1999.
- CORVISIER André : Histoire militaire de la France, Presses Universitaires de France, Collection Quadrige ; 1997.
- HAENEL H. et PICHON R. : La Marine nationale, Presse Universitaire de France, Collection "Que sais-je ?" ; 1986
- LEFEVRE-BALLEYDIER A. : Petit Atlas des Mers et Océans ; Petite Encyclopédie Larousse ; 2003.

Magazines (différents numéros) :

- Air et Cosmos ;
- AIRFAN ;
- Armées d'Aujourd'hui ;
- RAIDS ;
- Défense et Sécurité Internationale.
- La Documentation Française : « Mers et Océans » ; Questions internationales ; n°14 juillet-août 2005.
- La Documentation Française : « le secteur des transports : perspectives et enjeux » ; problèmes économiques ; n° 2843 février 2004.
- La Documentation Française : « transport maritime : sept questions pour 2010 » ; regards sur l'actualité ; n° 258 février 2000.
- Le Monde : Bilan du Monde 2006.
- OCDE : Panorama des statistiques de l'OCDE 2005.

Site INTERNET :

- <http://www.janes.com>
- <http://www.defense.gouv.fr>
- <http://www.monde-diplomatique.fr>

10 DEROULEMENT DES TRAVAUX

Entre la date de constitution des comités et l'envoi de ce rapport, chaque comité a organisé une dizaine de séances de travail au titre du pré-rapport, suivies de la mise au point, au cours du séminaire organisé à Castres le 22 avril 2006, qui a conduit à sa rédaction définitive.

L'avancement des travaux à certes fait l'objet d'informations périodiques auprès de l'ensemble des auditeurs au cours de trois séances plénières ; mais on soulignera plus particulièrement l'intérêt grandissant que les comités ont porté à ce thème d'études au fur et à mesure de l'élaboration du document.

CONCOURS EXTERIEURS

- ◆ 22/11/05 – Entretien /débat sur Météo France et la Prévision marine : situation et développements– Olivier MOCH (directeur adjoint de Météo France)
- ◆ 14/01/06 - Conférence sur la Marine – Amiral LEVESQUE

COMPOSITION DES COMITES

Le présent rapport n'a pas de rapporteur général. Il a été rédigé et mis dans sa forme définitive par un collectif composé de Marc BEAUVOIS, Florent BRIDAULT, Jean -Pierre DUSSAIX et Pierre ESCANDE.

Dominique FLÉCHER
Vice-présidente chargée des études

| Comité du mardi | Comité du Tarn |
|--------------------------------------|---|
| Xavier Aardewijn | Pierre-Alain Villard : Président |
| Jérôme Abadie | Florence Fonda |
| Françoise Brault Noble | Pierre Escande : Rapporteur |
| Arlette Crouail | Georges Aix |
| Marc Beauvois | Jean-Claude Barry |
| Florent Bridault : Rapporteur | Bernard Calastreng |
| Jean-Marie Contal | Jean-Claude Debart |
| Philippe Dazet-Brun | Jean Decouard |
| Général André Enjalbal | Jean-Pierre Dussaix : Secrétaire |
| Dominique Grange | Robert Garrigues |
| Lionel Laffont | Philippe Saint-Jean |
| Serge Marty | Jean-Michel Vazzoler |
| Michel Massou | Michel Vidal |
| Robert Mazel : Président | Philippe Vuilleumier |
| Christian Moreau | |
| Michel Salmon : Secrétaire | |
| Paul Souillard | |
| Henry Crépin Leblond | |
| Michel Gannac | |