



EURODÉFENSE-FRANCE

Le 20 juin 2013

UNE STRATEGIE MARITIME POUR L'UNION EUROPEENNE

L'Europe, cap occidental du continent eurasiatique, est bordée par de nombreuses mers et est l'héritière d'antiques cultures maritimes. Les nations maritimes, Etats-membres de l'UE, ont une responsabilité commune pour la sécurité maritime de l'Union. Au-delà des eaux côtières la mer est par nature internationale. Cette réalité impose aux Etats riverains de se coordonner, toujours plus étroitement. Ces constatations sont d'autant plus actuelles que la mondialisation a de fortes implications dans le domaine maritime.

1.- Environnement maritime – risques et menaces

Les enjeux maritimes de l'Europe sont mondiaux comme le montre sa dépendance vis-à-vis des routes maritimes pour son approvisionnement (95 %). Par ailleurs, l'Europe dispose via ses Etats membres, de territoires d'Outre-Mer¹ qui sont des atouts grâce notamment aux Zones Economiques Exclusives (ZEE) qu'elles génèrent, mais difficiles à protéger en raison de leur éloignement. Dans le domaine maritime on constate le déclin des puissances maritimes traditionnelles et l'émergence de nouvelles puissances : Chine, Corée, Brésil ... qui se dotent de capacités maritimes impressionnantes, dont des marines de combat. La mondialisation des économies et des échanges fait de leur sécurisation un nouveau paradigme, que l'Europe et ses institutions doivent assumer.

1.1. La mondialisation, un défi pour l'Europe

La mondialisation actuelle entraîne une très nette croissance des activités maritimes :

- accroissement du commerce maritime ;
- ressources sous-marines : pétrole, minerais ;
- ressources halieutiques (réponse au défi alimentaire) ;
- systèmes de production d'énergie renouvelable off-shore ;
- flux d'informations économiques circulant les câbles sous-marins intercontinentaux ;
- importance économiques des zones côtières et des hubs maritimes ;
- rivalités entre chantiers navals et fournisseurs d'équipements maritimes ;
- nombre croissant de vies humaines en mer.

Toutes ces activités nécessitent un environnement sûr dont doit se préoccuper l'Union européenne. En outre, elles deviennent de véritables enjeux qui peuvent conduire à des

rivalités interétatiques sur certaines îles tout en générant des besoins de surveillance et de protection pour certaines installations.

1.2. Le changement climatique et la protection de l'environnement / Protéger l'environnement pour limiter le réchauffement climatique et préserver les ressources

Le réchauffement de la planète aura pour conséquence d'ouvrir des zones arctiques à l'exploitation pétrolière et de permettre la navigation par les routes maritimes polaires de l'Est et de l'Ouest. L'accroissement de l'exploitation des ressources en mer et du trafic maritime augmente les risques de pollution et de surexploitation des ressources halieutiques.

En outre, il faut s'attendre à un accroissement du nombre de cyclones, ce qui concerne les territoires d'Outre-Mer de plusieurs Etats- Membres.

1.3. L'accroissement des activités illégales en mer ou sur les côtes

La liste des activités illégales en mer est longue : immigration illégale, activités criminelles tels les trafics de drogue, d'armes et de personnes humaines, la piraterie, la pêche illégale et le terrorisme qui menace les installations portuaires et off-shore. Pour faire face à ces menaces, les Etats disposent des marines militaires et des différentes administrations chargées de la police en mer. Tout ceci nécessite la mise en place de coopérations internationales par des agences spécialisées.

1.4. Politique actuelle de l'UE dans le domaine maritime

Pour faire face à ces enjeux et ces risques l'UE depuis de nombreuses années déjà, a mis en place des politiques par secteurs d'activités dont les coordinations ont été confiées à diverses agences relevant de sa compétence : Frontex, Agence de sécurité maritime, Agence de contrôle des pêches, Centre d'Analyse des Opérations Maritimes (Narcotique) et Centre Satellitaire de l'UE.

La Direction Générale « DG Mare » a développé une Politique Maritime Intégrée (PMI), qui est essentiellement orientée vers le développement économique, la protection de l'environnement et la sûreté. Plusieurs agences ont été créées au fil des besoins, y compris dans le domaine de la défense (AED), avec à ce stade un objectif plus technique de soutien à la recherche et à la mutualisation de capacités.

Les Agences européennes

L'Agence Européenne de Défense (EDA : European Defence Agency)

Frontex

Chargée de la coordination de la protection des frontières y compris dans leur dimension maritime, cette Agence installée à Varsovie, dépend de la « DG Home ». Ses divers domaines d'activités sont : organisation d'opérations conjointes, formation, analyse des risques/recherche, mise en commun de capacités, aide aux Etats-Membres pour organiser le retour des immigrés illégaux dans leur pays d'origine. Elle ne dispose pas de plate-forme maritime en propre, mais elle est dotée d'un important budget annuel de 85 millions d'euros.

Agence de Sécurité Maritime (EMSA : European Maritime Security Agency)

Cette Agence, installée à Lisbonne est en charge de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par hydrocarbures. Dotée, d'un budget de 52 millions d'euros par an, elle emploie 240 personnes et dépend de la « DG Mare ».

Une des principales réalisations de cette agence est la mise en place de réseaux d'informations, le SAFESEANET pour la sécurité et le CLEANSEANET pour la lutte anti-pollution. Ces réseaux font partie du projet global de l'UE en matière de surveillance maritime, le CISE (Common Information Sharing Environment). L'EMSA n'a pas de moyens propres mais dispose d'un important budget pour affréter des moyens de lutte anti-pollution.

Agence européenne de contrôle des pêches (EFCA : European Fisheries Control Agency)

Cette agence, installée à Vigo et dépendant de la « DG Mare », est dotée d'un budget modeste d'1,7 million d'euros. Elle se concentre sur la surveillance de certaines espèces et coordonne règles et moyens des Etats-Membres concernés.

MAOC N (Maritime Analysis Operations Center Narcotic)

Sept Etats-membres se sont regroupés au sein de cet organisme pour la lutte contre le trafic de drogues (Esp, Fr, Ir, It, NL, Port, RU).

Il coordonne des moyens de surveillance/renseignement et travaille dans une logique de mise en commun des informations. Le Centre Opérations (JOCC) est à Lisbonne.

Le Centre Satellitaire Européen (EUSC : EU Satellite Center)

Il se tient à la disposition de la DG Mare et de la DG Mouv pour participer à la surveillance en mer.

2.- Pour une nouvelle conception de la stratégie maritime européenne

L'Union Européenne a la responsabilité majeure d'assurer la défense et la sécurité de son espace, de ses citoyens et de leurs biens, collectifs ou privés. Les défis et les enjeux évoqués montrent que cette mission ne peut pas se limiter aux frontières aéroterrestres d'une Union en régulière évolution. L'UE se doit d'assurer par ailleurs la sécurité de ses ressortissants² et de ses intérêts à l'échelle globale. Le déplacement vers l'Asie et le Pacifique des priorités stratégiques des Etats-Unis commande désormais à l'Europe d'être plus autonome dans sa capacité à se défendre en lui imposant d'assumer une plus large part de la charge de défense et de sécurité dans son voisinage.

2.1. Domaines de la stratégie maritime européenne.

L'ensemble institutionnel européen est complexe. A côté de l'UE, d'autres ensembles se sont constitués de longue date avec des ambitions qui se recouvrent parfois, en premier lieu l'Alliance atlantique et son organe militaire : l'OTAN. Il n'y a donc pas encore de réelle continuité entre les exigences de **défense** d'une part, et les impératifs de **sécurité** de l'autre, surtout quand il s'agit de situations où d'intérêts dont l'origine et le développement sont extérieurs. Toute activité dans le domaine maritime, hors eaux territoriales reconnues, se trouve par nature confrontée à cette problématique. Cette discontinuité des stratégies, qui laisse aux Etats l'essentiel des initiatives, affaiblit le potentiel d'action extérieure de l'Europe. Elle peut entraîner un repli régional de fait dont les conséquences sont imprévisibles dans le

contexte actuel de maritimisation. Le but de cette stratégie européenne est de contribuer à améliorer la nécessaire complémentarité entre politiques de défense et de sécurité, à l'échelle d'un ensemble complexe et évolutif.

Le constat qui peut être fait à ce stade est mitigé, mais laisse apparaître plusieurs opportunités :

- Dans le domaine de la **sécurité** il s'agit d'assurer une surveillance maritime des approches européennes pour y exercer les différentes missions de police : lutte contre l'immigration illégale et les divers trafics illicites (drogue, contrebande, ...) protection de l'environnement, sécurité du trafic maritime, ... Si la responsabilité de ces missions de police incombe aux Etats Membres, une coordination et la mise en place d'une réglementation harmonisée au niveau européen sont une nécessité. La coordination des agences entre elles et avec les diverses administrations maritimes des Etats membres, y compris les marines militaires, est un point clé pour assurer une bonne efficacité des capacités déployées dans les approches maritimes européennes. La mise en œuvre de la Politique maritime intégrée de l'UE doit être poursuivie et améliorée.

Le point fondamental pour une bonne exécution de ces missions de police est la connaissance en temps réel de la situation des navires dans la zone surveillée. La mise en place de systèmes d'information dans le but de disposer d'une surveillance maritime intégrée dans le cadre du programme CISE (Common Information Sharing Environment) est d'une grande importance. Il faut exploiter rapidement les résultats obtenus en 2011 et 2012 par les projets pilotes par bassin, MARSUNO et BLUEMASSMED, et poursuivre le développement de projets d'étape comme MARSUR³, CLOSEYE et CISE ou de programmes structurants comme EUROSUR, pour la protection des frontières extérieures, qui doivent être l'objet de la plus grande priorité, mais aussi d'une coordination plus efficiente

Dans ce domaine sécuritaire, la mise en avant de la **fonction garde-côtes** permet de bien distinguer les structures de mise en œuvre de celles chargées de la constitution des capacités. Cette approche évite d'avoir à créer une nouvelle structure supranationale en concurrence avec les administrations existantes. Elle concentre plus de ressources sur la sécurisation des approches maritimes européennes en combinant celles des Etats côtiers, mais surtout permet d'organiser une contribution coordonnée de toute l'Europe, au bénéfice collectif de la mondialisation des échanges et bientôt de la maritimisation des activités humaines.

La pression des pays disposant de régions maritimes périphériques incite déjà l'Europe à élargir son soutien financier voire à renforcer ses moyens propres pour toutes les missions de police aux frontières. L'explosion des actes de piraterie, la menace croissante que les trafics illicites par voie de mer font peser sur les sociétés européennes, jouent un rôle moteur dans cette prise de conscience. L'opération ATALANTA⁴ au large de la Somalie a cependant montré la limite, voire l'inadéquation de certaines capacités mises à disposition, notamment pour le soutien logistique des navires de combat déployés.

- Dans le domaine de la **défense**, le risque d'une attaque militaire majeure est désormais réduit. Les puissances étrangères qui en seraient capables sont liées par la mondialisation dans une interdépendance qui neutralise cette option. Cependant, le contournement de la dissuasion nucléaire par le bas reste possible, à distance, avec la menace d'armes à très grande portée (missiles balistiques, ou de croisière), ou directement au cœur de la société par des actions terroristes ciblées.

³ Porté par l'EDA.

⁴ Opération de forces navales européennes dans la Corne de l'Afrique pour lutter (avec succès) contre la piraterie, déclenchée fin 2008. Cette opération est dirigée par l'UE, et coordonnée avec les opérations alliées

Dans la première hypothèse, un système global et intégré de **défense aérienne élargie** s'impose toujours pour garantir la réactivité de la protection dans les délais très courts. L'OTAN à cet égard conserve donc une fonction primordiale. Dans le dispositif, il faut souligner que la **composante navale** doit jouer un rôle majeur en raison de sa mobilité naturelle, gage de souplesse et donc d'économie des moyens, sous réserve d'être parfaitement interopérable avec les capacités aéroterrestres. L'établissement en temps réel d'une situation exhaustive et validée est un préalable. Les compétences techniques existent en Europe. Il faut cependant pouvoir les développer et les déployer aussi largement que nécessaire, sans être dépendant pour cela de qui que ce soit.

La **lutte contre le terrorisme**, elle, mobilise et dimensionne la sécurité intérieure de l'Union Européenne. Il est cependant très dangereux d'attendre que la menace se manifeste sur les territoires européens pour réagir. Etre informé est nécessaire mais souvent insuffisant. Des actions préventives, sous couvert de l'ONU, à la source même du risque, sont souvent indispensables (Afghanistan, Liban, Lybie, Mali...). Elles nécessitent la mise en œuvre de **capacités maritimes** militaires.

- Dans tous les cas, le besoin de **synergie entre défense et sécurité** s'impose donc, et l'UE ne peut y rester insensible car c'est en jouant des discontinuités que des agresseurs peuvent fragiliser gravement les Etats membres de l'Union. **L'approfondissement des liens entre UE et Alliance atlantique** est dans ce contexte un enjeu majeur. Il faut notamment pouvoir identifier clairement le rôle de l'OTAN dans le contexte de crises où l'Europe serait en première ligne.

Les Etats Membres doivent accepter que l'Europe se fasse l'interprète de toute la gamme des missions qui s'en déduisent, avec l'objectif de développer à terme une capacité d'action unifiée. La répartition des tâches entre nations, UE, et Alliance Atlantique devient une problématique subsidiaire, encore faut-il que l'UE dispose des outils de génération de force et de conduite des opérations suffisamment réactifs et notamment d'OHQ permanent. La recherche des meilleures options peut alors se placer dans une démarche pragmatique dans laquelle les institutions seront encore plus efficaces.

Face à la tentation de laisser chaque pays riverain territorialiser la mer, l'Union Européenne peut jouer un rôle déterminant en fédérant les préoccupations et en pilotant la recherche de solutions, pour l'Europe, et pour le monde. La démarche demande un gros effort pédagogique, donc politique, car les habitudes sont bien ancrées et les cultures maritimes fortement marquées soit par le bassin d'activité (Baltique, Méditerranée, Atlantique...), soit par la sensibilité à une présence outre-mer. Elle doit donc être volontariste, mais prudente et pragmatique. Les structures régionales de type Weimar ont un rôle à jouer dans ce contexte.

2.2.-L'acquisition des capacités.

Les institutions en charge des questions **de défense** recherchent toutes les voies d'une meilleure mutualisation des capacités existantes et à venir (AED – *Pooling and Sharing* ; OTAN – *Smart Defence*...). Cet effort est salubre, mais les économies envisagées ne suffiront pas à redonner à l'Europe une autonomie suffisante au regard de ses intérêts. Dans le naval, qui opère par nature hors frontières, l'expérience ancienne d'une distinction nette entre processus organique (constitution et mise en condition de capacités), et engagement de forces (dispositif opérationnel adapté, mobile et souple, au cas par cas des coalitions d'intérêts) incite à raisonner selon ces deux axes.

Les opérations conduites récemment ont montré que les Etats membres pouvaient tenir le rang de l'Europe, voire jouer un rôle leader, dans la gestion de crises extérieures qui la concernaient directement, notamment par le déploiement d'une importante force aéromaritime

pour la crise libyenne. Elles ont cependant mis en lumière les lacunes capacitaires les plus criantes, pour lesquelles des solutions existent et ne sont pas inaccessibles, à condition que l'Union prenne rapidement les décisions pour y remédier.

Le marché européen n'est pas organisé pour mettre en œuvre une stratégie collective. Le **marché défense** (aéromaritime) européen est très fragmenté voire cloisonné. Sous cette forme, il ne permet pas de constituer un volume suffisant pour le développement, voire pour la survie de l'industrie dédiée. Les seules alternatives sont l'export ou l'internationalisation, donc le monde. Dans ces conditions, cette industrie se trouve encadrée par un dispositif normatif très influencé par l'OTAN d'une part, et par l'OMI de l'autre pour la part plus duale (militaro-civile) notamment pour les bâtiments de soutien, (volet logistique ou sécuritaire). La voie est ainsi largement ouverte à l'influence des industries étrangères à l'Europe, alliées ou émergentes, par exemple la Corée, alors même que la réciproque n'est pas toujours vérifiable.

Le caractère fortement régalien que les Etats concernés donnent aux moyens navals est aussi un facteur restrictif, amplifié par la difficulté à diminuer les surcapacités industrielles en période de forte crise où l'emploi devient la préoccupation principale.

Les tentatives de restructurer l'industrie navale se trouvent confrontées systématiquement à ces difficultés. L'expression commune de besoins n'est pas non plus suffisante s'il faut ensuite que chacun en interprète les spécifications selon ses vues et ses ambitions.

Le **marché de la sécurité** et de la sûreté maritime, qui n'est pas soutenu par une filière industrielle structurée, peine également à émerger, car cantonné à des fonctions essentiellement civiles où foisonnent modèles d'administrations et de solutions. Il peine à s'élargir au-delà des plateformes nécessaires aux missions littorales car incapable de rassembler assez de ressources propres, ou de mutualiser des moyens peu mobiles et peu autonomes.

La mobilisation pour l'émergence d'un **marché intérieur à l'Europe**, couvrant tout le domaine maritime, au-delà des seules capacités aéronavales, intermédiaire entre ceux des Etats côtiers d'une part et l'export de l'autre, capable de pérenniser un socle industriel viable, autour d'une base technologique européenne à laquelle travaille l'AED, serait la première étape d'un grand projet fédérateur. Travailler à un tel marché n'impose aucun renoncement en matière de souveraineté nationale sur les conditions de la mise en œuvre des capacités qui s'en déduiraient.

2.3.-Coopération internationale.

La mise en place d'une stratégie maritime européenne prendra toute sa dimension si elle est accompagnée d'une ouverture internationale franche. Trois axes méritent une attention particulière :

- La mer doit devenir pour l'Europe, un sujet prioritaire de l'action diplomatique et extérieure, sur tous les plans, économique, sécuritaire et défense. L'UE peut être un interprète privilégié auprès de l'ensemble des grandes organisations internationales concernées, y compris l'OTAN.
- L'action de l'Europe se place en ligne avec celle de l'ONU qui garantit sa légitimité dans un environnement multipolaire où les pays émergents, et en premier lieu la Chine, vont jouer un rôle déterminant. Elle doit cependant élargir son potentiel normatif à tous les domaines, civils et militaire, de façon à ce que l'influence européenne se manifeste en propre tant à l'OMI qu'au sein de l'OTAN, en amont.
- Enfin, l'UE doit s'imposer aussi comme un acteur de la zone Arctique pour y défendre ses intérêts politiques et économiques, en prévision de l'ouverture de nouvelles routes, puis de

Le développement d'une telle stratégie passe par un développement de la coopération avec les pays tiers, partageant une même vision. La démarche peut se cristalliser aussi autour des bassins maritimes, tout particulièrement la Méditerranée et la mer Egée d'une part, et la Baltique de l'autre. Enfin, la convergence d'intérêts entre l'Afrique et l'ensemble de l'Europe s'affirme, et les événements récents au Sud du Sahara ne contredisent pas cette analyse. La sécurisation des approches maritimes de nombreux Etats africains qui ont du mal à s'organiser pour cela leur permettrait de développer l'exploitation des ressources et les activités en mer. C'est un projet ambitieux qui mérite que l'Europe se mobilise plus largement, au-delà de la mission EUCAP Nestor dans la Corne de l'Afrique ou de ce qui est fait en Lybie.

Une **stratégie maritime européenne** doit être globale. Outre les aspects économiques de la Politique maritime intégrée de l'UE, elle doit inclure la **dimension sécuritaire**, pour la surveillance des approches maritimes et les diverses opérations de police en mer, mais aussi une **dimension défense**, notamment du fait que l'UE utilise souvent des bâtiments militaires pour les missions de la PSDC.

3.-La stratégie maritime européenne : recommandations pratiques.

- Le but du concept de « Stratégie Maritime Européenne » est de relier « la Politique Maritime Intégrée »¹ et la stratégie de sécurité européenne, et cela du fait que « toutes les questions relatives aux mers et océans européens sont reliées entre elles et que les politiques relatives aux questions maritimes doivent être développées pour des méthodes conjointes si on veut obtenir les résultats désirés ».
- L'UE doit être plus active dans la poursuite des objectifs stratégiques, plus capable en réduisant les duplications et en combinant aux mieux les capacités européennes très diverses et plus cohérente par la gestion coordonnée des instruments maritimes de l'Union, en liaison avec les activités maritimes des Etats-membres.

3.1. Contribuer à la sécurité du domaine maritime mondial

L'Union devrait avoir une parole plus forte dans la sécurité maritime globale, développer une approche globale et faire des progrès significatifs dans le partage des informations maritimes avec les Etats membres dans le but de développer la connaissance puis le soutien à la croissance des activités maritimes là où il y a des intérêts européens. Les Etats Membres doivent faire des efforts pour faire évoluer leurs marines militaires vers des capacités plus multi-missions, comme la sécurité du trafic maritime, l'assistance humanitaire, la protection des ressources énergétiques offshore, la lutte contre les trafics illégaux de toutes sortes et plus généralement la protection de l'environnement sans préjudice des missions nationales propres.

3.2 Mettre en place la Stratégie Maritime Européenne en s'appuyant sur les actuelles stratégies par bassin maritime.

Bien que le concept de Stratégie maritime européenne soit développé comme un tout, le développement économique, la sécurité maritime et la protection de l'environnement

maritime doivent être mis en œuvre au niveau des bassins maritimes pour être adaptés et efficaces.

Il faut en effet tenir compte du fait que la croissance de l'activité maritime et sa sécurité peuvent être menacé par divers facteurs de risque locaux : sensibilité au changement climatique, variété des écosystèmes marins, rivalité d'intérêts, présence de trafics illégaux, conditions particulières de navigation....

Dans certaines zones, cette approche régionale contribuera à développer la sécurité maritime en liaison avec le voisinage, conformément à la Stratégie de sécurité de l'UE.

Le développement de la sécurité maritime par bassin nécessite de disposer en temps réel des informations de surveillance maritime des approches. Pour cela il faut donner une grande priorité au projet CISE et à ses applications par bassin.

3.3. Coordonner les agences maritimes de l'UE entre elles et avec les administrations des Etats-membres

La coopération de toutes les agences et administrations tant civiles que militaires doit être développée le plus possible ainsi qu'une approche plus intégrée des processus de décisions.

En particulier l'UE doit chercher un nouvel équilibre entre la Politique Maritime Intégrée (PMI), essentiellement orientée sur l'économie, et la Politique de Sécurité et de Défense Commune, qui emploie souvent des capacités militaires, sachant que la première doit être fortement soutenue par cette dernière.

On cherchera des synergies entre les actuelles réglementations qui sont mises en œuvre par des agences spécialisées (protection de l'environnement, pêches, trafic de drogues, immigration illégale, sécurité de navigation et exploitation des ressources offshore) et donc insuffisamment globales.

En pratique il faut organiser un audit⁵ des agences maritimes de l'UE pour définir comment mettre en place cette « *autorité de coordination* », véritable Directeur général de l'UE pour les affaires maritimes, et voir dans quelle mesure la « co-localisation » de certaines d'entre elles n'améliorerait pas leur coordination.

3.4. Coordonner la participation des Etats-membres dans les organisations maritimes internationales

Il faut développer une vue européenne des enjeux maritimes. En particulier les réglementations communautaires européennes coordonnées avec les propositions des états membres devraient être le socle d'accords juridiques internationaux relatifs aux mers et océans.

L'UE doit favoriser le bon fonctionnement des institutions et un ordre fondé sur le droit maritime international. Les Etats-membres doivent se concerter pour élaborer le point de vue de l'UE et parler d'une seule voix à l'ONU, à l'Organisation Mondiale du Commerce et à l'Organisation Maritime Internationale.

L'UE devra élargir ses coopérations avec les Etats-tiers dans le domaine de la sécurité maritime conformément aux stratégies sectorielles de l'UE existantes.

3.5. Faciliter l'acquisition des capacités

Les marchés des moyens maritimes pour la sécurité et celui pour la défense, sont deux marchés traditionnellement distincts qui répondent à deux logiques bien distinctes et à des normes différentes.

L'UE doit aider l'acquisition de capacités de surveillance maritime en mettant en place un cadre de règlement et des actions de coopération favorables à l'activité des chantiers navals en Europe : regroupement des spécifications, recherches en commun, programmes multinationaux ...

Un marché intérieur européen est la condition d'un socle industriel viable et capable de faire vivre une filière navale. La PSDC devrait en être le cadre promoteur. Cela passera aussi par la volonté politique de fédérer les travaux des nations maritimes, auxquelles se joindront celles qui se sentiront concernées pour ébaucher une planification capacitaire et des feuilles de route qui exprimeront de façon collective le besoin (capacités, calendriers). La zone Euro ou l'espace Schengen, pourrait en être le modèle. L'industrie, rassurée par les perspectives d'un tel marché intermédiaire, pourra mener en parallèle la restructuration du secteur pour l'acquisition des capacités navales.

En conclusion, une stratégie maritime de l'UE ne peut se limiter aux seules activités économiques. Elle doit inclure la dimension sécuritaire. La nécessité de la surveillance et du contrôle de cette activité d'importance stratégique s'impose. L'UE doit prendre sa part dans la constitution d'un dispositif défensif et de capacités d'intervention, afin de limiter le risque d'agression inopinée et de maîtriser les situations de crise dont elle considérerait qu'elles peuvent menacer ses intérêts ou son territoire. L'UE bénéficie d'économies d'échelle qui la rendent plus efficiente. Elle est mieux à même de jouer un rôle de puissance maritime, avec le soutien des États maritimes qui font partie de l'UE. Les modalités d'une telle transformation sont déterminantes pour le succès à terme.

, Fédérer l'action maritime au sein de l'UE est un préalable à la mise en place d'une stratégie maritime européenne. . Ce qui est déjà entrepris en ce sens, notamment via les agences européennes, mérite un bilan minutieux et prospectif pour ne pas instituer de redondance ou de lacune. Le cadre « WEIMAR ++ », soit la France, l'Allemagne, la Pologne, l'Espagne, l'Italie, la Belgique, voire le BENELUX, pays qui jouxtent la Baltique, la Mer du Nord, l'Atlantique et la Méditerranée peut servir d'amorce à la mise en place d'une Coopération Renforcée dans le domaine des affaires maritimes.