

DES BASES NAVALES COMMUNES POUR LES MARINES EUROPÉENNES

CF Édouard JONNET

*Stagiaire du 15. Lehrgang Generalstabsdienst/Admiralstabsdienst National (LGAN)
de la Führungsakademie de la Bundeswehr (Hambourg)*

RÉSUMÉ

Les marines océaniques de l'Union européenne (UE) sont confrontées à trois dilemmes : elles doivent défendre simultanément les flancs nord et sud du continent, contrôler les approches maritimes tout en se déployant hors d'Europe et enfin maîtriser le haut comme le bas du spectre des opérations navales. Actuellement, les réponses à ces dilemmes se traduisent par une profusion de coopérations opérationnelles dans le cadre de l'OTAN, de l'UE ou de coalitions, sans autre coordination que celles des états-majors nationaux. Fondée en août 2019, la Présence maritime coordonnée (PMC) doit rationaliser ces opérations navales dans des zones maritimes précises. La Coopération structurée permanente (Permanent Structured Cooperation, PESCO) a quant à elle été établie en décembre 2017 afin de trouver des solutions européennes lorsque des capacités nationales sont insuffisantes. Trois projets PESCO sont consacrés à la logistique, essentiellement dédiés aux forces terrestres. Dans ces cadres, les marines européennes doivent se faire entendre, afin de mettre en place des Bases navales de l'UE (BNUE) qui répondent à leurs besoins et complètent, avec ce volet logistique, la logique opérationnelle de la PMC. Pour autant, ces BNUE ne sont pas des fins en soi : leur raison d'être réside dans leur capacité à soutenir des opérations navales. La cohérence d'ensemble entre la PMC et les projets PESCO serait alors un outil essentiel de la souveraineté européenne.

SOMMAIRE

Introduction : les trois dilemmes des marines de l'UE	2
La PMC : un moyen d'y voir plus clair ?	4
Les projets logistiques de la PESCO.....	7
Une cohérence nécessaire entre PESCO et PMC	9
Conclusion : apprendre à « penser européen »	11

INTRODUCTION : LES TROIS DILEMMES DES MARINES DE L'UE

Des marines océaniques de l'UE de rangs différents...

Les marines européennes sont diverses : leurs tailles, leurs moyens et leurs ambitions sont très variés. Parmi elles, les marines dotées de moyens océaniques ont des vocations globale ou régionale. Les marines à vocation locale n'ont, par définition, pas de capacité hauturière et ne sont pas évoquées dans cette note. Dans la classification d'Hervé Coutau-Bégarie¹, les marines océaniques de l'Union européenne (UE) sont réparties sur trois rangs, du deuxième au quatrième, le premier rang étant occupé seulement par l'US Navy :

- *Depuis le Brexit, une seule marine de deuxième rang, à vocation globale (France)*

À l'inverse de l'US Navy, la Marine nationale ne peut assurer de permanence de moyens dans toutes les mers du globe. En revanche, elle dispose de toutes les capacités mises en œuvre par une marine de premier rang, notamment un porte-avions, des sous-marins nucléaires et des missiles de croisière navals.

- *Trois marines de troisième rang, à vocation régionale (Allemagne, Italie, Espagne)*

Ces marines disposent de matériels relativement variés : bâtiments amphibies et porte-aéronefs pour l'Italie et l'Espagne, frégates antiaériennes et anti-sous-marines, sous-marins à propulsion classique. Elles sont capables de se déployer hors de leurs régions habituelles.

- *Quatre marines de quatrième rang (Pays-Bas, Grèce, Belgique, Danemark²)*

Les marines de quatrième rang sont qualifiées de « sous-régionales aux réelles capacités océaniques », ce qui signifie qu'elles sont capables, ponctuellement, de se déployer loin de leurs ports d'attache, tout en ne disposant que de moyens limités.

Ainsi, sept marines disposent de capacités océaniques réelles au sein de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC). Elles peuvent assurer des déploiements à proximité de l'UE, mais sont aussi en mesure d'envoyer des frégates vers des théâtres lointains, tels les Antilles, le golfe de Guinée ou la zone indo-pacifique.

... mais confrontées à des dilemmes similaires

Malgré des vocations et des rangs différents, les marines de l'UE sont confrontées à des dilemmes similaires et spécifiques, qui ne sont pas nécessairement ceux des autres marines occidentales, au premier rang desquelles l'US Navy, qui dispose de moyens autrement plus importants :

- *Un premier dilemme entre le flanc nord de l'Europe (avec deux théâtres balte et atlantique/arctique) et son flanc sud (avec les deux théâtres pontique et méditerranéen).*

1. Joseph Henrotin, *Les Fondements de la stratégie navale au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2011, p. 123.

2. Membre de l'UE et de l'Initiative européenne d'intervention (IEI), le Danemark ne fait pas partie de la Politique de sécurité et de défense commune, et ne peut donc pas, notamment, participer à des projets PESCO.

Ce dilemme est particulièrement prégnant pour la Marine nationale, seule marine de l'UE disposant de trois façades : Atlantique, Méditerranée et Manche/mer du Nord. La Marine nationale doit, par exemple, assurer la protection du bastion du golfe de Gascogne³ contre les incursions russes, et simultanément déployer des bâtiments en Méditerranée centrale et orientale.

La Deutsche Marine doit aussi déployer des bâtiments en Méditerranée, tout en priorisant ses missions historiques en Baltique et en Atlantique nord⁴.

- *Un deuxième dilemme entre la maîtrise des approches (qu'elles soient au nord ou au sud de l'Europe) et le besoin de projections lointaines, notamment dans l'espace indo-pacifique.*

Pour la Marine nationale, à vocation globale, ce dilemme est particulièrement criant : la défense de la deuxième zone économique exclusive (ZEE) du monde impose une présence permanente, loin de la métropole. Dans ce cadre, la Marine cherche à maintenir son modèle de déploiement constitué d'un ou deux patrouilleurs, un bâtiment logistique et une ou deux frégates de surveillance⁵. Simultanément, les frégates de premier rang doivent se déployer par exemple dans le détroit d'Ormuz ou en mer de Chine méridionale.

Désormais, même les marines à vocation régionale sont confrontées à ce problème. La marine néerlandaise doit être capable de se déployer aux Antilles, et dispose notamment de bâtiments amphibies et d'un Commandement de la marine aux Antilles⁶. Quant à la Belgique, elle déploie régulièrement ses bâtiments en Afrique⁷ ou en océan Indien. Malgré tout, la maîtrise des approches européennes reste structurante pour de nombreuses marines européennes, surtout dans le cadre de l'OTAN.

- *Un troisième dilemme entre le haut (opérations maritimes de haute intensité) et le bas du spectre (sécurité maritime, antipiraterie, lutte contre les trafics, etc.).*

Par contrainte budgétaire, la Marine nationale a longtemps privilégié les programmes d'armement du haut du spectre. Désormais, elle fait face à un besoin urgent de remplacement de ses patrouilleurs, notamment outre-mer, où six nouvelles unités doivent être déployées d'ici à 2022⁸.

De son côté, la Deutsche Marine a fait le choix de disposer, pour des raisons politiques, de frégates dédiées au bas du spectre. L'invasion de la Crimée en 2014 est un avertissement sévère. Désormais, l'Allemagne souhaite disposer de bâtiments aptes aux combats de haute intensité.

3. Sénat, [Comptes rendus de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, Projet de loi de finances pour 2020 - Audition du général Lecointre, chef d'état-major des armées](#), 15 octobre 2019.

4. Andreas Krause, « [Anspruch 60. Historisch Taktische Tagung](#) », 9 janvier 2020.

5. Assemblée nationale, Commission de la Défense nationale et des forces armées, [Audition de l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine](#), 3 juillet 2019.

6. Commandement der Zeemacht Caribisch Gebied.

7. Ministère de la Défense belge, « [Le Godetia comme plate-forme humanitaire](#) », 13 novembre 2019 (consulté le 13 janvier 2020).

8. Sénat, « Comptes rendus de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, Projet de loi de finances pour 2020 - Audition de Mme Florence Parly, ministre des Armées », 15 octobre 2019.

Enfin, plusieurs marines de quatrième rang ont tendance à se spécialiser dans certains types de matériels (la Belgique avec la guerre des mines) ou géographiquement (la Grèce en mer Égée et en Méditerranée orientale).

Les marines de l'UE sont donc confrontées à des défis communs et spécifiques. Comment les marines européennes sont-elles organisées pour résoudre ces dilemmes ? Comment pourraient-elles mieux se coordonner afin d'optimiser l'emploi de leurs moyens limités ?

La profusion de coopérations opérationnelles ne permet pas de rationaliser l'emploi des frégates, ossature essentielle de toute marine. La Présence maritime coordonnée (PMC), encore en gestation, doit permettre de mieux combiner les efforts européens.

Par ailleurs, la profusion de projets PESCO consacrés à la logistique ne permet pas de développer une stratégie claire de soutien aux opérations aéromaritimes, centrée sur les bases navales. En cohérence avec les besoins définis par la PMC, un « collier de perles européen » est pourtant réalisable si les marins se coordonnent pour peser sur les attendus des projets PESCO.

LA PMC : UN MOYEN D'Y VOIR PLUS CLAIR ?

Les marines de l'UE disposent d'assez peu de frégates. Pourtant, celles-ci sont déployées dans une multitude de missions, sans coordination d'ensemble. La PMC peut être un outil essentiel pour optimiser ces déploiements.

Des moyens limités

Évoquer le manque de moyens des marines européennes – notamment les frégates – relève de l'euphémisme. Or, même si leurs capacités et leurs anciennetés diffèrent fortement, les frégates sont un indicateur intéressant, car elles constituent l'ossature des marines actuelles. Lors de sa dernière audition au Sénat, le chef d'état-major de la Marine (CEMM) a d'ailleurs évoqué le problème : « Il faudrait idéalement avoir une frégate dans le détroit d'Ormuz, une autre dans celui de Bab el-Mandeb, une autre devant la Syrie, une autre encore à proximité de la Libye, en Méditerranée orientale, une en Atlantique nord, tout en assurant l'escorte du *Charles de Gaulle* et la surveillance des approches maritimes au large de Brest et Toulon... Depuis maintenant plusieurs années, nous devons choisir nos priorités⁹. »

On retrouve, dans les propos du CEMM, les dilemmes mentionnés en introduction : entre le nord et le sud de l'Europe ; les approches et les théâtres éloignés ; les missions du bas et du haut du spectre.

Au bilan, en janvier 2020, les frégates¹⁰ des marines océaniques de l'UE sont réparties comme suit.

9. Sénat, « Comptes rendus de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, Projet de loi de finances pour 2020 – Audition de l'amiral Prazuck, chef d'état-major de la Marine », 15 octobre 2019.

10. Le terme générique « frégate » regroupe ici les destroyers et les frégates.

Tableau n° 1

Nombre de frégates des marines océaniques de l'UE

Pays	Nombre de frégates	Dont frégates de conception néerlandaise	Dont frégates de conception allemande	Dont frégates de conception française	Dont frégates de conception italienne	Dont frégates de conception franco-italienne	Dont frégates de conception espagnole
France	15 ¹			13		2	
Allemagne	10 ²		10				
Italie	13 ³				11	2	
Espagne	11 ⁴						5
Pays-Bas	6 ⁵	6					
Grèce	13 ⁶	9	4				
Belgique	2 ⁷	2					
Total	70	17	14	13	11	4	5
Danemark ⁸	7 ⁹						

¹ Marine nationale, « [Liste des bâtiments de combat](#) », 14 février 2019.

² Marine allemande, « [Einsatzflotille 2](#) », 14 janvier 2020.

³ Ministère de la Défense italien, « [Frigates](#) », 14 janvier 2020.

⁴ Marine espagnole, « [Fregatas](#) », 14 janvier 2020.

⁵ Ministère de la Défense néerlandais, « [Schepen](#) », 14 janvier 2020.

⁶ Marine hellène, « [Frigates](#) », 14 janvier 2020.

⁷ Ministère de la Défense belge, « [F930 Léopold I^{er}](#) », 14 janvier 2020.

⁸ Le Danemark, non membre de la PSDC mais membre de l'UE, ne peut pas participer à des projets PESCO ou à des projets de défense au sein de l'UE. Ses frégates ne sont donc mentionnées qu'à titre indicatif.

⁹ Marine danoise, « [The royal danish navy](#) », 15 janvier 2020.

Une profusion de coopérations

Ces frégates ne bénéficient pas d'une utilisation rationnelle : elles sont employées dans une multitude de coopérations opérationnelles, quasiment sans autre coordination que celle exercée par chaque état-major national.

L'OTAN immobilise des moyens navals importants, notamment pour mener des exercices¹¹. Certes, ceux-ci permettent de maintenir des compétences, mais ces bâtiments ne pourraient-ils participer à d'autres opérations, comme c'est déjà le cas en mer Égée ?

Toutefois, les missions de l'UE, orientées vers le bas du spectre, ont pris une place grandissante dans les programmes d'activités des frégates. Pour autant, aucun bâtiment de surface ne participe en février 2020 à l'opération EUNAVFOR Med, qui est redéfinie pour faire respecter l'embargo contre les armes en Libye, décidé à Berlin le 19 janvier

11. À titre d'exemple, au cours de l'année 2019, avec trois frégates différentes, les marines océaniques de l'UE ont consacré huit mois et demi de disponibilité opérationnelle pour la seule SNMG1 : L'ESPS *Almirante Juan de Borbon* du 27 mars au 7 juillet, le BS *Leopold I^{er}* du 2 août au 3 novembre, le HNLMS *Van Speijk* du 29 août au 12 novembre, SNMG01, 15 janvier 2020, <https://www.facebook.com/snmg01/>. Dans cette période, la SNMG1 a participé à plusieurs exercices : *Cutlass Fury* au large du Canada en septembre 2019, <https://tridentnewspaper.com/cutlass-fury-19-halifax/>, et *Dynamic mariner* en octobre 2019, https://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=111238, chaque exercice durant une dizaine de jours.

2020. En océan Indien, une seule frégate est déployée au sein d'Atalanta¹². Dans ce cas, la balance entre le bas du spectre (UE) et le haut du spectre (OTAN) semble pencher en faveur de ce dernier.

La coalition multinationale est le troisième modèle de déploiement. L'opération Agénor, qui a débuté fin janvier 2020 dans le détroit d'Ormuz avec la frégate *Courbet*¹³, constitue le dernier exemple en date. Elle répond à un besoin politique, européen, d'afficher une position différente de celles des États-Unis. D'autres coalitions, telles l'*Operation Inherent Resolve* (Chammal pour la France) ou la Task Force 150 sollicitent aussi les frégates européennes.

Au bilan, outre les opérations nationales et les coalitions *ad hoc*, les frégates de marines de l'UE sont réparties dans six déploiements différents¹⁴, sans coordination d'ensemble.

Une optimisation assurée par le PMC ?

Au lieu de devoir « choisir nos priorités », les marins européens pourraient mieux se coordonner afin d'assurer, avec 70 frégates, les missions qui semblent utiles à tous.

Le projet de présence maritime coordonnée (PMC) cherche à répondre à ce besoin d'optimisation, en se fondant notamment sur l'expérience acquise en Méditerranée et dans la Corne de l'Afrique. Approuvée le 29 août 2019¹⁵, la PMC s'inscrit dans le cadre de la stratégie de sûreté maritime, qui prévoit des actions dans des régions proches (Méditerranée, mer Noire) ou éloignées de l'Europe (golfe de Guinée, golfe d'Aden ou même l'océan Pacifique). Cette stratégie est donc, elle aussi, confrontée au dilemme proche/lointain.

Encore au stade expérimental, une première zone d'intérêts maritime (MAI¹⁶) dans le golfe de Guinée doit servir de banc d'essai. Grâce à une présence navale quasi permanente, ces MAI doivent renforcer l'influence politique et opérationnelle de l'UE, améliorer la connaissance de la situation maritime et servir de facilitateur entre les acteurs locaux.

Bien que les modalités de définition de ces MAI restent à préciser, elles pourraient naturellement correspondre aux régions définies par la stratégie maritime de l'UE.

12. La frégate espagnole *Victoria*, de type O. H. Perry, Site internet d'EUNAVFOR, « [Deployed units - surface vessels](#) », 17 janvier 2020.

13. Ministère des Armées, « [Florence Parly passe le nouvel an 2020 en compagnie des 180 marins de la frégate Courbet](#) », 3 janvier 2020.

14. Deux SNMG, deux missions de l'OTAN, une mission de l'UE et l'opération Agénor.

15. Blog Bruxelles2, « [Les ministres de la Défense ouvrent la porte à un mécanisme de présence maritime coordonnée](#) », 29 août 2019 (consulté le 18 janvier 2020).

16. Maritime Area of Interests.

LES PROJETS LOGISTIQUES DE LA PESCO

Prévue par le traité de Lisbonne, la Coopération structurée permanente (PESCO¹⁷) a été établie formellement en décembre 2017¹⁸. Depuis, les 25 États membres de la PESCO¹⁹ ont proposé des projets dans de nombreux domaines. En pratique, ces projets sont animés par des officiers affectés dans les états-majors nationaux. Trois projets PESCO sont consacrés à la logistique, dans un cadre interarmées où le volet terrestre domine. Disposant d'un parc de frégates construites en Europe, les marines océaniques de l'UE pourraient se coordonner afin que leurs besoins soient mieux pris en compte dans les projets PESCO.

Un parc de frégates en voie d'homogénéisation ?

Toutes les marines océaniques de l'UE sont membres de l'OTAN, ce qui assure leur interopérabilité. En outre, toutes ces frégates ont été construites²⁰ par des chantiers navals européens. L'essentiel des compétences techniques sont donc présentes au sein de l'UE, et du personnel peut être envoyé dans une base navale d'accueil en cas d'avarie.

En outre, le paysage industriel européen, traditionnellement morcelé et concurrentiel, tend à se regrouper lentement : la concurrence extra-européenne est une contrainte grandissante qui obligera les industriels du continent – dépendants des exportations – à se regrouper pour rester compétitifs. Cet environnement est un facteur tendant, à terme, à faciliter la coopération logistique entre Européens.

L'Initiative européenne d'intervention (IEI)²¹ est un autre facteur d'intégration des marines océaniques européennes. Elles en sont toutes membres, à l'exception pour l'instant de la Marina Militare et de la Marine hellène. L'exception transalpine ne devrait pas durer, l'Italie ayant annoncé en septembre 2019 son intention de rejoindre l'IEI²². Concernant la Grèce, la participation d'une frégate au groupe aéronaval²³ et le projet d'achat de deux frégates françaises²⁴ démontrent une volonté réelle d'interopérabilité.

17. Permanent Structured Cooperation.

18. Site officiel de la PESCO, « [About PESCO](#) », 19 février 2020.

19. Les 27 États membres de l'UE sauf le Danemark qui ne fait pas partie de la PSDC et Malte, qui a décliné l'offre de participation.

20. En outre, hormis les frégates espagnoles de type *Santa Maria* (O. H. Perry) construites sous licence américaine, toutes les frégates ont été conçues dans un État membre de l'UE.

21. Direction générale des relations internationales et de la stratégie, « [L'initiative européenne d'intervention](#) », 26 février 2019.

22. Site internet Opex360, « [L'Italie a l'intention de rejoindre l'initiative européenne d'intervention lancée par la France](#) », 20 septembre 2019.

23. Ministère des Armées, « Dossier de presse mission Foch, déploiement de la TF473, janvier 2020 – avril 2020 », 22 janvier 2020.

24. Naval Group, « [Naval Group lance la construction de la première frégate numérique de la Marine nationale](#) », 24 octobre 2019.

La logistique navale dans trois projets PESCO

Trois projets PESCO sont consacrés à la logistique des opérations : LogHub, Military Mobility (MM) et Co-basing. Coordonné par l'Allemagne, le Network of logistic Hubs in Europe and support to Operations²⁵, en abrégé LogHub, a pour objectif de développer un réseau logistique en Europe. Un volet naval est prévu, notamment à Chypre, où des munitions pourraient être prépositionnées. La bascule rapide du bas vers le haut du spectre est ici recherchée.

La nature du projet néerlandais de Military Mobility est plus stratégique, voire politique. Principalement, MM rationalise les procédures de transport transfrontalières et veut les inclure dans les exercices militaires. L'approche est résolument interarmées et centrée sur le territoire européen, sans être limitée géographiquement, en théorie.

Quant au projet de Co-basing français, il n'est pas limité à l'Europe. Il envisage de partager des bases outre-mer, y compris des bases navales. Ainsi, l'utilisation commune de bases est envisageable dans les Antilles, notamment avec les Néerlandais, mais aussi à Djibouti, en cas d'évacuation de ressortissants européens dans la région.

En résumé, le Co-basing se consacre à l'outre-mer et le LogHub à l'Europe, alors que Military Mobility ambitionne de couvrir toutes les questions logistiques.

Les Bases navales de l'UE (BNUE) et le réseau Ithaque

Des bases navales de l'UE (BNUE) permettraient de répondre aux besoins logistiques des navires européens en déploiement. Ces bases pourraient être conçues et entretenues par les projets PESCO précités, en fonction de leur position géographique : LogHub en Europe et Co-basing hors d'Europe.

Or, les projets PESCO ne sont pas pilotés par des marins, mais par des officiers de l'armée de terre. Certes, les officiers de marine sont consultés régulièrement, mais la partie navale de chaque projet n'est pas une fin en soi, et n'est finalement qu'un complément de la partie terrestre.

Pourtant, ce besoin de coordination navale a du sens : en effet, un bâtiment en déploiement vers une zone « Co-basing » peut être amené à ravitailler en route dans une base « LogHub ». Cette nécessaire fluidité des flux logistiques, imposée par le milieu marin, n'est pas prégnante dans la logique terrestre. Pourtant, à l'instar de la PMC qui coordonne les navires, un organe de pilotage, appelé « réseau Ithaque », pourrait coordonner les bases navales.

Pour se faire entendre, la voix des marins doit être accordée en amont des réunions PESCO. Chacun des six états-majors des marines devrait nommer un référent unique, chargé du suivi de ces trois projets PESCO²⁶. Les sept États membres concernés appartiennent aux

25. Conseil de l'UE, « [Permanent structured cooperation \(PESCO\)'s projects – Overview](#) », 12 novembre 2019.

26. Les marines belge et néerlandaise, fortement intégrées, disposent d'un état-major commun.

projets MM et LogHub, et cinq d'entre eux appartiennent au projet de Co-basing²⁷, ce qui garantit la fluidité des échanges.

Au vu de la nature de Military Mobility, les Pays-Bas pourraient assurer le secrétariat de la structure de coordination.

Au bilan, les objectifs du réseau Ithaque seraient les suivants :

- Élaborer des demandes communes pour les BNUE (ouverture ou mise à disposition de bases, mise à disposition de matériels et de personnels, rédaction de procédures spécifiques, etc.) à émettre au sein de chaque projet PESCO.
- S'assurer de la cohérence des aspects navals des différents projets²⁸.
- Informer chaque état-major national des capacités potentielles des projets PESCO, ceux-ci pouvant soutenir des missions de l'UE, de l'OTAN ou de coalitions *ad hoc*.
- Conseiller le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) sur les aspects logistiques de la PMC.

UNE COHÉRENCE NÉCESSAIRE ENTRE PESCO ET PMC

Des gains possibles pour toutes les marines de l'UE

Les marines de l'UE n'ont pas les ressources pour mener toutes leurs missions, et doivent donc trouver des solutions innovantes.

Grâce au réseau Ithaque, ces marines pourraient bénéficier d'infrastructures d'autres États membres pour se déployer loin de leurs ports d'attache. C'est déjà le cas à Abu Dhabi où, dans le cadre de l'opération Agénor, les marines néerlandaise et danoise sont accueillies dans la base navale française. À Djibouti, l'Italie et la France sont présentes, ainsi que l'Allemagne et l'Espagne par intermittence. Le réseau Ithaque permettrait d'y mutualiser les moyens et d'optimiser les coûts. Aux Antilles, la France et les Pays-Bas se coordonnent au sein de l'IEI. Des bases navales communes seraient, là encore, une source de rationalisation.

En Europe, le financement des infrastructures militaires coûte cher, et celles-ci ont souvent vocation à accueillir des bâtiments des autres marines de l'UE. Les États pourraient bénéficier de financements européens pour entretenir leurs bases navales.

Enfin, l'ouverture de nouvelles bases navales n'est envisagée par aucun État de l'UE. Or, de nouveaux théâtres pourraient nécessiter des déploiements réguliers, dont les coûts pourraient être limités par un point d'appui permanent.

27. La France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, l'Espagne sont membres du Co-basing. La Grèce et l'Italie en sont absentes. Pour autant, le besoin de coordination navale avec le LogHub et le MM pourrait les encourager à rejoindre le projet.

28. À titre d'exemple, le projet de base navale chypriote de LogHub n'est pas coordonné avec la base navale de Djibouti, concernée par le Co-basing. Or, un bâtiment en déploiement en Océan Indien peut s'arrêter à Chypre à l'aller et au retour.

Des opérations et des bases navales à découpler

L'UE ne peut être crédible sans des déploiements réguliers de bâtiments européens s'appuyant sur un réseau de bases navales. Toutefois, contrairement aux opérations terrestres ou aériennes, les opérations aéromaritimes peuvent se déployer avec une chaîne de commandement différente des bases navales qui les soutiennent.

Ainsi, l'opération Agénor dans le détroit d'Ormuz, multinationale et européenne, est soutenue par la base navale française d'Abu Dhabi, qui reste sous commandement national. Les frégates sous commandement de l'OTAN font régulièrement escale à Rota, qui est une base espagnole largement financée par les États-Unis.

Pour des opérations qui ne sont pas sous une chaîne de commandement de l'UE, les BNUE pourraient donc améliorer l'endurance à la mer des navires, en Europe et dans le monde. À titre d'exemple, une BNUE à Chypre – qui participe au LogHub – constituerait un point d'appui intéressant pour la présence navale européenne dans les eaux, souvent contestées, de la Méditerranée orientale.

La PMC comme cadre des BNUE

La cohérence entre la PMC et les BNUE pourrait être pilotée par le Service européen pour l'action extérieure (SEAE).

Chaque État membre devrait renseigner la PMC dès qu'un de ses navires entre dans une zone pour une mission donnée. En parallèle, le réseau Ithaque coordonnerait les bases navales de la même zone, afin d'assurer le soutien des navires européens. Ce soutien ne peut être optimisé sans connaître les programmes de déplacement des bateaux coordonnés par la PMC. En Europe, les BNUE peuvent être colocalisées avec des bases navales de l'US Navy, telle Rota. En dehors d'Europe, une colocalisation n'est pas souhaitable si l'UE désire développer une politique autonome. Ainsi, Bahreïn ou Singapour ne sont pas des points d'appui à rechercher en priorité. En revanche, Abu Dhabi – où la France est déjà implantée – et les bases navales malaisiennes de Sarawak sont des options intéressantes.

Le réseau Ithaque au cœur de l'écosystème de soutien naval

La PMC doit donc s'appuyer sur le réseau Ithaque pour faire le lien avec les projets PESCO et développer une logistique navale d'ensemble. *In fine*, le réseau Ithaque est un groupe de travail réunissant les marines des sept États membres de l'UE dotés de marines océaniques. Le réseau pourrait se réunir deux fois par an, et exprimer formellement ses besoins aux projets PESCO, par le biais d'un secrétariat permanent.

Les officiers « Ithaque » sont idéalement des officiers des divisions logistique (N4) de chaque état-major national, ainsi que les marins de la Task Force Logistique néerlandaise,

en charge de la Military Mobility. Ainsi, la coordination entre les besoins logistiques nationaux et les recommandations du réseau Ithaque seraient garanties.

Le schéma en annexe synthétise les relations de l'écosystème de soutien naval (réseau Ithaque et BNUE) avec les institutions de l'UE et les États membres.

CONCLUSION : APPRENDRE À « PENSER EUROPÉEN »

Même si le budget de la Military Mobility se limite à 2,5 milliards entre 2021 et 2027 – ou moins – il doit profiter en partie aux marines européennes²⁹. Réunies au sein du réseau Ithaque, les marines océaniques européennes doivent donc s'emparer des projets logistiques de la PESCO et développer des Bases navales de l'UE. Pour donner leur pleine mesure opérationnelle, l'association entre les BNUE et la PMC est indispensable.

Au-delà du réseau Ithaque, des projets PESCO ou de la PMC, l'enjeu de ce type de coopération est bien plus profond. En effet, il s'agit, surtout de « penser européen³⁰ ». Et penser européen, c'est d'abord être capable de s'affranchir des Américains et aussi, dans une moindre mesure, des Britanniques. Or, pour les marines européennes très intégrées à l'OTAN, cette démarche n'a rien de naturel.

La participation de frégates européennes à l'escorte du *Charles de Gaulle* est une première étape encourageante. Désormais seul pays disposant d'une marine de second rang au sein de l'UE, la France pourrait élargir sa réflexion stratégique vers des coopérations, exclusivement européennes, sans le groupe aéronaval.

Plus généralement, la *westlessness*, à savoir le retrait de l'Occident des affaires internationales, est un sujet de débats en Europe. Le réseau Ithaque peut être un élément de réponse à cette inquiétude.

L'auteur souhaite remercier M. Pierre Haroche pour son soutien et ses conseils avisés.

29. Site Internet Bruxelles2, « [Budget 2021-2027 - MFF - La défense, la sécurité et la politique extérieure fragilisées, le rabot finlandais décrypté](#) », 17 janvier 2020.

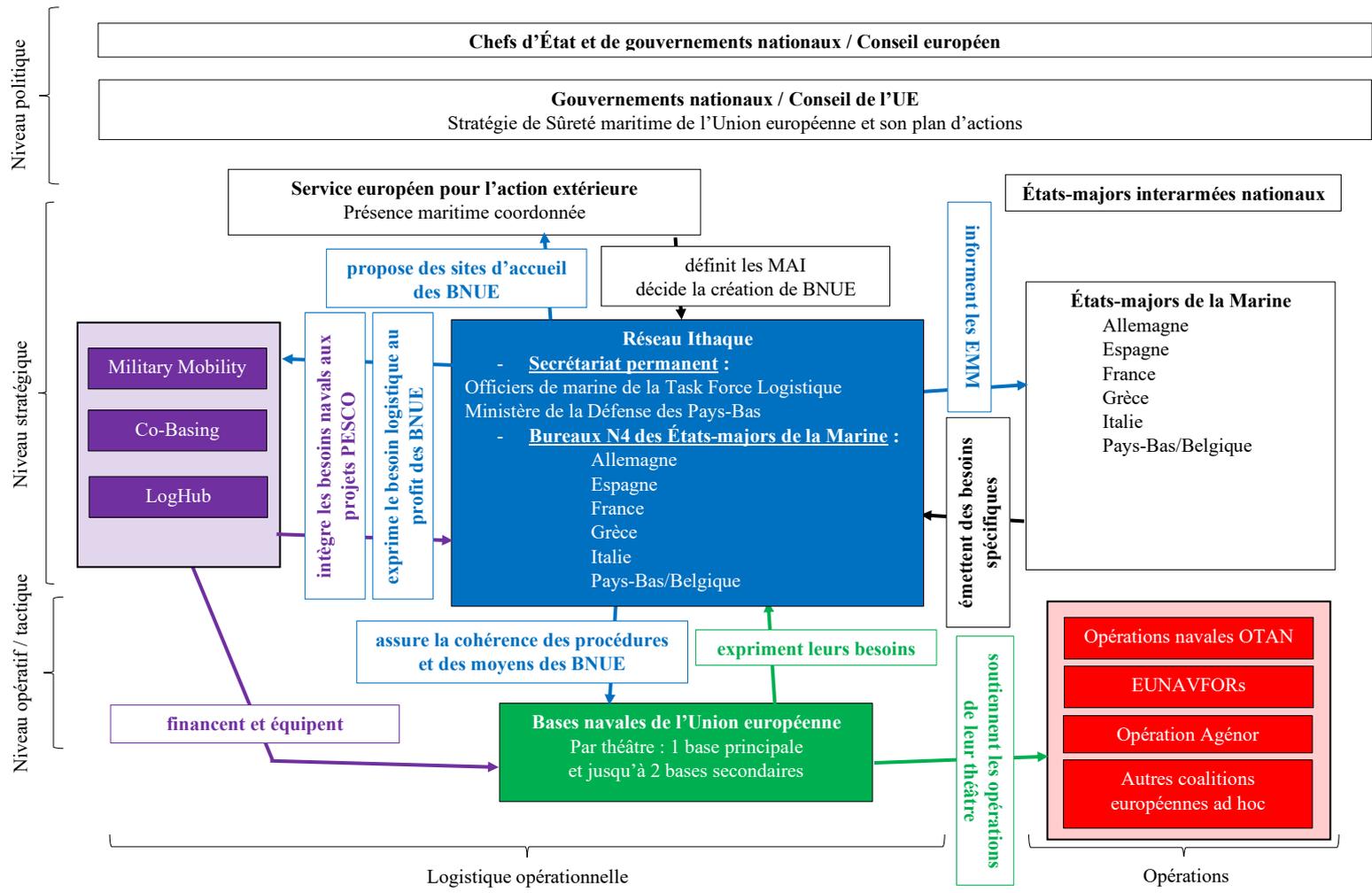
30. Ministère des Armées, « [L'EMA, une machine de guerre au service du CEMA](#) », 26 septembre 2018.

Annexe n° 1

Plan d'actions

Thème	Pilote	Actions
Organisation	SEAE	Définir l'instance de pilotage de la PMC, sous l'autorité du SEAE.
Organisation	SEAE	Établir le secrétariat permanent du réseau Ithaque, chargé de coordonner les besoins logistiques des marines avec les BNUE.
Organisation	SEAE	Désigner au sein du SEAE le responsable de la coordination entre la PMC et le réseau Ithaque.
Organisation	PMC	Définir et mettre en œuvre les mécanismes de coordination des bâtiments européens dans la première zone d'intérêt maritime (MAI) « golfe de Guinée » (Quel bâtiment fait quoi ? où ? quand ? comment ?)
Organisation	PMC	Proposer au SEAE de créer une MAI pour chaque région listée dans la partie B du plan d'actions de l'EU Maritime Security Strategy de juin 2018, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> - mer Méditerranée - mer Noire - mer Baltique - mer du Nord - océan Atlantique - Antilles - golfe de Guinée - océan Indien septentrional (mer Rouge – golfe Arabo-persique) - océan Indien occidental (Corne de l'Afrique) - océan Indien oriental (Malacca, mer de Chine méridionale) - Arctique
Opérations	PMC	Pour chaque MAI, définir un niveau minimal de présence maritime européenne (nombre et nature des bâtiments déployés pendant un nombre de jours minimal par an).
Opérations	PMC	Proposer aux états-majors nationaux des optimisations de programmes d'activités des bâtiments, afin d'assurer les présences maritimes européennes (définies par l'action précédente).
Logistique	Ithaque	Pour chaque MAI, proposer au SEAE une base navale de référence, chargée d'assurer le rôle de hub logistique.

Schéma de fonctionnement du réseau Ithaque



Le capitaine de frégate Édouard Jonnet est ingénieur et sous-marinier. Entré dans la Marine en 2004, il a servi sur sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et sous-marins nucléaires d'attaque. Il a rejoint la Führungsakademie de la Bundeswehr en 2018, en tant que stagiaire français en échange en Allemagne.

Contact : edouard.jonnet@intradef.gouv.fr