Schuman Paper

n°794

10 juin 2025

Didier PIATON

La mer au cœur des intérêts stratégiques de l'Europe

Un regard européen vers l'océan et ses défis

Le retour d'une conflictualité oubliée, dans le quotidien comme dans le subconscient des démocraties européennes depuis la fin de la guerre froide, nous invite à revisiter les fondements de la géostratégie et la place qu'y occupent les [océans](#). L'Europe est une île au sens de la géostratégie : elle dispose dans le domaine maritime de nombreux atouts.

Dans l'ère nouvelle ouverte par la guerre d'agression russe en Ukraine et dans le contexte d'un « décentrement du monde »[1], l'Union européenne affirme progressivement une identité stratégique propre. La démarche européenne impulsée au début de l'année 2025 pour offrir des garanties de sécurité à l'Ukraine, sous la double pression des opérations militaires russes et du revirement diplomatique américain, illustre le besoin de franchir un nouveau cap.

Pour se hisser au niveau de ses ambitions, l'Europe doit s'appropriier pleinement la dimension géostratégique du domaine maritime.

L'EUROPE EST MARITIME

Sur un plan géographique, l'Europe est une péninsule : ce promontoire formant la partie occidentale de la masse eurasiatique est bordé par l'océan Atlantique à l'Ouest, l'Arctique au Nord, la mer Méditerranée au Sud, qui en dessinent une frontière naturelle.

Sa frontière terrestre de la Finlande à la Bulgarie, située entre mer Baltique et mer Noire, est son

plus grand défi stratégique, depuis qu'est piétiné le [mémoire de Budapest](#).

L'Europe est ainsi délimitée par 66 000 kilomètres de côtes : cette longueur fait de l'Union européenne l'une des entités politiques avec la plus grande frontière maritime au monde. En comparaison, les quelque 15 000 kilomètres de frontières terrestres de l'Union européenne représentent seulement 18% du total de ses frontières. Les frontières de la Russie avec l'Union européenne en représentent moins de 3%[2], ce qui permet de remettre à sa place la notion d'encerclement parfois avancée par la Russie pour déplorer l'élargissement des institutions européennes ou euro-atlantiques.

Son littoral ouvert sur l'Arctique la situe également en bonne position en vue d'une exploitation, au rythme de leur dégel, des voies directes vers le Pacifique. Les passages du Nord-Ouest au large du Canada et du Nord-Est au large de la Russie offriront à terme[3] une alternative au canal de Suez ou au détour par le Cap de Bonne-Espérance. Les visées anciennes des Etats-Unis sur le Groenland[4], qui s'expriment sans fard diplomatique avec la nouvelle présidence américaine en ce début 2025, viennent donner un coup de projecteur sur le caractère stratégique de la région Arctique.

Comme le rappelle la [stratégie maritime](#) de l'Union européenne actualisée en 2023, ses États membres forment la plus grande zone économique exclusive combinée au monde. A ce

[1] Pierre Haroche « dans la forge du monde » (Fayard, 2024) décrit l'accroissement du poids de l'Asie du Sud-Est dans la géopolitique mondiale et l'affaiblissement relatif de l'Europe

[2] 2250 km, dont plus de la moitié avec la Finlande

[3] Les grandes compagnies maritimes restent encore prudentes sur cet itinéraire, encore parsemé de difficultés sur le plan de la navigation et manquant de points d'appui logistiques

[4] Le président Andrew Johnson tenta d'acheter le Groenland au Danemark en 1867, arguant de l'appartenance de celui-ci à l'espace géographique américain

titre, l'Europe a un rôle de premier plan dans la sécurité et la préservation des espaces maritimes mondiaux, biens communs de l'humanité, et dans la promotion d'un droit international (notamment [Convention de Montego Bay](#) ou [traité BBNJ](#)) qui en fixe les règles d'un usage pacifique.

Cette géographie est à l'origine de ses immenses atouts maritimes constitués à partir de la fin du Moyen Âge lorsque des nations européennes ont décidé de se tourner vers la mer. Héritière de ce choix stratégique, l'Union européenne possède des ports majeurs pour son économie, bien situés sur les voies de circumnavigation les plus directes, même si les [plus importants en volume](#) sont désormais en Asie, notamment en Chine.

Son industrie maritime est puissante : les trois leaders mondiaux du transport maritime sont européens[5]. Son industrie navale possède la capacité de construire tous les types de navires de guerre et drones navals, avec là aussi des entreprises de classe mondiale[6] qui arment les grandes marines européennes et possèdent un savoir-faire apprécié à l'export.

Dans une [mondialisation avant tout maritime](#), le cadre géographique de l'Europe, presque île de l'Eurasie, impose d'inscrire la maîtrise des océans, depuis les fonds marins jusqu'à l'espace sus-jacent, comme un pilier de la construction de son identité stratégique.

LA PUISSANCE MARITIME, FONDEMENT DE LA STRATÉGIE GÉNÉRALE

Le retour de la conflictualité coïncide avec « l'heure des prédateurs » décrite par Giuliano da Empoli[7] et l'exercice désinhibé du pouvoir. Il appelle à un « réveil stratégique » des démocraties européennes, pour reprendre un terme largement employé de nos jours[8].

Tirer les conséquences de cette tendance bien installée relève de la stratégie générale. Il convient de la revisiter à l'échelle du temps long et des « grands espaces » qui permettent de distinguer précisément la stratégie de l'action tactique.

Depuis quelques années, l'approche géostratégique[9] ajoute aux milieux - de confrontation - physiques traditionnels (terrestre, maritime, aérien) un espace contigu (exo-atmosphérique), des espaces immatériels (numérique, électromagnétique) et même un champ cognitif[10], celui des perceptions[11], qui est en réalité l'ultime objectif de la confrontation.

L'un des enjeux majeurs est l'intégration des effets produits collectivement dans ces « grands espaces » géostratégiques, au premier rang desquels son espace maritime.

Le deuxième de ces enjeux, autre pilier de la géostratégie, est ce qu'on appelle la profondeur stratégique. C'est le « grand espace » euro-atlantique qui donne à l'Europe depuis près d'un siècle une profondeur stratégique indispensable face à la masse eurasiatique. Théâtre de confrontation de la guerre froide[12], le cadre politique et militaire de l'Alliance atlantique conserve à cet égard sa pertinence[13].

Pour autant, à l'heure où la politique étrangère américaine demande aux Européens, en des termes plus explicites que jamais, d'assumer davantage le poids de leur sécurité, il s'agit de retrouver une dimension plus européenne à cette profondeur stratégique.

Duale par nature, il s'agit pour le volet civil de la libre circulation du trafic maritime et du libre accès à l'économie bleue. Ceci suppose une capacité à entretenir une connaissance des océans, des modes opératoires et des savoir-faire associés[14].

Le volet militaire est celui de la liberté d'action et de la capacité à combattre des flottes de guerre européennes. Nos flottes œuvrent pour la sécurité des activités en mer et la préservation de certains savoir-faire uniques. Elles garantissent dans tout le continuum compétition-contestation-affrontement[15] un rapport de force dissuasif vis-vis d'un compétiteur stratégique désireux de s'en prendre à nos intérêts, en mer ou ailleurs.

A titre d'illustration, elles permettent de contrer les tentatives de territorialisation des espaces maritimes

[5] Maersk (DK), MSC (IT-CH) et CMA CGM (FR)

[6] Naval Group (FR), TKMS (DE), Fincantieri (IT), Saab Kockums (SE), Damen (NL), Navantia (ES) et BAE Systems (UK)

[7] Giuliano da Empoli (Gallimard, 2025)

[8] Jean-Baptiste Jeangène Vilmer « le réveil stratégique, essai sur la guerre permanente » (Seuil, 2024), avec une contribution du général d'armée Thierry Burkhard, chef d'état-major des armées françaises

[9] Philippe Boulanger « Introduction à la géostratégie » (la Découverte, 2023)

[10] Approche appelée en France « multimilieux et multichamps » (M2MC), elle prend le relais du concept américain de multi-domain operations depuis les années 2010, qui poursuit son développement à l'OTAN au sein du commandement stratégique de la transformation (SACT)

[11] Ce dernier justifie l'adoption par la revue nationale stratégique de 2022 de la fonction stratégique « influence »

[12] Sherry Sontag, Christopher Drew « Blind Man's bluff, the untold story of American submarine espionage » (Perennial, 1998)

[13] La décision de l'OTAN en 2018 de créer un commandement interarmées à Norfolk (JFC Norfolk) traduit le regain d'intérêt pour la dimension stratégique de ce grand espace, oubliée depuis la fermeture du commandement historique de l'Atlantique (SACLANT)

[14] Étude sur les transports maritimes CNUCED, 2024. Introduction de la secrétaire générale Rebeca Grynspan: « Le développement d'un transport maritime durable et résilient n'est pas seulement souhaitable, il est une nécessité stratégique. »

[15] Vision stratégique du chef d'état-major des armées (France) en 2021

en mer Méditerranée[16] dont la réapparition traduit le retour des rapports de force et du fait accompli.

Il y a plus d'un siècle, à une époque déjà marquée par de grandes transformations technologiques et géopolitiques, l'amiral américain Mahan était celui qui avait le mieux décrit ce rôle de la puissance maritime dans la compétition mondiale. Excellent stratège, il avait aussi formulé une vision qui dépassait la simple puissance navale militaire, en analysant les dynamiques du pouvoir mondial[17]. Il ne voyait pas la puissance maritime comme une variable indépendante, mais comme le résultat d'une combinaison complexe de facteurs : géographie, démographie, capacité industrielle et choix politiques. Sa vision reste étonnamment pertinente.

Enfin, volet beaucoup plus récent mais hautement symbolique d'une dimension maritime directement au service de la stratégie générale, la force de dissuasion nucléaire océanique[18] n'a pas pour objectif premier de combattre en mer mais, le cas échéant, depuis la mer jusqu'à ses cibles en passant par l'apogée de ses missiles balistiques. Mais son seul vrai succès sera obtenu dans le champ des perceptions d'un adversaire dissuadé de s'en prendre à nos intérêts au-delà d'un seuil qu'il ne connaît pas.

Si la France a fait le choix de rester en dehors du groupe des plans nucléaires de l'OTAN, sa récente proposition de discuter du caractère européen de sa dissuasion nucléaire indépendante participe de façon inédite et roborative à cette construction stratégique.

Ainsi les responsables européens ne peuvent-ils ignorer l'importance d'une puissance navale non seulement gardienne des mers, mais surtout garante d'une dimension maritime indispensable à sa sécurité globale, à la construction de son identité stratégique et à sa place dans le monde.

UN NOUVEAU CAP À FRANCHIR POUR UNE EUROPE PLUS STRATÉGIQUE

L'absence de capacités militaires robustes mobilisables collectivement, malgré l'engagement de l'UEO, n'a

pas permis à l'Europe de pallier les échecs de l'ONU dans les crises balkaniques post-guerre froide. Ceci a entraîné in fine le recours aux Américains et à l'OTAN au plus fort de ces crises.

Depuis cette époque, la lente édification d'une identité stratégique européenne s'est poursuivie en phase avec l'édification d'une [politique européenne de sécurité et de défense](#) qui s'attachait à ne pas dupliquer ni préempter l'OTAN et son [concept stratégique](#).

Les développements récents d'une culture stratégique commune sont marqués par le lancement en 2020, sous présidence allemande, de la « [Boussole stratégique](#) » adoptée en mars 2022 sous présidence française, quelques jours après le déclenchement de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, puis par le [livre blanc de la défense européenne](#) en 2025. Dans sa [revue nationale stratégique](#), la France réaffirme le besoin d'une réelle capacité d'action de l'Europe.

La maîtrise des mers, qui requiert constance et vision de long terme, doit s'envisager dorénavant à l'échelle européenne pour pouvoir peser face aux grands compétiteurs stratégiques du XXI^e siècle. La Boussole en prône le renforcement. La [stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne](#) actualisée en 2023 vise à promouvoir les activités liées à l'économie bleue et les intérêts en mer, à s'attaquer aux conséquences du changement climatique et à renforcer les instruments de surveillance maritime, notamment pour la protection des infrastructures maritimes critiques.

Par ailleurs, les [opérations](#) navales de l'Union européenne ou sous leadership européen ces dernières années traduisent une ambition dans laquelle la France prend une part active. Elles ont contribué à forger une expérience indiscutable[19], alors que dans la région d'Ormuz et en mer Rouge, les Américains, suivis par les Britanniques, ont fait le choix de modes opératoires différents justifiant la mise sur pied d'opérations distinctes même s'il est probable qu'existait entre elles un niveau de coordination minimal au niveau tactique.

Ces progrès sont donc significatifs et apportent la démonstration de la croissance de l'identité stratégique

[16] Voir l'étude (FMES, 2023)

[17] Alfred Thayer Mahan « [The Influence of Sea Power upon History](#) » (1890) a influencé les politiques navales des États-Unis, du Royaume-Uni et d'autres grandes puissances

[18] La FOST, force océanique stratégique de la Marine nationale, stratégiquement liée aux FAS, forces aériennes stratégiques de l'Armée de l'air et de l'Espace dans la doctrine nucléaire de la France

[19] Les opérations Atalanta dans le golfe d'Aden, Irini en mer Méditerranée, Aspides en mer Rouge sont toujours actives, l'opération Agenor/EMASOH dans la région du détroit d'Ormuz a pris fin en 2024.

européenne. Pour autant, les défis géopolitiques imposent d'aller au-delà du domaine de la sûreté maritime et de la basse intensité, déjà dépassée dans le cas de l'opération Aspides[20], de façon à couvrir tout le spectre de la puissance navale.

Désormais, un cap supplémentaire doit être franchi. Les vents étant opposés, il faut se mettre au « près serré », allure inconfortable mais nécessaire pour remonter au vent et, selon cette métaphore, prendre une voie jugée peut-être irréaliste il y a peu, devenue indispensable actuellement.

Abordée sous un angle opérationnel, cette voie repose concrètement sur l'accélération de la convergence européenne de la base industrielle et technologique de défense européenne (BITDE) pour obtenir la masse et l'interopérabilité des forces navales et sur la mise sur pied d'un commandement maritime intégré, dès le temps de paix, pour en garantir l'agilité et la coordination.

UNE CONVERGENCE INDUSTRIELLE ACCRUE POUR RETROUVER DE LA PROFONDEUR STRATÉGIQUE

La nécessité d'une convergence de la BITDE est bien perçue, et depuis longtemps. Si l'Europe est active dans ce domaine avec la stratégie industrielle de défense européenne [EDIS](#) et le programme pour l'industrie de la défense [EDIP](#) initiés en 2024, elle doit accélérer cette dynamique en s'appuyant sur un tissu industriel possédant une excellente expertise. Il s'agit de favoriser l'innovation tout en limitant les effets indésirables de la compétition à l'export et, à l'heure d'une nouvelle révolution numérique, de s'approprier les standards permettant de garantir la meilleure interopérabilité des plateformes de combat, c'est-à-dire leur capacité à combattre ensemble[21].

En complément des industries de défense, cette intégration doit prendre en compte l'impératif de se doter d'une flotte stratégique européenne, composée de navires civils pour assurer les flux logistiques et de transports de personnels[22].

Ainsi, l'intégration des volets industriels est essentielle pour permettre de retrouver une profondeur stratégique au sein même de l'espace européen. Nous savons désormais qu'elle n'est pas garantie de façon inconditionnelle par le lien transatlantique.

UN COMMANDEMENT MARITIME PERMANENT POUR POUVOIR AGIR EN TOUT TEMPS

Délivrer des effets stratégiques dans le continuum compétition-contestation-confrontation est indispensable, dès le temps de paix, pour garantir la première des fonctions stratégiques qu'est la dissuasion, mais aussi pour lutter efficacement contre les menaces hybrides et interpréter les évolutions de l'environnement.

C'est la raison pour laquelle nos états-majors nationaux, comme ceux de l'OTAN, sont permanents. Les outils de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC), sans capacité permanente au niveau opératif, ne sont pas encore adaptés à faire face à toutes les formes de conflictualité.

Garantir cette permanence à l'Europe pourrait s'appuyer en théorie sur l'OTAN, en activant les accords dits « Berlin+ » qui présentent sur le papier l'avantage d'une non-duplication des moyens européens. Dans le domaine naval, cette capacité pourrait ainsi s'adosser sur le commandement maritime allié ([MARCOS](#)) qui joue ce rôle à l'échelle euro-atlantique, avec son interface avec le monde maritime. Indépendamment de l'inconvénient de la localisation de cet état-major, en dehors de l'Union européenne depuis le Brexit, ces accords sont verrouillés par les Alliés non européens qui n'hésitent pas à utiliser leur veto politique[23].

Un profond changement d'approche est donc requis pour créer un commandement maritime permanent en Europe. Ce commandement doit pouvoir planifier et commander des opérations au niveau opératif[24], des opérations navales interalliées, interarmées y compris de haute intensité, avec un centre de situation permettant d'entretenir une évaluation des situations navale et maritime.

[20] Les défenses anti-aériennes des frégates de la Marine nationale déployées en mer Rouge ont été mises en œuvre à plusieurs reprises depuis novembre 2023 face à des attaques des milices Houthis par drones et missiles balistiques

[21] En s'inspirant des standing NATO agreement (stanag) dont l'efficacité s'étiole avec la divergence des choix technologiques au sein de l'Alliance, l'intérêt industriel national ayant pris le dessus sur l'expression d'un besoin militaire partagé

[22] Les Etats-Unis, grâce au Jones Act (1920), ont les moyens d'asseoir leur puissance navale

[23] Une seule opération s'inscrit dans ces accords : Althea en Bosnie-Herzégovine

[24] Exercice du commandement se situant au niveau d'un théâtre d'opérations

La plénitude d'une intégration stratégique sera obtenue en combinant les volets militaire et civil, industriel et opérationnel, de protection et de défense à l'échelle de l'Europe.

Pour le domaine maritime, les deux voies décrites doivent permettre à la fois d'assurer la continuité stratégique du temps de paix au temps de guerre, de calibrer efficacement la posture dissuasive dans le domaine conventionnel, et d'assurer, comme le font en France les trois préfectures maritimes, un rôle de protection dual (préservation des espaces marins, lutte contre les atteintes à l'environnement ou les trafics illicites, sauvetage en mer, etc.). Comme toute avancée européenne, ces réformes nécessitent une

convergence d'abord politique : il y a lieu d'espérer que cette convergence ne se fasse pas sous la contrainte d'une nouvelle surprise stratégique mais bien par la volonté de dirigeants éclairés.

Puissent ces quelques lignes contribuer à une prise de conscience des multiples enjeux des océans, biens communs de l'humanité, et de leur importance stratégique afin d'inverser [l'adage](#) selon lequel « *les larmes ont un goût salé pour rappeler aux souverains déçus la mer qu'ils ont négligée* »[25].

[25] Michel Tripier « [le Royaume d'Archimède](#) » (*Economica*, 1993)

Vice-amiral d'escadre (2S) Didier Piaton

Professeur associé à Sorbonne Université

Chercheur associé à la FMES

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :

www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

ISSN 2402-614X

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la seule responsabilité de l'auteur.

© Tous droits réservés, Fondation Robert Schuman, 2025

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.