

ARTICLE

# LA PRÉSENCE MARITIME DE L'UNION EUROPÉENNE ÉTAT DES LIEUX ET ENJEUX

Alexia Marchal

Alexia Marchal est diplômée en Sciences politiques de l'Université Catholique de Louvain.

[alexia.marchal@gmail.com](mailto:alexia.marchal@gmail.com)

**Résumé :** Depuis 2008, trois opérations militaires de sécurité maritime, Atalanta, Sophia et Irini, ont été mises en œuvre dans l'océan Indien et la mer Méditerranée par l'Union européenne. En 2019, l'Union européenne a également lancé le concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée et l'océan Indien. Cet article revient sur ces différentes initiatives et explique leurs enjeux ainsi que les intérêts de l'Union européenne à cet égard.

**Mots-clés :** Union européenne, présence maritime, opération maritime, présences maritimes coordonnées

**Abstract:** Since 2008, three military maritime security operations, Atalanta, Sophia and Irini, have been implemented in the Indian Ocean and the Mediterranean Sea by the European Union. In 2019, the European Union has also launched the concept of coordinated maritime presences in the Gulf of Guinea and the Indian Ocean. This article comes back to these different initiatives and explains their stakes as well as the EU's interests in this regard.

**Keywords:** European Union, maritime presence, maritime operation, coordinated maritime presences

## Introduction

Depuis 2008, l'Union européenne (UE) a lancé trois opérations militaires de sécurité maritime, menées par la Force Navale de l'Union européenne (EUNAVFOR), dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC). La première est l'opération de lutte contre la piraterie dans l'océan Indien, Atalanta, et la deuxième est l'opération de lutte contre le trafic de migrants en mer Méditerranée, Sophia (Larsen, 2019). Cette dernière a été remplacée par l'opération Irini en 2020 (Larsson et Widen, 2022). L'Union européenne n'a pas sa propre marine, ses forces proviennent des États membres (Germond, 2011). Ceux-ci participent de manière volontaire aux opérations de la PSDC en mettant à disposition des navires, des équipements militaires ou du personnel. Les États participants prennent en charge les coûts opérationnels. Dans le cas de l'opération

Atalanta, la plupart des États membres prennent part à différents degrés (Larsson et Widen, 2022). En ce qui concerne l'opération Sophia, 26 États membres y ont contribué (EUNAVFOR Med, 2020). Actuellement, 23 États membres participent à l'opération Irini (Service européen pour l'action extérieure, 2023). Si les premières missions militaires de l'UE lancées avant 2008 reflétaient des objectifs basés sur des valeurs telles que la mise en œuvre d'accords de paix ou la protection de civils et de réfugiés, les opérations mises en place à partir de 2008 sont davantage justifiées par des « considérations basées sur l'utilité » (Palm et Crum, 2019 :524). Cela signifie que ces opérations sont justifiées par les intérêts matériels des États membres de l'UE, notamment la sécurité géopolitique et les intérêts économiques (Palm et Crum, 2019). De manière plus générale, les intérêts de l'UE sont devenus beaucoup plus importants dans ses affaires extérieures (Palm et Crum, 2019 ; Biscop cité par Palm et Crum, 2019). Cela est visible dans la Stratégie globale de l'Union européenne de 2016 (Biscop, 2016).

Par ailleurs, en août 2019, lors de la conférence de presse suivant une réunion informelle entre les ministres européens de la Défense à Helsinki, la Haute Représentante de l'Union pour les Affaires étrangères et la Politique de sécurité de l'époque, Federica Mogherini, a présenté « le concept de Présences Maritimes Coordonnées dans certaines zones d'intérêt stratégique pour l'Union européenne » [traduction] (Larsen, 2019 ; Service européen pour l'action extérieure, 2019 : para.9). Les présences maritimes coordonnées ne sont pas des missions ou opérations de la PSDC et sont définies comme un outil additionnel et complémentaire aux opérations militaires (Service européen pour l'action extérieure, 2019). Ce nouveau mécanisme a été lancé dans le golfe de Guinée en janvier 2021 et dans le nord-ouest de l'océan Indien en février 2022 (Service européen pour l'action extérieure, 2022). Cet instrument a pour but de permettre à l'UE de renforcer « la

coordination des moyens navals et aériens des États membres présents dans des zones spécifiques présentant un intérêt pour l'UE [...] afin d'accroître la capacité de l'UE à agir en tant que partenaire fiable et garant de la sécurité maritime » [traduction] (Service européen pour l'action extérieure, 2021a : para.3). La notion d'intérêt intervient donc également dans le cadre de ce mécanisme.

Au vu de ces différents éléments, l'article pose la question suivante : « quels sont les intérêts de l'Union européenne à lancer de telles initiatives et quels en sont les enjeux ? ». L'article revient tout d'abord sur les différentes opérations maritimes et leurs résultats (1) ainsi que sur le concept de présences maritimes coordonnées (2). En outre, les intérêts et enjeux pour l'Union européenne derrière ces mécanismes sont analysés (3).

## 1. Les opérations de sécurité maritime

### 1.1 L'opération Atalanta

#### 1.1.1 Contexte et objectifs : augmentation de la piraterie et protection des voies de navigation

Au milieu des années 2000, le phénomène de la piraterie s'est fortement amplifié dans l'ouest de l'océan Indien et dans le golfe d'Aden (Larsen, 2019). En 2008, le nombre d'attaques a augmenté de 75%, s'élevant à 130 pour l'année. Des prises d'otages et demandes de rançon ont également commencé à être observées et la portée opérationnelle en mer des raids des pirates a augmenté (Germond et Smith, 2009). Le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies (ONU) a alors adopté la Résolution 1816 (2008), encourageant la communauté internationale à agir contre la piraterie dans cette région. Trois flottes navales ont donc été créées internationalement dont l'opération Atalanta (ou EUNAVFOR Somalia) (Larsen, 2019 ; Larsson et Widen, 2022). Celle-ci a été approuvée par le Conseil de l'Union européenne en novembre 2008 et lancée en décembre 2008 (Larsson et Widen, 2022; Larsen, 2019). Elle était la première opération maritime mise en œuvre dans le cadre de la Politique de

sécurité et de défense commune (PSDC). Les quartiers généraux opérationnels se trouvaient à Northwood, au Royaume-Uni, et ont été déplacés à Rota, en Espagne, en raison du Brexit (Larsen, 2019).

Le but est de protéger les voies de navigation internationales contre la piraterie dans l'ouest de l'océan Indien (Larsen, 2019). Plus précisément, l'opération vise à « dissuader, prévenir et réprimer la piraterie et les vols à main armée en mer » (Conseil de l'Union européenne, 2022a : para.3). Elle contribue également « à la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) et de la mission de transition de l'Union africaine en Somalie (ATMIS) ainsi que d'autres navires internationaux vulnérables » et « assure la surveillance des activités de pêche en dehors des eaux territoriales somaliennes et soutient d'autres missions PSDC de l'UE et des organisations internationales qui s'efforcent de renforcer la sûreté maritime et les capacités maritimes dans la région » (Conseil de l'Union européenne, 2022a : para.7 et 8). Selon Germond (2011), l'objectif est également de protéger la navigation commerciale de l'Union européenne. L'opération Atalanta « se situe ainsi à l'interface entre deux types de protection : celle des intérêts propres à l'UE et celle du bien de la Société internationale » (Proutière-Maulion, 2016 :171). Son mandat a été prolongé plusieurs fois et en décembre 2022, il a été étendu jusqu'en décembre 2024 (Larsson et Widen, 2022 ; Conseil de l'Union européenne, 2022a).

#### 1.1.2 Résultats : diminution de la piraterie, pas d'éradication

En 2011, lorsque que la crise de la piraterie était à son plus haut niveau, 736 otages et 32 bateaux étaient détenus par des pirates somaliens. Le nombre d'attaques a ensuite diminué<sup>1</sup> (Service européen pour l'action extérieure, 2018). 171 pirates présumés ont été arrêtés par les forces navales de l'UE et transmis aux systèmes de justice régionaux. 145 condamnations ont ainsi été prononcées (Service européen pour l'action extérieure, 2021c). Aucun incident de piraterie n'a été déclaré pour 2021. Néanmoins, la piraterie est fortement

1. Pour des chiffres détaillés par année, voir le site de l'EU Naval Force Operation ATALANTA (<https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures>)

réduite par la présence des forces navales mais elle n'est pas éradiquée. En 2017, deux attaques de piraterie ont réussi. Cela montre que l'activité des pirates se poursuit malgré la présence des forces navales (Larsson et Widen, 2022). L'UE le constate en effet et explique que les réseaux criminels se sont diversifiés et réorientés vers d'autres crimes maritimes (Service européen pour l'action extérieure, 2021c). Selon Larsson et Widen (2022), il est donc peu probable que l'UE puisse mettre fin à l'opération prochainement.

Néanmoins, l'opération est un succès pour l'Union européenne « en ce qui concerne sa capacité à maintenir une opération loin de chez elle et à se coordonner pour réduire les épisodes de piraterie » [traduction] (Dombrowski et Reich, 2019 :872). Ainsi, l'opération « a démontré la capacité de l'UE à opérer au-delà des côtes européennes (et donc, par conséquent, en tant que force mondiale) » et « a permis aux responsables de l'UE de continuer à renforcer son image d'acteur mondial du droit et de la justice » [traduction] (Dombrowski et Reich, 2019 :874). Cependant, la réelle contribution de l'intervention de l'UE à la réduction de la piraterie est difficile à évaluer. D'autres facteurs ont pu jouer un rôle, comme l'intervention des forces américaines, de l'OTAN et de forces indépendantes. De plus, la navigation commerciale s'est adaptée à la menace des pirates et des évolutions ont eu lieu en Somalie, même si leurs effets sont discutables. L'UE poursuit d'ailleurs des missions sur terre, parallèlement à celle en mer, pour améliorer la gouvernance somalienne. Toutefois, l'UE n'a pas réussi à renforcer les capacités somaliennes et à résoudre les causes de la piraterie (Dombrowski et Reich, 2019). L'instabilité politique en Somalie s'est également aggravée et il existe toujours des « facteurs d'incitation à s'engager dans des activités illégales » [traduction] (Conseil de sécurité de l'ONU cité par Larsson et Widen, 2022 ; Larsson et Widen, 2022 :13).

Par contre, la contribution des forces maritimes de l'UE aux patrouilles maritimes a été importante et la navigation commerciale dans la région est devenue plus sûre, notamment dans le golfe d'Aden (Dombrowski et Reich, 2019 ; Besenyő et Sinkó, 2022). En 2015, les attaques à distance de frappe des côtes africaines avaient presque disparu. Les forces européennes ont donc été réduites et la marine américaine et l'OTAN ont arrêté leur mission. La

menace est néanmoins réapparue en 2017, comme expliqué précédemment (Dombrowski et Reich, 2019). La présence européenne étant réduite, des navires chinois ont empêché des attaques (Ali cité par Dombrowski et Reich, 2019). Selon Dombrowski et Reich (2019), l'engagement de l'UE a diminué et a en réalité été remplacé par une présence efficace de la Chine. Les conditions ont en effet changé à la suite de la crise migratoire de 2015. L'afflux de migrants en Europe est devenu une question stratégique et politique plus urgente. Les ressources navales de l'UE ont donc été relocalisées en Méditerranée (Dombrowski et Reich, 2019).

## 1.2 Les opérations Sophia et Irini

### 1.2.1 Contexte et objectifs : afflux de réfugiés et lutte contre les passeurs de migrants

En 2015, l'Union européenne a fait face à un afflux massif de réfugiés, c'est-à-dire à un niveau très élevé de migration irrégulière. Les migrants venaient principalement d'Afrique, traversant la mer Méditerranée à partir des côtes libyennes. Les systèmes d'asile et social européens étaient sous pression, principalement dans les pays au sud de l'Europe (Larsen, 2019). Depuis 2013, l'Italie avait plaidé pour une opération navale à l'échelle de l'UE afin de remplacer son opération de recherche et de sauvetage, Mare Nostrum. L'Italie voulait en effet partager la charge de la gestion de la migration. La proposition italienne avait été refusée car cela apparaissait disproportionnellement en sa faveur. L'opération Triton de Frontex avait néanmoins été mise en place à la suite de l'opération Mare Nostrum mais elle était plus limitée financièrement et géographiquement (Nováky, 2018). À la suite du décès de 800 personnes traversant la Méditerranée en avril 2015, l'Union européenne a changé d'attitude et a décidé d'agir (Boşilcă *et al.*, 2021 ; Nováky, 2018). Le Conseil de l'Union européenne a ainsi mandaté le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) afin de mettre en place une opération (Larsen, 2019). L'opération EUNAVFOR MED a ainsi été établie en mai 2015 et lancée en juin 2015 (Conseil de l'Union européenne cité par Larsen, 2019).

Le but était de lutter contre les passeurs de migrants en mer Méditerranée. L'opération était composée de quatre phases consécutives. La première consistait en un déploiement de patrouilles navales et une collecte d'informations afin de

surveiller les activités de contrebande (Larsen, 2019). Le 7 octobre 2015, la seconde phrase a été enclenchée à la suite d'une décision du Conseil de l'UE. L'opération a alors été renommée Sophia (Larsson et Widen, 2022). Des actions militaires directes ont été introduites lors de cette deuxième phase (Molnár et Vecsey, 2022). Celle-ci était composée de deux étapes (Larsen, 2019). L'objectif était d'abord de mener en haute mer des opérations d'arraisonnement, de fouille et de saisie de navires suspectés d'être utilisés pour le trafic ou la traite d'êtres humains et ensuite d'étendre celles-ci aux eaux territoriales et intérieures de la Libye, sous réserve d'un mandat du Conseil de sécurité de l'ONU ou du consentement de la Libye (Molnár et Vecsey, 2022 ; Larsen, 2019). La troisième phase avait pour but de démanteler les réseaux criminels et de détruire leurs navires, toujours sous réserve d'un mandat du Conseil de sécurité des Nations Unies ou du consentement de la Libye. La dernière phase clôturait l'opération. Cependant, l'opération a été bloquée dans sa deuxième phase. La Résolution 2240 (2015) du Conseil de sécurité de l'ONU a en effet autorisé les opérations en haute mer uniquement. L'Union européenne a donc décidé l'année suivante d'élargir le mandat en ajoutant une mission de formation de la marine et des garde-côtes libyens ainsi que la contribution à l'embargo de l'ONU sur les armes imposé à la Libye (Larsen, 2019). En 2017, il a également été ajouté au mandat de l'opération « des activités de surveillance et la collecte d'informations sur le trafic illicite d'exportations de pétrole en provenance de Libye » [traduction] (Conseil de l'Union européenne cité par Boşilcă *et al.*, 2021 :221). Des opérations de recherche et de sauvetage ne faisaient officiellement pas partie du mandat mais certaines ont été réalisées (Cusumano cité Boşilcă *et al.*, 2021).

L'opération Sophia s'est terminée le 31 mars 2020. L'opération Irini lui a ainsi succédé (Larsson et Widen, 2022). Celle-ci se concentre sur la mise en œuvre de l'embargo de l'ONU et utilise des moyens aériens, satellites et maritimes. Des inspections de navires suspectés de transporter des armes sont réalisées en haute mer au large des côtes de la Libye, conformément à la Résolution 2292 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU. L'opération poursuit également la formation de la marine libyenne, le démantèlement du trafic d'êtres humains ainsi que la surveillance et la collecte d'informations sur les exportations illicites de pétrole (Conseil

de l'Union européenne, 2020). Elle est actuellement prévue jusqu'au 31 mars 2025 (Conseil de l'Union européenne, 2023).

## 1.2.2 Résultats : une opération Sophia controversée

L'opération Sophia a permis l'arrestation de 143 passeurs présumés et la destruction de 545 embarcations. De plus, 477 garde-côtes libyens ont été formés (Conseil européen et Conseil de l'Union européenne, 2023b). Lors de l'opération, 44916 personnes ont été secourues (Conseil européen et Conseil de l'Union européenne, 2023a). Cependant, l'opération a été critiquée. Tout d'abord, des organisations non-gouvernementales (ONG) ont souligné le fait que la recherche et le sauvetage n'était pas une des priorités de l'opération et donc cette dernière a été accusée d'empêcher les migrants d'atteindre l'Europe (Human Rights Watch citée par Larsson et Widen, 2022). En 2017, le Comité européen de la Chambre des Lords du Royaume-Uni (citée par Larsson et Widen, 2022) a également estimé que l'opération ne permettait pas de perturber les réseaux de passeurs ou d'entraver les trafics mais que la destruction des navires a eu pour conséquence l'adaptation des passeurs. Ceux-ci utiliseraient alors des navires en mauvais état pour les migrants, augmentant le nombre de décès (Chambre des Lords du Royaume-Uni citée par Larsson et Widen, 2022). D'autres critiques du même ordre mentionnaient le fait que l'aspect recherche et sauvetage permettait aux trafiquants d'utiliser des navires de mauvaise qualité en convaincant les migrants qu'ils allaient être assistés. Les migrants seraient alors encouragés à réaliser la traversée, voire même à la faire sans passeurs. Cela aiderait donc les passeurs et attirerait les passeurs et migrants (Larsson et Widen, 2022). Amnesty International (citée par Dombrowski et Reich, 2019) estimait ainsi que la destruction des bateaux en bois des passeurs lors de l'opération impliquait l'utilisation de canots, augmentant le nombre de décès. Cependant, Larsson et Widen (2022) expliquent qu'en réalité, une coopération avait lieu entre les ONG et les forces navales et le conflit entre les deux était exagéré. Néanmoins, le succès de l'opération Sophia est moindre que celui de l'opération Atalanta. La complexité et la proximité de la question des réfugiés ainsi que les désaccords sur la nature et les objectifs de l'opération ont conduit à des troubles aux niveaux politique et opérationnel (Larsson et Widen, 2022).

En ce qui concerne les chiffres actuels (février 2023) de l'opération Irini, 25 navires suspects ont été inspectés depuis son lancement. Trois saisies de cargaisons considérées comme violant l'embargo sur les armes des Nations Unies ont été réalisées, en redirigeant les navires vers le port d'un État membre. Des enquêtes par appel radio ont été effectuées pour 8647 navires marchands et 434 navires ont été visités avec le consentement de leur capitaine. L'opération a également fourni 41 rapports spéciaux au groupe d'experts des Nations Unies sur la Libye (Service européen pour l'action extérieure, 2023).

## 2. Les Présences Maritimes Coordonnées

Cet instrument a été imaginé pour « mieux coordonner la présence navale des États membres dans une certaine zone spécifique qui serait reconnue comme stratégiquement importante pour l'Union européenne en tant que telle, en tirant le meilleur parti des ressources navales nationales d'une manière européenne coordonnée » et est décrit comme un « outil flexible et léger » [traduction] (Service européen pour l'action extérieure, 2019 : para.15 et 31). Comme expliqué précédemment, il ne s'agit pas d'opérations militaires avec une structure lourde (Service européen pour l'action extérieure, 2019). Les opérations de la PSDC sont également plus compliquées en termes d'accord au niveau du Conseil de l'UE et demandent plus de ressources pour les conduire. Le mécanisme permet ainsi à l'UE d'utiliser des moyens navals qui étaient déjà présents dans la région pour son agenda politique. Cela permet également à l'UE d'avoir accès de manière permanente à des capacités navales et donc d'avoir une portée plus grande et plus souple en mer (Larsen, 2019).

Concrètement, l'outil peut être mis en place dans une zone maritime du monde définie par le Conseil de l'UE comme une zone d'intérêt maritime (Service européen pour l'action extérieure, 2022). Cela implique d'utiliser, sur base volontaire, les moyens navals des États membres, ceux-ci restant sous commande des autorités nationales mais partageant « les informations, la sensibilisation, l'analyse » et promouvant « ensemble la coopération internationale en mer et le partenariat avec les pays côtiers des zones concernées » [traduction] (Service européen pour l'action extérieure, 2019 : para.9). Les moyens navals et aériens utilisés sont déjà

présents sur place ou seront déployés (Service européen pour l'action extérieure, 2022). De plus, l'initiative « vise à accroître la capacité de l'UE en tant que partenaire fiable et pourvoyeur de sécurité maritime, en renforçant l'engagement européen, en assurant une présence et une couverture maritimes continues dans les zones d'intérêt maritimes désignées établies par le Conseil » (Conseil de l'Union européenne, 2022b : para 4.).

### 2.1 Dans le golfe de Guinée

En août 2019, lors d'une réunion informelle entre les ministres européens de la Défense, il a été décidé de lancer un premier test ou cas pilote du mécanisme de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée. Cette région a été choisie car l'instrument requiert l'adhésion des États côtiers à cette approche coordonnée et un intérêt commun dans la lutte contre la piraterie ou d'autres menaces pour les routes maritimes (Service européen pour l'action extérieure, 2019). La région fait en effet face à un taux élevé d'enlèvements avec demande de rançon, à la piraterie, à des vols à main armée en mer, à de la criminalité transnationale organisée ainsi qu'à de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (Service européen pour l'action extérieure, 2022). Le nombre d'attaques de pirates dans le golfe a, selon le Bureau maritime international, dépassé le nombre de celles perpétrées au large de la Somalie (ICC Commercial Crime Services cité par Larsen, 2019). La nécessité d'améliorer la sécurité maritime dans cette région est donc une des raisons pour lesquelles elle a été choisie (Nováky, 2022). L'UE surveille également la sécurité maritime dans le golfe depuis des années et donc connaît également la région (Germond cité par Nováky, 2022). Le projet pilote avait également comme objectif de permettre à l'UE « de renforcer la visibilité de sa présence maritime et soutenir les objectifs stratégiques et politiques de l'Union, y compris la prévention des conflits, en étroite coopération avec les partenaires internationaux et régionaux » (Conseil de l'Union européenne, 2021 :3).

Le lancement des présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée a ainsi été réalisé en janvier 2021, faisant de cette région une zone d'intérêt maritime (Nováky, 2022). Le but est de soutenir la région face aux problèmes de sécurité qui entravent la liberté de navigation et de garantir une

présence continue des États membres de l'UE dans la zone. La coopération avec les États côtiers et les organisations de l'architecture Yaoundé est également accrue (Service européen pour l'action extérieure, 2022). Cette architecture de sûreté et sécurité maritimes du golfe de Guinée est un mécanisme intrarégional, réunissant la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du Golfe de Guinée (CGG) (Service européen pour l'action extérieure, 2021b). Selon le Conseil de l'Union européenne (2022b), la mise en œuvre du concept est efficace et a permis de renforcer la sûreté maritime. Les incidents de sécurité maritime ont en effet diminué de 50% en 2021 (Service européen pour l'action extérieure, 2022). En février 2022, la mise en œuvre a été prolongée de deux ans avec une évaluation prévue d'ici février 2024 (Conseil de l'Union européenne, 2022b).

## 2.2 Dans le nord-ouest de l'océan Indien

Une grande majorité du commerce mondial passe par l'océan Indien, qui est également une région riche en ressources naturelles. Des voies maritimes sécurisées sont donc importantes dans cette zone pour relier le commerce entre les continents (Service européen pour l'action extérieure, 2022). L'UE est en effet un des principaux partenaires commerciaux de la région indo-pacifique, avec quatre des dix principaux partenaires de l'UE, et les échanges entre les deux régions sont très importants. L'Indo-Pacifique représente la deuxième destination des exportations de l'UE et l'UE constitue la première destination des exportations des produits de la mer de l'Indo-Pacifique. Les voies maritimes de cette région sont cruciales pour les échanges commerciaux de l'UE (Commission européenne et Le Haut Représentant de l'Union pour les Affaires étrangères et la Politique de sécurité, 2021). Les présences maritimes coordonnées ont ainsi été lancées dans cette région en février 2022 (Service européen pour l'action extérieure, 2022). Celles-ci complètent les actions de l'UE dans la région, c'est-à-dire l'opération Atalanta, tout en respectant son mandat. La zone d'intérêt maritime établie dans le nord-ouest de l'océan Indien s'étend du détroit d'Ormuz au tropique du Capricorne et du nord de la mer Rouge au centre de l'océan Indien (Conseil de l'Union européenne, 2022b). L'UE vise ainsi à renforcer ses actions et

avoir une présence navale dans la zone, renforcer la coopération dans la région ainsi que son rôle de garant de la sécurité maritime à l'échelle mondiale (Service européen pour l'action extérieure, 2022). La mise en œuvre du concept dans la région doit être évaluée par le Conseil de l'UE d'ici février 2024 (Conseil de l'Union européenne, 2022b).

## 3. Intérêts et enjeux pour l'Union européenne

Les États membres de l'Union européenne dépendent du transport maritime pour l'importation et l'exportation de biens. En 2021, le transport maritime comptait pour 43,6% des marchandises exportées et 52,6% des marchandises importées en valeur, ce qui correspond à 75,7% des exportations et 72,7% des importations en volume (Eurostat, 2022). Le secteur européen de la pêche est également important en termes d'importations et de production. Les frontières maritimes représentent 70% des frontières extérieures de l'Union européenne. En outre, la sécurité énergétique européenne repose sur les infrastructures et le transport maritimes (Conseil de l'Union européenne, 2014). La préservation de la sécurité des océans est donc une priorité politique de l'Union européenne (Larsen, 2019). La prospérité et la sécurité européennes nécessitent des routes maritimes ouvertes et sécurisées (Larsson et Widen, 2022). L'UE est également dépendante de ces routes commerciales pour la projection de puissance. Le renforcement de sa présence maritime est donc justifié pour des raisons économiques et sécuritaires (Fiott, 2021).

Par ailleurs, la dimension navale de la sécurité et de la défense de l'UE est de plus en plus apparente depuis la fin des années 2000. Cela est percevable aux lancements des opérations maritimes Atalanta, Sophia et Irini mais également dans les documents de l'UE, par exemple la Stratégie de sûreté maritime de 2014 et la Stratégie globale de 2016. Ces deux stratégies expliquent notamment la volonté de l'UE d'être un acteur naval effectif à l'échelle globale (Nováky, 2022). L'opération Atalanta est un exemple du potentiel de l'UE en tant que garant de la sécurité maritime et a permis de promouvoir l'UE en tant qu'acteur de la sécurité (Pejsova, 2019). Larsen (2019 :6) explique également que les différentes initiatives de l'UE montrent que celle-ci « accorde

une importance accrue aux domaines maritimes mondiaux en tant que priorité politique pour renforcer son profil de sécurité » [traduction]. Selon Pejsova (2019 :1), la sécurité maritime est « l'un des intérêts stratégiques fondamentaux de l'Union européenne » [traduction]. Lors de la conférence de presse de la réunion informelle des ministres européens de la Défense à Helsinki, Federica Mogherini a déclaré :

« Et nous constatons une demande croissante pour un rôle de l'Union européenne en tant que garant de la sécurité maritime non seulement dans notre région, mais aussi plus loin - je pense à l'Asie ou au Pacifique, à l'océan Indien -, où l'Union européenne et les États membres ont un intérêt évident à garantir la liberté de navigation et la sécurité des routes maritimes » [traduction] (Service européen pour l'action extérieure, 2019 : para.8).

Selon Palm et Crum (2019), de plus en plus, les opérations militaires de l'UE prennent part à une stratégie de politique étrangère plus large. Avec l'opération Atalanta, l'UE s'est imposée « non seulement au nom de la sécurisation du transport maritime mondial mais également en faisant prévaloir une vision globale alliant action militaire et judiciaire à l'aide au développement » (Proutière-Maulion, 2016 :166). L'UE s'occupe ainsi des causes de la piraterie pour que la lutte soit à la fois politique et juridique, participant à une politique plus globale d'aide au développement. Allier les différents enjeux sécuritaires, économiques et humanitaires concorde avec la vision présentée dans la Stratégie européenne de la sécurité de 2003 (Proutière-Maulion, 2016). L'opération Atalanta participe donc à une démarche globale qui vise à éradiquer la piraterie et « à proposer un nouveau modèle de construction pour les pays en voie de développement » (Proutière-Maulion, 2016 :167). Elle s'intègre également dans le Cadre stratégique pour la Corne de l'Afrique de l'UE (Palm et Crum, 2019). Concernant l'opération Sophia, celle-ci s'inscrit également dans l'approche globale de l'UE en termes de migration (Proutière-Maulion, 2016). Le but est donc également de combattre les symptômes mais aussi les « causes profondes du phénomène, telles que les conflits, la pauvreté, les changements climatiques et les persécutions » (Proutière-Maulion, 2016 :175). L'UE utilise des instruments similaires afin de lutter contre la piraterie et contre le trafic de migrants : une opération militaire, un renforcement de la

coopération bilatérale et avec les organisations régionales et internationales ainsi qu'un soutien au niveau local. Dans les deux cas, une approche régionale est donc utilisée par l'UE pour un problème régional tout en développant une démarche globale (Proutière-Maulion, 2016).

En ce qui concerne les présences maritimes coordonnées, selon Pejsova (2019 :3), celles-ci pourraient « renforcer considérablement la capacité maritime et le rayonnement de l'Union à l'échelle mondiale » et « accroître la visibilité de l'UE en tant que garant de la sécurité maritime à long terme » [traduction]. Le but de ce mécanisme est en effet de renforcer le rôle de l'UE en tant qu'acteur de la sécurité dans le domaine maritime et la mise en œuvre indique également que cela est devenu une priorité dans sa stratégie de défense et de sécurité (Sobrino-Heredia, 2022). De plus, l'initiative démontre l'intention de l'UE « non seulement d'être une puissance maritime civile mais aussi de devenir une puissance navale selon les lignes définies en 2016 dans sa Stratégie globale pour la politique étrangère et de sécurité [...] » [traduction] (Sobrino-Heredia, 2022 :108).

En outre, les trois régions où l'UE déploie une présence maritime ont chacune des enjeux importants pour l'Union européenne. L'océan Indien est une ligne de communication stratégique pour l'UE. Il constitue une route commerciale majeure entre l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe où circule des produits manufacturés, des denrées alimentaires et de l'énergie. Des communautés locales et lointaines dépendent également de ses ressources marines. L'UE et les États membres y ont des flottes de pêche (Larsen, 2019). Germond (2011 :567) explique que l'opération Atalanta est « la première opération militaire de l'Union européenne qui vise directement à défendre un intérêt central de ses États membres, à savoir le commerce maritime » [traduction]. Avec la crise financière de 2008, les conséquences sur le commerce de l'insécurité dans la Corne de l'Afrique auraient été difficiles à supporter pour l'Europe (Besenyő et Sinkó, 2022). Pejsova (2019) a ainsi déclaré que la piraterie est le seul problème de sécurité de l'Indo-Pacifique qui a été pris en charge par la communauté internationale du fait des conséquences économiques qui en découlent. La sécurité maritime et le libre accès aux lignes de communication maritimes sont en effet un important défi de la région. Ces lignes sont d'ailleurs

essentielles pour le fonctionnement et la croissance de l'économie mondiale et des télécommunications numériques qui s'effectuent grâce à un réseau de câbles sous-marins (Pacheco Pardo et Leveringhaus, 2021).

De plus, comme expliqué précédemment, l'UE a des partenaires économiques importants en Asie. En 2018, les échanges entre l'Asie et l'UE s'élevaient à 1,4 billion d'euros et 50% de ceux-ci ont transité par l'océan Indien (Pejsova, 2019). Pacheco Pardo et Leveringhaus (2021) expliquent que des perturbations au niveau de l'accès ou de la navigation dans les eaux indo-pacifiques ont des impacts importants, notamment sur la vie quotidienne, dans l'Union européenne. Selon Pejsova (2019 :1), l'UE a donc un intérêt à ce que le domaine maritime soit sûr et il est donc « naturel qu'elle contribue à sa préservation, en particulier dans les eaux qui la relient à ses principaux partenaires économiques en Asie » [traduction]. Les pays d'Asie souhaitent également que l'Union européenne soit davantage engagée « dans la résolution des nombreux problèmes de sécurité maritime [...] dans la région Indo-Pacifique, notamment en raison de son aspiration à jouer un rôle plus important en matière de sécurité dans la région » [traduction] (Pejsova, 2019 :1-2).

De même, la mer Méditerranée est importante pour l'UE car elle relie l'Europe au Moyen-Orient et à l'Afrique du Nord et elle est également une source de subsistance qui sert aux industries européennes de la pêche et du tourisme (Larsen, 2019). Par ailleurs, l'opération Irini est « liée à la question des hydrocarbures », notamment car « elle intervient dans une région où les hydrocarbures représentent un enjeu important pour l'Union européenne » (Peyronnet, 2022 :6). La Libye a d'importants gisements d'hydrocarbures (OPEC cité par Peyronnet, 2022). Ces ressources pétrolières sont, en raison de leur qualité et de leur position proche, « particulièrement attractives pour les États membres de l'Union européenne, qui n'en bénéficie à ce jour que très peu » (Galtier cité par Peyronnet, 2022 :6 ; Peyronnet, 2022 :6).

Le golfe de Guinée est également une région stratégique. Elle inclut 17 pays de l'ouest de l'Afrique et est riche en ressources naturelles, notamment en hydrocarbures, minéraux et ressources halieutiques. Le golfe est également important pour le trafic maritime africain dont il représente 20% et il

comprend 20 ports commerciaux (Nováky, 2022). 1500 navires y transportent chaque jour les exportations en matières premières, notamment le pétrole, de l'Afrique subsaharienne vers l'Europe. Les États membres de l'UE y ont également des flottes de pêche (Service européen pour l'action extérieure cité par Sobrino-Heredia, 2022). Ce commerce maritime, qui est essentiel pour l'UE, est donc menacé par la piraterie et les vols à main armée sur les navires (Escuela Superior de las Fuerzas Armadas cité par Sobrino-Heredia, 2022 ; Sobrino-Heredia, 2022). Selon Nováky (2022), le lancement des présences maritimes coordonnées dans le golfe vise à renforcer la présence maritime de l'UE ainsi que son influence politique dans la région.

## Conclusion

L'opération Atalanta est la première opération militaire de sécurité maritime mise en œuvre dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC) de l'Union européenne. Elle a été lancée en 2008 dans l'ouest de l'océan Indien afin de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer. D'autres missions lui sont également attribuées. Son mandat est actuellement prévu jusqu'en décembre 2024. L'opération a permis jusqu'à présent l'arrestation de pirates présumés, des condamnations ainsi qu'une diminution des actes de piraterie. Néanmoins, les réseaux criminels se sont adaptés et la piraterie n'a pas été éradiquée. La réelle contribution de l'opération européenne n'est pas certaine mais cela a permis à l'UE de démontrer sa capacité à opérer en dehors des côtes européennes.

La crise des réfugiés de 2015 a également conduit l'UE à lancer l'opération EUNAVFOR MED, rebaptisée Sophia par la suite. Le but était de lutter contre le trafic de migrants en mer Méditerranée. Quatre phases étaient prévues mais les opérations dans les eaux libyennes n'ayant pas été autorisées, l'opération a été bloquée dans sa seconde phase. D'autres missions avaient été ajoutées, notamment la contribution à l'embargo de l'ONU sur les armes imposé à la Libye. L'opération a permis l'arrestation de passeurs présumés, la destruction d'embarcations et la formation de garde-côtes libyens. Plus de 40000 personnes ont également été secourues. L'opération a cependant été critiquée pour son orientation, c'est-à-dire non-centrée sur la recherche et le

sauvetage, et ses conséquences indirectes, notamment l'adaptation des passeurs augmentant la dangerosité de la traversée et le nombre de décès. L'opération s'est terminée fin mars 2020 et a été remplacée par l'opération Irini, dont la mission principale est la mise en œuvre de l'embargo de l'ONU. Celle-ci mène des inspections, saisies, enquêtes et rapports.

En août 2019, l'UE a également lancé le concept de présences maritimes coordonnées afin de coordonner la présence maritime des États membres dans une certaine région, désignée comme zone d'intérêt maritime. Celles-ci ne constituent pas des opérations militaires de la PSDC. En janvier 2021, un projet pilote a été lancé dans le golfe de Guinée afin de soutenir la région face aux problèmes et incidents de sécurité. En février 2022, le mécanisme a également été mis en place dans le nord-ouest de l'océan Indien. La mise en œuvre du concept dans les deux régions est actuellement prévue jusqu'en février 2024.

Ces différentes opérations et initiatives soutiennent différents intérêts de l'UE. En effet, les importations et exportations ainsi que la sécurité énergétique de l'UE dépendent du transport maritime. Le secteur de la pêche est également important. Des routes maritimes ouvertes et sécurisées sont donc essentielles pour l'économie et la sécurité européennes. Les opérations maritimes et les présences maritimes coordonnées montrent également que la dimension navale est de plus en plus apparente et est devenue une priorité dans la politique de sécurité et de défense de l'UE. L'UE cherche également à mettre en avant son rôle en tant qu'acteur et garant de la sécurité maritime. Par ailleurs, les différentes initiatives mises en place s'inscrivent dans une stratégie politique plus globale de l'UE.

En outre, les trois zones d'intervention représentent également des enjeux importants pour l'UE. L'océan Indien est une route commerciale et une zone de pêche majeure pour l'UE. Il constitue également une région où l'UE a des partenaires économiques importants. La mer Méditerranée est également une zone de pêche ainsi qu'une source de subsistance et d'hydrocarbures. Enfin, le golfe de Guinée est riche en ressources naturelles et constitue une zone majeure de transport commercial.

## Références

- Besenyő, János et Sinkó, Gábor (2022). Combating piracy strategically: Analysing the successes and challenges of NATO and EU interventions off the Somali coast. *South African Journal of International Affairs*, 29(3) : 295-309.
- Biscop, Sven (2016). The EU Global Strategy: Realpolitik with European Characteristics. *Security Policy Brief*, (75) : 1-6.
- Boşilcă, Ruxandra-Laura ; Stenberg, Matthew et Riddervold, Marianne (2021). Copying in EU security and defence policies: the case of EUNAVFOR MED Operation Sophia. *European Security*, 30(2) : 218-236.
- Commission européenne et Le Haut Représentant de l'Union pour les Affaires étrangères et la Politique de sécurité (2021). *Communication Conjointe au Parlement Européen et au Conseil – La stratégie de l'UE pour la coopération dans la région indo-pacifique*, 16 septembre 2021. [https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/join\\_2021\\_24\\_f1\\_communication\\_from\\_commission\\_to\\_inst\\_fr\\_v2\\_p1\\_1421169.pdf](https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/join_2021_24_f1_communication_from_commission_to_inst_fr_v2_p1_1421169.pdf), c. le 21 mars 2023.
- Conseil de l'Union européenne (2014). *European Union Maritime Security Strategy*, 24 juin, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/EN/pdf>, c. le 16 janvier 2023.
- Conseil de l'Union européenne (2020). L'UE lance l'opération IRINI pour faire respecter l'embargo sur les armes imposé à la Libye, 31 mars 2020. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2020/03/31/eu-launches-operation-irini-to-enforce-libya-arms-embargo/>, c. le 16 janvier 2023.
- Conseil de l'Union européenne (2021). Conclusions du Conseil portant lancement du projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée, 25 janvier 2021. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/fr/pdf>, c. le 21 mars 2023.
- Conseil de l'Union européenne (2022a). Opération ATALANTA, EUTM Somalia et EUCAP Somalia: mandats prorogés de deux ans, 12 décembre. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/12/12/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-years/>, c. le 12 janvier 2023.
- Conseil de l'Union européenne (2022b). Présences maritimes coordonnées: le Conseil prolonge de deux ans la mise en œuvre dans le golfe de Guinée et établit une nouvelle zone d'intérêt maritime dans le nord-ouest de l'océan Indien, 21 février. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/02/21/eu-extends-maritime-presence-coordinated-operation-in-the-gulf-of-guinea-and-establishes-a-new-maritime-interest-zone-in-the-north-west-of-the-indian-ocean/>, c. le 21 février 2023.

[releases/2022/02/21/coordinated-maritime-presences-council-extends-implementation-in-the-gulf-of-guinea-for-2-years-and-establishes-a-new-concept-in-the-north-west-indian-ocean/](#), c. le 18 janvier 2023.

Conseil de l'Union européenne (2023). Council extends mandate of EU military Operation IRINI in the Mediterranean until 2025, 20 mars.

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/03/20/council-extends-mandate-of-eu-military-operation-irini-in-the-mediterranean-until-2025/>, c. le 23 mars 2023.

Conseil européen et Conseil de l'Union européenne (2023a). Infographie - Vies sauvées lors des opérations de l'UE en Méditerranée (2015-2022), 19 janvier.

<https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/saving-lives-sea/>, c. le 19 janvier 2023.

Conseil européen et Conseil de l'Union européenne (2023b).

Sauver des vies en mer et s'attaquer aux réseaux criminels, 5 janvier.

<https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/eu-migration-policy/saving-lives-sea/>, c. le 19 janvier 2023.

Dombrowski, Peter et Reich, Simon (2019). The EU's maritime operations and the future of European Security: learning from operations Atalanta and Sophia. *Comparative European Politics*, 17(6) : 860-884.

EUNAVFOR Med (2020). EUNAVFOR MED operation SOPHIA, 21 février. <https://www.operationsophia.eu/wp-content/uploads/2020/02/PRESS-KIT-2.pdf>, c. le 7 février 2023.

Eurostat (2022). International trade in goods by mode of transport, 7 décembre.

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International\\_trade\\_in\\_goods\\_by\\_mode\\_of\\_transport](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport), c. le 8 février 2023.

Fiott, Daniel (2021). Naval Gazing? The Strategic Compass and the EU's maritime presence. *European Union Institute for Security Studies Brief*, 16 : 1-8.

Germond, Basil (2011). The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy. *European Security*, 20(4) : 563-584.

Germond, Basil et Smith Michael E. (2009). Re-Thinking European Security Interests and the ESDP: Explaining the EU's Anti-Piracy Operation. *Contemporary Security Policy*, 30(3): 573-593.

Larsen, Jessica (2019). THE EUROPEAN UNION AS A SECURITY ACTOR. Perspectives from the maritime domain. *DIIS Report*, (06) : 1-50.

Larsson, Oscar L. et Widen, Jerker J. (2022). The European Union as a Maritime Security Provider – The Naval Diplomacy Perspective. *Studies in Conflict & Terrorism* : 1-23.

Molnár, Anna et Vecsey, Mariann (2022). The EU's Missions and Operations from the Central Mediterranean to West Africa in the Context of the Migration Crisis. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies*, 15(1) : 55-82.

Nováky, Niklas (2018). The road to Sophia: Explaining the EU's naval operation in the Mediterranean. *European View*, 17(2) : 197-209.

Nováky, Niklas (2022). The Coordinated Maritime Presences concept and the EU's naval ambitions in the Indo-Pacific. *European View*, 21(1) : 56-65.

Pacheco Pardo, Ramon et Leveringhaus, Nicola (2021). Security and defence in the Indo-Pacific: What is at stake for the EU and its strategy?, 8 décembre 2021.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/653660/EXPO\\_IDA\(2022\)653660\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/653660/EXPO_IDA(2022)653660_EN.pdf), c. le 10 février 2023.

Palm, Trineke et Crum, Ben (2019). Military operations and the EU's identity as an international security actor. *European Security*, 28(4) : 513-534.

Pejsova, Eva (2019). The EU As A Maritime Security Provider. *European Union Institute for Security Studies Brief*, 13 : 1-8.

Proutière-Maulion, Gwenaëlle (2016). De la capacité de l'UE en tant qu'acteur régional à développer une action à vocation universelle. De la lutte contre la piraterie à la lutte contre les trafiquants et passeurs dans le cadre de l'immigration clandestine. Dans Chaumette, Patrick (dir.), *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, pp. 161-177. Bilbao : Gomylex.

Service européen pour l'action extérieure (2018). Warships, Tuna and Pirates – EU NAVFOR Operation Atalanta's contribution to security and development in Horn of Africa and Indian Ocean, 28 décembre. [https://www.eeas.europa.eu/node/55884\\_en](https://www.eeas.europa.eu/node/55884_en), c. le 18 janvier 2023.

Service européen pour l'action extérieure (2019). Remarks by High Representative/Vice-President Federica Mogherini at the press conference following the Informal Meeting of EU Defence Ministers, 28 août. [https://www.eeas.europa.eu/eeas/remarks-high-representativevice-president-federica-mogherini-press-conference-following\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/remarks-high-representativevice-president-federica-mogherini-press-conference-following_en), c. le 18 janvier 2023.

Service européen pour l'action extérieure (2021a). Coordinated Maritime Presences, 3 décembre. [https://www.eeas.europa.eu/eeas/coordinated-maritime-presences\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/coordinated-maritime-presences_en), c. le 16 février 2023.

Service européen pour l'action extérieure (2021b). EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea, 25 janvier.  
[https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en), c. le 24 janvier 2023.

Service européen pour l'action extérieure (2021c). Operation Atalanta, The European Union Naval Force For Somalia Takes Stock After 13 Years Operating, 10 septembre.  
[https://www.eeas.europa.eu/eeas/operation-atalanta-european-union-naval-force-somalia-takes-stock-after-13-years-operating\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/operation-atalanta-european-union-naval-force-somalia-takes-stock-after-13-years-operating_en), c. le 17 janvier 2023.

Service européen pour l'action extérieure (2022). Coordinated Maritime Presences, 21 mars.  
<https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf>, c. le 18 janvier 2023.

Service européen pour l'action extérieure (2023). Operation EUNAVFOR MED IRINI – February Report, 2 mars.  
[https://www.eeas.europa.eu/eeas/operation-eunavfor-med-irini-february-report\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/operation-eunavfor-med-irini-february-report_en), c. le 23 mars 2023.

Sobrino-Heredia, José Manuel (2022). The European Union as a Maritime Security Actor in the Gulf of Guinea: From Its Strategy and Action Plan to the New Concept of “Coordinated Maritime Presences”. *Ocean Development & International Law*, 53(2-3) : 105-122.