

Flotte stratégique

Contexte : un outil de puissance en dehors de l'Europe

CHINE :

Le secteur maritime civil est sous influence politique.

La Chine considère que la puissance maritime est un élément crucial pour sa sécurité économique.

La plupart des assets maritimes chinois sont contrôlés par l'Etat. Celui-ci souhaite développer des technologies maritimes de pointe.

La Chine a l'intention de posséder le plus grand chantier naval mondial CSSC (fusion des chantiers du naval de défense et de la construction navale civile) et la première compagnie maritime au monde COSCO. Le Parti Communiste contrôle ces structures.

Pour les Chinois, la puissance des armateurs est inséparable de la puissance d'une marine militaire.

Les Chinois encouragent la coopération avec des entreprises et des centres de recherche européens sur des technologies duales, qui font preuve d'une grande naïveté.

Aucune réponse défensive n'est, à ce stade, prise par la Commission Européenne ou les Etats-membres, malgré les alertes du secteur de la construction navale (SEA EUROPE) ou des compagnies maritimes européennes.

En résumé : « tout navire chinois est un navire de guerre ».

USA :

Les USA possèdent ***L'United States Merchant Marine qui est la marine marchande des États-Unis (flotte de navires marchands civils opérés par le secteur privé ou par le gouvernement fédéral américain). En temps de paix, cette flotte transporte le fret ou des passagers mais en temps de guerre, elle devient une flotte auxiliaire de l'United States Navy*** et peut, à ce titre, être amenée à transporter des troupes ou de l'approvisionnement pour les forces armées américaines.

La marine marchande américaine est un auxiliaire civil de l'US Navy et en temps de guerre, en accord avec le Merchant Marine Act de 1936, les marins sont considérés comme du personnel militaire.

Le gouvernement fédéral maintient des flottes de navires marchands via des structures telles que le Military Sealift Command et la National Defense Reserve Fleet.

Très protectionniste et en dépit des règles OMC, le Jones Act de 1920 oblige les bateaux faisant du cabotage aux États-Unis à être construits aux États-Unis, à battre pavillon américain, à être détenus par un Américain et à avoir un équipage américain.

Cela représente environ 500 navires pour plus de 60 000 personnels.

En Europe : la stratégie de sécurité maritime ne fait pas cas du besoin de posséder une flotte dite stratégique

L'UE n'invite pas à posséder une flotte marchande sous pavillon pour les Etats-membres et n'envisage pas de Jones Act à l'européenne.

La mise à jour récente de l'EU Maritime Security Strategy and Action Plan (communication du 10 mars 2023) ne met pas en évidence la connexion entre la possession d'une flotte de commerce (à visée auxiliaire) et la sécurité maritime de l'UE face aux menaces à ses portes.

De plus, le « **Military Mobility action plan** » de l'UE, lancé en 2018 et récemment dans sa phase 2, avec des budgets pour les infrastructures duales de transport de 1,7 milliard d'euros déjà fléchés, **ne contient aucun volet de transport maritime** et uniquement dans son aspect multimodal pour l'hinterland, ce qui exclut la flotte auxiliaire qui est réclamée de la part des chantiers navals européens.

En France : passer du contrôle naval volontaire avec les moyens existants vers une politique globale de flotte stratégique

La notion de flotte stratégique est non seulement la capacité de mobiliser des navires civils existants sous pavillon français pour des missions de flux logistiques et de transports de personnels (donc c'est un sujet d'abord pour les Armateurs), mais aussi un sujet d'économie de guerre et donc de pouvoir construire des navires (principalement pour le ravitaillement énergétique et le transport de personnels, voire du cabotage) pour maintenir un Sea Power à l'image de ce que seront capables de développer la Chine d'une part et la marine marchande américaine grâce au Jones Act.

Une dimension européenne doit être introduite avec comme possibilité d'introduire plus de dimension maritime dans le « Action Plan on Military Mobility 2.0 » qui, pour l'instant, est très ferroviaire et routier.

Le besoin national de flotte stratégique doit conduire par exemple à favoriser l'acquisition de navires rouliers, ferries ou pétroliers/gaziers construits en France pour être prêts à disposer de chaînes de production nationale aptes à accélérer si nécessaire.

Il existe aussi un enjeu de continuité territoriale, notamment pour nos Outre-mer.

L'Etat pourrait aider les compagnies maritimes dans leur choix d'acquisition, afin de permettre d'atténuer le différentiel de coût entre l'acquisition d'un navire en provenance d'un chantier non européen, et celui issu d'une chaîne nationale. A chiffrer, le surcoût serait de l'ordre de 20% environ. Cela pourrait être via une incitation fiscale ou tout autre dispositif pertinent.

Un enjeu de formation et de disponibilité d'équipages de nationalité française existe.

On ne doit pas saupoudrer mais s'orienter vers une politique globale incluant toutes les dimensions : armateurs, constructeurs de navires, équipages.