

CHENS et CHANCOM, forums stratégiques maritimes



MICHEL HOFMAN

L'Amiral de Division Michel Hofman, issu de la 118 Promotion «Toutes Armes» de l'École Royale Militaire, a suivi une carrière qui s'est développée principalement dans le domaine opérationnel. Il a assumé diverses fonctions à bord des unités de la Marine mais également dans des États-majors embarqués OTAN, EU et binationaux. À l'issue de son affectation comme Chef de la Division Opérations du Sous-Chef d'état-major opérations et entraînement, il est déployé en juillet 2010 au sein de l'état-major de la force EUNAVFOR en tant qu'adjoint au commandant de la force au sein du «Force Headquarters EUNAVFOR» en tant que «Deputy Force Commander». Il assume le Commandement de la Composante Navale depuis juillet 2011.

Het toeval heeft ervoor gezorgd dat de Belgische Marine het voorzitterschap heeft waargenomen van twee belangrijke internationale maritieme fora. In mei 2012 heeft de commandant van de Marinecomponent sturing gegeven aan de werkzaamheden van de CHENS (CHiefs of European NavieS) en in november 2013 aan de CHANCOM (Channel Committee). Het voorzitterschap wordt afgerond door een tweedaagse vergadering waar onderwerpen van strategische en maritieme aard worden besproken door de chefs van de Europese Marine. Het is tevens een gelegenheid om ervaringen te delen met collega's. Het artikel geeft een bondig overzicht van de belangrijkste aandachtspunten in het maritieme domein.

Dans un monde en perpétuelle mutation, il importe que les décideurs du monde maritime soient en mesure d'échanger leurs expériences et visions. Pour cette raison, un certain nombre de plateformes de discussion à l'usage des Chefs des Marines ont été instaurées. Leurs origines, compositions et leurs modes de

fonctionnement seront brièvement développés ci-après. En définitive, il s'avère que ces forums génèrent une plus-value considérable en polarisant les réflexions stratégiques des participants vers un objectif agréé par la majorité. Parmi les sujets abordés, force est de constater que celui de la prise de conscience européenne dans le domaine de la sécurité maritime est le plus remarquable par sa pertinence et sa complexité. Un autre thème évoqué est celui des budgets étriqués, conséquence des difficultés économiques et financières que nos pays traversent ces dernières années. Dès lors, ces restrictions budgétaires servent de toile de fond à toute une série de réflexions sur la mutualisation et le partage des capacités. Ces concepts sont, en effet, particulièrement judicieux lorsqu'ils sont appliqués aux capacités navales. Pour terminer, les ressources humaines font aussi l'objet de sessions d'échanges. En effet, des problématiques telles que le recrutement, la rétention et la stabilisation du personnel touchent toutes les organisations de défense et sont appréhendées par les Marines sous un angle particulier dû à la spécificité du métier de combattant à la mer. Ces sujets seront explicités plus avant dans les paragraphes qui suivent.

Parmi les forums à portée mondiale où se retrouvent les Chefs des Marines, on notera l'existence de l'*International Seapower Symposium* organisé, tous les deux ans, par les États-Unis et tenu en alternance avec le *Regional Seapower Symposium* en Italie, ce dernier étant plus limité en audience. Plus proche de nous, les Chefs d'État-major des Marines européennes se réunissent annuellement lors du sommet du CHENS (*CHiefs of European NavieS*). Ce forum à caractère informel et non politique rassemble les Chefs des nations maritimes européennes, membres de l'Union Européenne et/ou de l'OTAN ainsi que des représentants de l'EUMS (*European Military Staff*) et du Commandement des Forces Navales US en Europe, l'USNAVEUR, au titre d'observateur. À côté de ce forum, la Belgique participe activement au Comité de la Manche (CHANCOM, *Channel Committee*) qui existe depuis les années cinquante. Pour mémoire, durant la guerre froide, la structure de commandement de l'OTAN s'appuyait sur une série de commandants maritimes régionaux. Ainsi, la mer du Nord belge et les eaux attenantes dépendaient du CINCHAN (*Commander in Chief Channel* – Commandant en chef de la Manche). Afin d'améliorer la coordination entre les différentes nations lui fournissant des moyens navals, cette autorité convoitait, régulièrement, les Chefs des Marines concernées (BEL – DEU – FRA – NLD et GBR) chez lui. C'est ainsi que naquit le CHANCOM. Aujourd'hui, la fonction de CINCHAN n'existe plus dans la nouvelle organisation de l'OTAN. Par contre, le CHANCOM a survécu aux réorganisations successives. Depuis lors, les objectifs initiaux de ce comité ont évolué et aujourd'hui il accueille de nouveaux membres qui ont le statut d'observateur (ITA, POR, SPA). L'EUMS ainsi que l'OTAN, par

l'entremise de son unique Commandement Maritime (MARCOM à Northwood), y sont également représentés. Par sa composition plus restreinte, le CHANCOM réussit à créer une dynamique autour des sujets maritimes qu'il est plus « laborieux » de mettre en route avec les 28 nations représentées aux CHENS. Par le biais des CHENS et du CHANCOM, l'UE dispose de « conseillers » crédibles dans le domaine maritime militaire.

Bien qu'informels ces forums permettent à leurs membres d'échanger, dans une atmosphère de respect mutuel, des points de vue à propos d'un éventail assez varié de sujets stratégiques à caractère maritime. La confrontation des points de vue des Marines au sein des forums stratégiques et plus largement au sein de la communauté maritime dans la sphère européenne peut être considérée comme une fonction importante du CHENS. C'est par exemple sur base d'un document des CHENS que les concepts de « Sécurité maritime » au sein de l'UE et de l'OTAN ont pu se développer. La « compétence » des CHENS fut d'ailleurs soulignée dans un rapport de Madame Gomes, membre du Parlement européen et de la commission des Affaires étrangères, rédigé en juin 2013 et consacré à la stratégie de l'UE en matière de sécurité maritime. Du reste, le président du CHENS jouit d'une reconnaissance internationale permettant l'organisation efficace, en coordination avec l'Organisation maritime internationale, de l'action internationale dans les dossiers tels celui de la lutte contre la piraterie ou du développement de capacités maritimes en Afrique.

Le principe de la présidence tournante est d'application pour ces deux sommets et le hasard des calendriers a fait que c'est à la Belgique, par l'entremise du Chef de la Composante Navale, qu'est revenu le privilège de présider le CHENS en mai 2012 et le CHANCOM en novembre 2013. Cette présidence est assurée pendant une année et culmine par la tenue d'un sommet. La période précédant celui-ci est mise à profit pour entamer ou poursuivre des travaux de réflexion ou de rédaction autour de thèmes à caractère maritime mais pas exclusivement militaire. Ces travaux se déroulent sous la forme de « *Workstreams*¹ ». Les groupes de travail abordent différents sujets tels le rôle de l'action maritime dans les opérations terrestres, les développements en Arctique dus au réchauffement climatique, la collaboration interdépartementale en matière de sécurité maritime ou encore la problématique liée aux ressources humaines. Sur ces entrefaites, la présidence développe l'agenda du sommet en orientant les présentations et débats autour de sujets qu'elle estime prioritaires ou pertinents pour l'assemblée. Au-delà des aspects logistiques et administratifs inhérents à l'organisation de telles réunions, il semble intéressant de s'attarder plus en détail sur les thèmes qui représentent autant de défis ou de points d'attention pour la communauté maritime européenne.



© Jörn Urban

Collaboration Composante Marine – marine marchande.

L'ENVIRONNEMENT MARITIME

Ces dernières années ont été caractérisées par de nombreuses opérations navales. Très récemment, l'actualité maritime a été dominée par la lutte contre la piraterie, non seulement, dans l'océan Indien mais aussi dans le golfe de Guinée. Ce phénomène a quelque peu éclipsé les efforts permanents des forces navales et aériennes dans la lutte contre le terrorisme (e.a. l'opération *Active Endeavour* en mer Méditerranée) corollaire des attentats du 11 septembre 2001. De même, il importe de ne pas oublier la contribution de nombreuses Marines européennes à la pacification de la Lybie au travers de l'opération *Unified Protector* qui se déroula au large des côtes libyennes en 2011. Pour terminer, rappelons que les opérations en Afghanistan ont également été d'une part appuyées par les Marines par le biais de leur Infanterie de marine, de l'aéronavale ou du renseignement (SIGINT)² et d'autre part suivies de près à des fins d'analyse par les Marines non-engagées. Tous les états-majors en ont retiré de nombreux enseignements.

À côté des opérations militaires, la maritimisation de phénomènes tels que les trafics de drogue, d'êtres humains ou d'armes de destruction massives a meublé notre actualité et suscite l'interrogation du public qui constate la fragilité relative des frontières maritimes européennes. Le réchauffement climatique retient également l'attention de la communauté maritime pour les opportunités que

procure l'ouverture des voies navigables en Arctique sans oublier l'accessibilité aux ressources énergétiques et halieutiques. Néanmoins, au-delà des intérêts commerciaux se posent des problèmes de sauvegarde maritime liés e.a. aux risques d'accident et à leur impact écologique. Qui plus est, les conséquences des revendications concernant les zones économiques exclusives et les plateaux continentaux sur les équilibres géostratégiques sont non seulement difficiles à évaluer mais aussi loin d'être maîtrisées.

Au niveau stratégique et sécuritaire, le basculement de la politique des États-Unis d'Amérique vers l'océan Pacifique fait également partie des points d'attention des Marines européennes. Enfin la prolifération de l'armement naval dans les pays asiatiques a été particulièrement significative ces dernières années et ne peut pas être appréhendée indépendamment des différentes revendications concernant les zones maritimes en mer de Chine.

L'analyse de cet éventail incomplet de facteurs et de phénomènes ainsi que les enseignements tirés des différentes opérations en Afghanistan, en Libye ou au large des côtes somaliennes n'ont fait que confirmer un principe cher aux marins : la liberté de navigation et donc la liberté du transport maritime sont indispensables au développement économique et à la prospérité en Europe et dans le monde. La sécurité des activités maritimes est un problème mondial et ne peut être garantie que grâce à une approche internationale et interdépartementale. Les Marines disposent à cet effet de capacités qui permettent une contribution considérable et souvent indispensable pour la surveillance et les interventions en mer. Par ailleurs, les États ne peuvent sous-estimer ni les risques, ni les menaces, ni les opportunités que cet environnement leur procure.

LA SÉCURITÉ MARITIME

Durant la dernière décennie, nous avons assisté à une prise de conscience globale de l'importance de la « Sécurité maritime ». Cela s'est traduit au sein de l'OTAN par le développement de la « Stratégie maritime de l'Alliance » et du « Concept d'Opérations de sécurité maritime ». L'Europe n'est pas en reste car, avec ses 90 000 km de littoral mais surtout avec tous les territoires d'outre-mer de ses pays membres qui engendrent d'immenses zones économiques exclusives à contrôler, l'UE se devait de mettre en place une stratégie maritime et de développer des capacités visant à améliorer la gestion et la sécurité de ses espaces marins. Etant donné la complexité de sa structure, l'UE a abordé les défis de la sécurité maritime sous différents angles. Par le développement de

sa « Politique Maritime Intégrée » (IMP ou *Integrated Maritime Policy*) ou « Livre Bleu », l'UE vise à une intégration voire une rationalisation de toutes les initiatives nationales et internationales avec pour objectif final la maîtrise du « domaine maritime ». L'IMP a jeté les bases d'une approche interdépartementale des questions maritimes et suscité un débat autour des fonctions de garde-côtes et des tâches policières à effectuer dans les zones de responsabilité.

L'IMP n'a initialement pas pris en compte la dimension militaire de la sécurité maritime qui ne s'arrête pas aux frontières des zones économiques exclusives des pays membres. En effet, les Marines sont actives dans et en dehors les zones de responsabilité des garde-côtes et fournissent une contribution importante en matière de sécurité maritime. Dès à présent, sous l'impulsion initiale des CHENS, un mouvement de rattrapage est en cours et le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) devrait prochainement proposer une « Stratégie européenne de sécurité maritime » englobant tous les domaines touchant la sécurité – en anglais *security* – et la sauvegarde – en anglais *safety* – maritimes.

La maîtrise du domaine maritime demande également des instruments adéquats et, dans la foulée de l'Opération *Active Endeavour*, le monde maritime a répondu à ce besoin par le développement de solutions techniques d'identification et de suivi des navires. De même, des exigences par rapport à la sécurité des ports et des navires ont été formalisées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) organe de l'ONU dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, (ISPS). Les opérations de lutte contre la piraterie n'ont fait que renforcer les besoins de maîtrise de l'information; les solutions apportées par l'opération ATALANTA servent de référence. Tout comme les militaires, la Commission européenne a reconnu le besoin d'intégration des multiples sources et outils d'information présents dans le monde maritime. À cette fin, au travers de la Direction Générale Mare, l'UE s'efforce depuis quatre ans de développer une politique fédératrice visant à un partage structuré et règlementé des flux d'information. La surveillance coordonnée du milieu marin est en effet une condition sine qua non pour atteindre les objectifs établis dans l'IMP. Les principes normatifs et régulateurs de la structure CISE (*Common Information Sharing Environment*) veilleront, à terme, à l'harmonisation et la synchronisation, entre la commission et le SEAE, des multiples initiatives européennes qui cohabitent actuellement, tels les projets MARSUR, EUROSUR, *SafeSeaNet*, PERSEUS, Seabilla, etc.

L'« approche globale » préconisée par l'UE comme solution au problème de la piraterie au large de la Somalie a également donné lieu à une série d'initiatives

visant à développer les capacités maritimes dans la région, sous la dénomination de « *Maritime Capability Building* » (MCB). Le MCB vise à aider les pays affectés par la piraterie à développer des capacités de surveillance maritime ainsi que des capacités d'intervention en mer. La transposition de ce concept vers les pays d'Afrique occidentale s'est accélérée suite à l'apparition du phénomène dans le golfe de Guinée. Ceci a également amené les Marines à adopter les principes du « *Key Leader Engagement* » en s'inspirant e.a. des opérations en Afghanistan. Ce concept vise à augmenter les contacts avec les autorités militaires et civiles, locales et régionales, de manière à les impliquer dans le développement de solutions moyennant une meilleure communication réciproque.

Enfin, le rapprochement entre les mondes maritimes civil et militaire ainsi que l'industrie maritime peut être considéré comme un des effets bénéfiques de la piraterie. En effet, tout comme le souligne à juste titre l'IMP, seule une approche globale et synchronisée permettra de faire face aux multiples défis maritimes actuels et du futur.

LE « *POOLING & SHARING* »

Si les défis auxquels les Marines sont confrontées prennent de l'ampleur, force est de constater que la crise économique et financière a eu un impact négatif sur les budgets des Ministères de la Défense. C'est pourquoi, aujourd'hui, l'Europe est amenée à plaider pour des solutions de mutualisation et de partage des capacités militaires telles que le « *Pooling and Sharing* », concept également développé à l'OTAN sous le nom de « *Smart Defense* » et qui vise un objectif similaire tout en tenant compte des lacunes dans les capacités opérationnelles. Entre 1990 et 2012, les capacités de lutte contre les mines des nations cadres du CHANCOM sont passées de 142 à 52 unités (alors que durant la même période, le nombre d'escorteurs d'escadre et de frégates y compris les avisos français et les Ocean Patrol Vessel néerlandais, chutaient de 126 à 81). À présent le remplacement des plateformes de guerre des mines qui depuis de (parfois trop) nombreuses années remplissent sans failles leurs missions est indispensable. Ce sera l'occasion de revoir le concept initial en vue de mettre en œuvre les nouvelles technologies de lutte contre les mines qui sont beaucoup plus sûres pour les équipages engagés. Le remplacement de la capacité de guerre des mines est par ailleurs également à l'étude dans d'autres pays européens et pourrait, dès lors, faire l'objet d'une large coopération internationale jugée très opportune par les États concernés. Cette tendance vers plus de coopération internationale dans le développement de leurs capacités navales devrait permettre aux nations de maintenir leur

efficacité opérationnelle dans un contexte de restriction budgétaire tout en augmentant l'efficacité de leurs structures et par surcroît, en respectant le principe du « partage de risques » politiques et militaires.

À cette fin, le Conseil de l'Union européenne a dès 2004 mis en place, l'Agence Européenne de Défense, l'EDA³, qui s'investit dans sa mission de coordination et d'harmonisation des besoins et des projets. En particulier, cette agence joue un rôle prépondérant dans le développement d'une part du projet MARSUR⁴, visant à assurer une « image maritime » au profit des opérations UE, et d'autre part des « *Common Staff Requirements* » de la capacité navale de lutte contre les mines, ou « *Naval Mine Counter Measures* », projet dont l'Allemagne a accepté de prendre la direction. Les domaines de la formation, de l'entraînement mais également de la logistique navale font également partie des pôles d'intérêts de l'EDA.

La recherche permanente de plus d'efficacité par l'amélioration de l'interopérabilité et de la capacité de mise en œuvre, de plus d'efficacité (économique et financière) par la suppression de redondance ou par des gains d'échelle potentiels, est un des thèmes régulièrement débattu lors des sommets maritimes.

LE PERSONNEL

Le domaine des ressources humaines est sans nul doute le domaine qui fédère le plus les opinions.

Indépendamment de l'importance relative des Marines européennes au sein de leurs organisations de Défense nationales, importance qui varie entre 13 et 28 % des effectifs selon les pays, elles sont toutes confrontées aux mêmes problèmes de recrutement et de rétention de leur personnel. Elles puisent de plus dans le même vivier que leur consœur de la marine marchande et partagent, par ailleurs, certaines préoccupations.

En effet, les marins recherchent la même stabilité dans les programmes de navigation, la même satisfaction par rapport à leur vie professionnelle et familiale et un potentiel de carrière garanti par des formations certifiées. Face à ces problèmes, les marines commerciales ont probablement su libérer plus de moyens pour répondre aux aspirations sociales et familiales de leurs équipages. Elles ont, en outre, plus de moyens de pression pour obtenir de l'État des statuts plus favorables, e.a. en matière de lois sociales. Plus rigides, les

procédures administratives militaires pèchent par un manque d'agilité pour s'adapter sans faillir aux desideratas d'une jeunesse toujours plus exigeante en termes de bien-être.

À côtés de solutions prônées par les ressources humaines, l'on constate que l'industrie maritime n'est pas en reste et développe des technologies qui permettent d'aborder cette problématique suivant deux angles. La première approche tend à construire des navires capables d'opérer avec des équipages toujours plus réduits et la seconde, garantit une plus grande disponibilité des plateformes. Un programme de navigation de 300 jours de mer par navire n'est, par exemple, pas une exception et offre de nouvelles possibilités de mise en œuvre.

Cette plus grande disponibilité a permis à la marine marchande d'adopter de nouveaux concepts d'équipage puisque celui du double équipage y est largement répandu. Celui-ci permet la maximalisation de l'utilisation des navires en permutant systématiquement les équipages après une période variant de six à huit semaines selon les armateurs. Si l'évolution vers des concepts d'équipage double, multiple ou modulaire séduit les Marines militaires, des mécanismes ou instruments devront être mis en place pour adapter les processus d'entraînement et de formation des équipages ou d'entretien des navires. En revanche, il est fort probable que ces concepts d'équipage seront bénéfiques pour l'augmentation de la durée d'engagement des navires en opération, des rotations de personnel étant organisées in situ.

La transposition de toutes ces nouveautés et de ces concepts au milieu militaire n'est donc pas impossible mais devra être abordée avec la circonspection voulue en tenant compte de l'impact sur les matériels, les effectifs et l'organisation des Marines.

DE L'INTÉRÊT DU CHENS ET DU CHANCOM POUR LA MARINE BELGE

Il y a donc matière à réflexion et, dans ce concert d'idées, de débats et de tendances, l'on peut affirmer que la Marine belge, forte de son expérience au sein d'ABNL (*Admiral Benelux*), participe au débat avec beaucoup de crédibilité.

La coopération internationale est inscrite dans les gènes de la Marine depuis pratiquement sa création. L'école binationale de Guerre des mines (EGUERMIN) à Ostende qui fut officiellement inaugurée en 1960 en est l'un des premiers exemples. Le projet de Chasseurs de Mines Tripartite (CMT) développé en

collaboration avec la France et les Pays-Bas est sans nul doute un exemple de *Smart Defense* avant la lettre. Toutes les réalisations belgo-néerlandaises dans les domaines opérationnels, d'entraînement, de formation et de logistique font de l'ADMIRAL BENELUX probablement la forme la plus accomplie de «*Pooling & Sharing*». Elle dépasse en tout cas de très loin toutes les nouvelles initiatives qui se développent actuellement (enfin) au sein de l'UE.

Les contributions de la Marine belge aux opérations s'inscrivent totalement dans le besoin d'assurer la liberté de navigation et la lutte contre les différentes formes d'activités illégales en mer. La contribution des frégates à l'effort international contre la piraterie en Océan indien en est un exemple remarquable. En dehors de ces déploiements, la Marine continue à soutenir l'effort international en remplissant des fonctions clés au sein d'une part, de l'état-major opérationnel à Northwood près de Londres (EU NAVFOR OHQ) et d'autre part, de l'état-major ATALANTA embarqué (EUNAVFOR FHQ). En particulier depuis plus de trois ans, des officiers de réserve apportent à l'OHQ des compétences particulières dans le domaine de la coopération avec les armateurs civils. Grâce à leur expertise, un projet de surveillance maritime et de gestion des données a été développé depuis 2008 et sert de cadre de référence pour le même dessein à l'UE. Par ailleurs, la coopération entre le MIK (*Maritiem Informatie Kruispunt* ou Carrefour d'Information Maritime), l'OCAM (Organe de Coordination pour



© Jörn Urbain

Le CIM avec ses partenaires de la douane et de la police.

l'Analyse de la Menace) et le SPF (Service public fédéral ou Ministère) Mobilité appuie les armateurs belges grâce à la diffusion d'appréciations sécuritaires pour des régions à risque. Les déploiements des hélicoptères Alouette III à bord des frégates (néerlandaises) dans le cadre de la lutte contre les narcotrafiquants dans les Caraïbes, les missions de déminage en mer Baltique, en baie de Somme ou en mer du Nord et, ne l'oublions, pas au large des côtes libyennes, contribuent également à ce même effort de sécurisation du transport maritime.

Au niveau national, c'est notamment sous l'impulsion de la Marine que la structure de garde côtière a vu le jour et que le MIK a pu se développer. Pour rappel, celle-ci regroupe 17 départements fédéraux et régionaux, actifs dans la mer territoriale, la zone contiguë et la zone économique exclusive belges en y exerçant chacun leurs compétences respectives. La coopération fructueuse au sein du MIK avec la police et la douane s'étend de plus en plus au-delà de nos frontières et la gestion de la sécurité maritime au niveau régional (Manche et mer du Nord) est un objectif en cours de réalisation. L'introduction des futurs patrouilleurs mais également des NH90 amplifiera les capacités de surveillance et d'intervention en mer du Nord.

Si le CHENS et le CHANCOM sont avant tout des plateformes de rencontre et d'échange, ils offrent principalement une opportunité de confronter des idées, de valider des politiques (doctrines) et de discuter de choix (options) pour le futur. La Marine belge y prend une part significative et en fait largement usage.

□

Mots clés : CHENS, forum marine, maritime security

¹ *Workstream: the organised output of several distinct and often unrelated work groups.*

² SIGINT: *Signals Intelligence*

³ EDA: *European Defense Agency*

⁴ MARSUR: *MARitime SURveillance*