

**Faculté des sciences économiques,
sociales, politiques et de communication
École des sciences politiques et sociales (PSAD)**

La sécurité maritime de l'Union européenne comme vecteur de son autonomie stratégique :

**Étude comparative des stratégies de sécurité
maritime de l'UE en mer Baltique et en mer Noire
de 2023 à 2025**

Auteur : Hippolyte Fogli
Promoteur(s) : Tanguy de Wilde d'Estmael
Lecteur(s) : Jean Le Hardy de Beaulieu
Année académique : 2025-2026
Master en sciences politiques, orientation relations internationales, à
finalité spécialisée : diplomatie et résolution des conflits

Déclaration déontologique

« Je déclare sur l'honneur que ce mémoire a été écrit de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (idées, phrases, graphes, cartes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Si j'ai eu recours à l'IA, j'ai scrupuleusement respecté les règles établies en la matière par la note du bureau Faculté ESPO en date du 1er juillet 2024, tout particulièrement dans son point 4.

Je déclare avoir pris connaissance et adhérer au Code de déontologie pour les étudiant(e)s en matière d'emprunts, de citations et d'exploitation de sources diverses en ce compris l'usage des outils d'intelligence artificielle générative et savoir qu'un plagiat ou que toute autre forme d'irrégularité est une faute grave et est susceptible de donner lieu aux procédures et sanctions prévues aux articles 107 à 114 du RGEE (Règlement général des études et des examens)».

Avant-propos

Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur le Professeur Tanguy de Wilde d'Estmael, promoteur de ce mémoire, pour la confiance qu'il m'a accordée en me laissant choisir librement mon sujet de recherche ainsi que pour ses conseils qui ont permis la réalisation de ce mémoire.

Je remercie également Monsieur le Professeur Jean Le Hardÿ de Beaulieu, lecteur et membre du jury, pour le temps consacré à l'évaluation de ce travail.

Enfin, je souhaite exprimer ma gratitude envers mes proches, qui m'ont soutenu tout au long de mes années d'études et pendant la rédaction de ce mémoire.

Liste des abréviations

A2/AD: Anti-Access/Area Denial

AIM 2050: African Integrated Maritime Strategy 2050

AIS : Automatic Identification System

BALTOPS : Baltic Operations (exercice naval annuel de l'OTAN en mer Baltique)

BRISK II : Baltic Risk assessment for Spill of Oil and Hazardous Substances (analyse des risques de déversement en mer Baltique)

BS MFC: Black Sea Monitoring and Forecasting Centre

CEF Digital: Connecting Europe Facility Digital

CISE : Common Information Sharing Environment

CMA : Common Maritime Agenda

CMP : Coordinated Maritime Presences (Présences maritimes coordonnées)

CMS : Copernicus Marine Service

CNUDM : Convention des Nations unies sur le droit de la mer

CPEI: Cable Projects of European Interest

DG : Direction générale

EDA/AED : European Defence Agency / Agence européenne de défense

EDITO : European Digital Twin Ocean

EEAS/SEAE : European External Action Service / Service européen pour l'action extérieure

EFCA : European Fisheries Control Agency (Agence européenne de contrôle des pêches)

EMODnet : European Marine Observation and Data Network

EMSA : European Maritime Safety Agency (Agence européenne pour la sécurité maritime)

EPC : European Patrol Corvette (corvette de patrouille européenne)

EUMSS/SSMUE : EU Maritime Security Strategy / Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne

EUSPA: EU Agency for the Space Programme

FED : Fonds européen de défense

GPS : Global Positioning System

HELCOM : Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique

Hybrid CoE : European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats

INN : Illicite, non déclarée et non réglementée (pêche)

ISPS: International Ship and Port Facility Security (Code)

MARSUR : Maritime Surveillance Networking

MAS MCM : Maritime Autonomous Systems for Mine Counter Measures

MCM : Mine Countermeasures (lutte contre les mines)

MME : Multipurpose Maritime Exercise (exercice maritime polyvalent)

MMO : Multipurpose Maritime Operations (opérations maritimes polyvalentes)

MMPC : Multipurpose Maritime Patrol Corvette

OTAN/NATO : Organisation du Traité de l'Atlantique nord / North Atlantic Treaty Organization

PeSCo : Permanent Structured Cooperation (Coopération structurée permanente)

PESD : Politique européenne de sécurité et de défense

PSDC/CSDP : Politique de sécurité et de défense commune / Common Security and Defence Policy

RPAS : Remotely Piloted Aircraft System

SatCen : EU Satellite Centre (Centre satellitaire de l'Union européenne)

SGUE : Stratégie globale de l'Union européenne

SLOC : Sea Lines of Communication (lignes de communication maritimes)

SPF : Service public fédéral (Belgique)

SRIA: Strategic Research and Innovation Agenda

SUCBAS: Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea

UE/EU : Union européenne / European Union

UXO : Unexploded Ordnance (munitions non explosées)

ZEE : Zone économique exclusive

Table des matières

Avant-propos	2
Remerciements.....	2
Liste des abréviations	3
Introduction :	7
1 PARTIE 1 : Cadre conceptuel et théorique.....	9
Introduction de la première partie.....	9
1.1 Chapitre 1 : La géopolitique des mers	10
1.1.1 Introduction : la mer comme objet géopolitique	10
1.1.2 Paradoxes et contraintes du milieu marin	12
1.1.3 La puissance maritime.....	13
1.1.4 Enjeux actuels et reconfigurations	14
1.1.5 Conclusion	16
1.2 Chapitre 2 : La sécurité maritime	16
1.2.1 Un concept disputé	16
1.2.2 Trois cadres d'analyse de la sécurité maritime	18
1.2.3 Définition opératoire.....	19
1.3 Le droit international de la mer	20
1.3.1 La CNUDM : un cadre fondateur	20
1.3.2 La liberté de navigation	21
1.3.3 Les régimes spéciaux : détroits.....	21
1.3.4 Conclusion	22
1.4 L'autonomie stratégique européenne.....	22
1.4.1 Le début du concept d'autonomie stratégique	22
1.4.2 Le débat académique	24
1.4.3 L'élargissement du concept.....	25
1.4.4 Définition opératoire.....	26
2 Partie 2 : Analyse de la SSMUE à l'épreuve des mers Baltique et Noire.....	29
Introduction de la deuxième partie.....	29
2.1 La stratégie de sécurité maritime de l'UE (SSMUE)	29
2.1.1 Les quatre principes fondateurs de la SSMUE	30
2.1.2 Les six axes d'action de la SSMUE révisée (2023)	30
2.1.3 Méthodologie de l'analyse	32
2.2 Analyse de la SSMUE dans la zone de la mer Baltique	33
2.2.1 Description de la mer Baltique	33
2.2.2 Les principales menaces russes en mer Baltique.....	35
2.3 Analyse des six axes de la SSMUE en mer Baltique	37
2.3.1 Axe 1 : Intensifier les activités en mer	37
2.3.2 Axe 2 : Coopérer avec les partenaires	40
2.3.3 Axe 3 : Prendre l'initiative en matière d'appréciation de la situation maritime.....	43
2.3.4 Axe 4 : Gérer les risques et les menaces.....	45
2.3.5 Axe 5 : Renforcer les capacités	47
2.3.6 Axe 6 : Éduquer et former	49
Conclusion : impact global de la SSMUE en mer Baltique sur l'autonomie stratégique	50
2.4 Analyse de la SSMUE dans la zone de la mer Noire.....	52
2.4.1 Description de la mer Noire.....	52

2.4.2 Les principales menaces russes en mer Noire	54
2.5 Analyse des six axes de la SSMUE en mer Noire	57
2.5.1 Axe 1 : Intensifier les activités en mer	57
2.5.2 Axe 2 : Coopérer avec les partenaires	60
2.5.3 Axe 3 : Prendre l'initiative en matière d'appréciation de la situation maritime.....	62
2.5.4 Axe 4 : Gérer les risques et les menaces.....	63
2.5.5 Axe 5 : Renforcer les capacités	64
2.5.6 Axe 6 : Éduquer et former	65
Conclusion : impact global de la SSMUE en mer Noire sur l'autonomie stratégique.....	67
3. Évaluation	68
3.1 Deux mers semi-fermées, deux configurations stratégiques	68
3.2 Des menaces communes et des registres différents	69
3.3. Instruments communs et instruments spécifiques	70
3.4 Bilan : ce que la SSMUE a produit en matière d'autonomie stratégique.....	72
3.4.1. La volonté politique : le terme le plus solide	72
3.4.2. L'aptitude à décider : le maillon faible commun	72
3.4.3. Les capacités d'action : présentes mais contraintes.....	73
3.4.4 Synthèse : une autonomie informationnelle et normative, pas opérationnelle*	73
3.5 Évaluation de l'équation de Mauro	74
Conclusion.....	76
Bibliographie	78
Sources secondaires.....	78
a) Articles scientifiques.....	78
b) Monographies et chapitres d'ouvrage	80
c) Études en ligne et hors ligne	80
Sources primaires	81
a) Articles de presse.....	81
b) Documents officiels	81
c) Sites officiels	81
d) Textes législatifs	84
Intelligence artificielle	84

Introduction :

Le 24 février 2022, l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie bouleverse durablement l'environnement stratégique européen. Si le conflit se déroule principalement sur le territoire ukrainien, ses conséquences dépassent rapidement le seul cadre terrestre et replacent les espaces maritimes au centre des rapports de puissance en Europe (Germond, 2015).

Ces évolutions replacent la sécurité maritime au cœur des préoccupations européennes. Les mers ne constituent plus uniquement des espaces de circulation commerciale, mais également des espaces de confrontation stratégique où se jouent la protection des infrastructures critiques, la sécurité énergétique, la liberté de navigation et le contrôle des flux économiques (Péron-Doise, 2026). Pour l'Union européenne, dont l'économie dépend largement des échanges maritimes et des câbles sous-marins, ces menaces représentent un défi direct à sa sécurité et à sa stabilité (Ferreira-Pereira, 2022). La guerre en Ukraine agit ainsi comme un accélérateur des réflexions européennes sur la défense, la sécurité maritime et surtout l'autonomie stratégique.

Cette dynamique se traduit notamment par la révision de la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne en octobre 2023. Ce nouveau document affirme explicitement la volonté de renforcer la capacité de l'Union à protéger ses intérêts maritimes dans un environnement devenu plus contesté, en particulier face aux conséquences de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine. La mer Baltique et la mer Noire apparaissent dès lors comme deux espaces révélateurs des ambitions géopolitiques européennes. L'Union y développe des mécanismes de surveillance, de coordination, de coopération navale et de protection des infrastructures critiques qui traduisent une volonté croissante d'agir comme un acteur stratégique à part entière.

Ce mémoire a donc pour objet d'analyser la stratégie de l'Union européenne en mer Baltique et en mer Noire comme vecteur de son autonomie stratégique. Plus précisément, il cherche à répondre à la question de recherche suivante : **En quoi les stratégies de sécurité maritime de l'Union européenne en mer Baltique et en mer Noire entre 2023 et 2025 illustrent-elles la mise en œuvre concrète de son autonomie stratégique face aux menaces géopolitiques russes ?**

L'intérêt de ce sujet repose sur plusieurs éléments. D'abord, il aborde une problématique très actuelle, encore peu étudiée dans la littérature académique récente. La révision de la stratégie maritime européenne de 2023 est un document récent dont les implications géopolitiques et stratégiques sont encore peu analysées. Ensuite, ce sujet permet d'étudier concrètement la notion d'autonomie stratégique européenne, souvent mobilisée dans les discours politiques mais dont la réalité opérationnelle reste discutée. Les espaces maritimes constituent à cet égard un terrain d'observation pertinent puisqu'ils concentrent des enjeux militaires, économiques, énergétiques et technologiques majeurs. Enfin, ce mémoire présente également un intérêt théorique puisqu'il met en relation plusieurs concepts centraux des relations internationales contemporaines : géopolitique des mers, sécurité maritime, puissance et autonomie stratégique.

Ce mémoire est divisé en trois parties. La première partie établit le cadre conceptuel et théorique de l'étude à travers l'analyse des notions de géopolitique des mers, de sécurité maritime, de droit international de la mer et d'autonomie stratégique. La deuxième partie analyse les stratégies de sécurité maritime déployées par l'Union européenne entre 2023 et 2025 afin d'évaluer dans quelle mesure elles traduisent une mise en œuvre concrète de l'autonomie stratégique européenne face aux menaces russes. Ensuite, une évaluation sera faite afin de comparer les résultats obtenus lors de l'analyse. Pour finir, la conclusion tentera de répondre de manière nuancée à la question de recherche.

1 PARTIE 1 : Cadre conceptuel et théorique

Introduction de la première partie

L'analyse de la stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne en mer Baltique et en mer Noire suppose d'abord de clarifier les concepts qui structureront cette analyse. Sans cette clarification préalable, le risque est de manier des termes dont le sens paraît évident mais qui, à l'examen, s'avèrent être chargés d'ambiguïtés. Cette première partie vise donc à poser les bases conceptuelles du mémoire.

Ce travail se situe à l'intersection de plusieurs champs disciplinaires : la géopolitique, les études de sécurité et le droit international. Chacun de ces champs observe les espaces maritimes sous un angle différent. Toutefois, ces approches ne s'excluent pas. Elles mettent en lumière différents aspects d'un même objet, et c'est leur association qui permet de saisir les stratégies de sécurité maritime dans leur complexité. Ainsi, ce mémoire ne se situe pas dans une seule discipline, mais puise dans chacune les éléments les mieux adaptés au moment de l'analyse. Les stratégies maritimes mêlent des enjeux militaires, juridiques, économiques et environnementaux et aucune grille monodisciplinaire ne suffit à leur compréhension en profondeur.

La première partie s'articule autour de quatre notions traitées dans autant de chapitres : la géopolitique des mers (y compris la puissance maritime), la sécurité maritime, le droit international de la mer et l'autonomie stratégique. Chaque chapitre prendra soin de dresser un état des définitions dans la littérature, mettre en regard les approches concurrentes et formuler enfin une conclusion ou une définition opératoire qui servira de référence pour la suite du travail.

Le choix de ces quatre concepts répond à des nécessités analytiques distinctes. La géopolitique des mers fournit le cadre spatial dans lequel s'inscrivent les théâtres étudiés et intègre la question de la puissance maritime, qui caractérise les capacités et les limites des acteurs. La sécurité maritime, dont Bueger (2015) et Klein (2011) ont montré depuis des perspectives différentes qu'elle reste un concept disputé, est l'objet même dont ce mémoire analyse les stratégies. Le droit international de la mer délimite le champ des possibles pour tout acteur dans les espaces maritimes. L'autonomie stratégique, enfin, est le critère à l'aune duquel les stratégies seront évaluées.

Méthodologiquement, cette partie s'appuie sur des documents officiels de l'UE, des travaux académiques ainsi que sur le droit international. Les approches divergentes sont présentées sans prétendre trancher les débats ouverts dans la littérature. L'objectif est plus modeste : identifier les termes de ces débats et prendre position sur les définitions retenues et poser clairement les choix analytiques qui guideront la suite du mémoire.

1.1 Chapitre 1 : La géopolitique des mers

1.1.1 Introduction : la mer comme objet géopolitique

Les mers et les océans recouvrent 72 % de la surface de la terre. Ils connectent les continents par les routes commerciales qui portent l'essentiel des échanges mondiaux, séparent les peuples par des étendues que l'être humain ne peut habiter durablement, recèlent des ressources considérables (halieutiques, énergétiques, minérales) et font l'objet de régimes juridiques tantôt universels, comme la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), tantôt régionaux, comme la Convention de Montreux (Péron-Doise, 2026). Pourtant, les espaces maritimes ont longtemps été négligés comme objets géopolitiques à part entière (Péron-Doise, 2026).

La géopolitique, en tant que discipline, s'est d'abord construite sur la terre ferme, autour des travaux de Mackinder, de Haushofer ou de Spykman, qui raisonnaient en termes de masses continentales, de heartland et de rimland. La mer y apparaissait comme un décor, un vide entre les terres, et non comme un espace politique en soi. Toutefois, cette primauté des espaces terrestres mérite d'être nuancée. En effet, dès 1890, l'amiral Mahan, dans son ouvrage « *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* », plaçait la maîtrise des mers au cœur de la puissance des États, faisant de la mer non pas un simple décor mais un espace stratégique déterminant (Kazanecka et al., 2020). Considéré comme un précurseur de la pensée géopolitique maritime, Mahan a posé les fondements d'une réflexion que l'on retrouvera de manière plus approfondie dans la partie du chapitre consacré à la puissance maritime.

L'un des premiers ouvrages en langue française à traiter frontalement la géopolitique des mers et océans est *Le sixième continent, géopolitique des océans* de Pierre Papon (1996). Papon y soutient que la mer est devenue un « enjeu total » dans les relations internationales : enjeu stratégique, enjeu économique et social, enjeu technologique (Bonnemaison, 1997). Le terme de « sixième continent » exprime l'idée que les océans constituent un espace à

part entière dans les rapports de puissance, au même titre que les continents (Papon, 1996). Pierre Royer prolonge cette réflexion dans *Géopolitique des mers et des océans* en montrant que la maîtrise des espaces maritimes conditionne la puissance étatique dans le temps long de l'histoire. Royer part d'un constat qui dépasse la seule dimension physique : un espace géopolitique n'est jamais réductible à ses caractères matériels, car s'y ajoutent toujours « la représentation subjective, voire affective, qui donne à tel lieu apparemment insignifiant une charge émotionnelle et une importance inégalement ressenties » (Royer, 2012). La géopolitique des mers est ainsi tissée d'une culture, de valeurs et d'un imaginaire qui comptent autant que la réalité brute.

Les êtres humains sont des animaux terrestres sur une planète dont 72 % de la surface est recouverte par les mers, des espaces que Brischoux désigne comme « l'autre partie du monde, celle que les humains n'habitent pas ». L'être humain ne vit pas en mer : il la traverse, l'exploite, y projette sa puissance, mais n'y habite pas durablement. Cette formulation traduit l'altérité constitutive de l'espace maritime par rapport à l'espace terrestre (Brischoux, 2023).

Cette altérité n'est pas seulement physique : elle est aussi politique et juridique. La CNUDM (qui sera discutée en profondeur plus tard), entrée en vigueur en 1994, consacre cette différence en définissant la haute mer par une double négation : c'est l'espace situé au-delà des zones étatiques et qui ne peut faire l'objet d'aucune déclaration de souveraineté (CNUDM, art. 86 et 89). Les mers échappent aux catégories ordinaires du pouvoir terrestre, ce qui leur confère une gouvernementalité propre : elles sont, selon Brischoux, « l'espace géographique naturellement rétif au déploiement des institutions et figures prises par le pouvoir sur terre ».

Cette vision des mers comme des espaces vides et rebelles au pouvoir est cependant contestée par une partie de la géographie politique critique. Germond et Germond-Duret affirment que les espaces maritimes sont de moins en moins des « vides placeless », et de plus en plus des espaces « placeful », c'est-à-dire dotés d'une identité spatiale construite par les pratiques de gouvernance, de surveillance et de normatisation. Ainsi, l'Union européenne participe à cette transformation en mettant en place des régulations et des dispositifs de surveillance qui conduisent à une territorialisation non pas souveraine mais fonctionnelle et normative de ses mers adjacentes (Germond & Germond-Duret, 2016). À ce propos, Germond élabore le concept de « marges maritimes » pour désigner ces « espaces

hybrides, juridiquement hors de l'Union mais fonctionnellement à l'intérieur de sa zone d'intérêt stratégique » (Germond 2015). Cette tension entre l'altérité irréductible des mers et leur intégration progressive dans des logiques de gouvernance constitue un fil directeur de la géopolitique contemporaine des mers.

1.1.2 Paradoxes et contraintes du milieu marin

Brischoux identifie trois paradoxes qui structurent l'exceptionnalité politique des espaces maritimes. Le premier tient à la contradiction entre hostilité et abondance : la mer est un espace étranger et dangereux pour l'être humain, physiquement impropre à l'habitation durable et imprévisible dans ses tempêtes, mais elle offre en même temps d'immenses ressources, des pêcheries traditionnelles à l'exploitation des hydrocarbures offshore, en passant par les ressources minérales des grands fonds. Le deuxième paradoxe porte sur la double fonction de liaison et de séparation : les mers constituent la principale voie mondiale de transport des marchandises et l'infrastructure de 98 % du trafic internet via les câbles sous-marins (Brischoux, 2023), mais elles offrent aussi les meilleures barrières défensives contre les invasions, comme l'illustre la résistance insulaire de l'Angleterre face aux envahisseurs continentaux au fil des siècles. Le troisième paradoxe réside dans le fait que les mers sont au cœur des enjeux politiques les plus actuels (lutte entre grande puissance, réchauffement climatique) tout en résistant à une humanisation complète, elles demeurent un espace qui se soustrait aux catégories politiques terrestres.

À ces paradoxes s'ajoutent trois contraintes physiques qui conditionnent toute action en mer. Royer les résume par trois termes : l'inertie, l'impermanence et l'immensité. L'inertie signifie que les effets stratégiques se déploient au long terme : les décisions navales d'aujourd'hui, en matière de construction et de formation, ne produiront leurs effets que dans une ou deux décennies. L'impermanence désigne le fait qu'aucune puissance ne peut occuper durablement la mer comme on occupe un territoire : contrairement à la terre, où une armée peut s'installer, tenir des positions et contrôler un espace, la mer ne garde aucune trace du passage d'une flotte. L'immensité, enfin, rend impossible tout contrôle exhaustif : aucune marine n'a jamais pu couvrir l'océan d'un nombre suffisant de navires pour le quadriller étroitement. En revanche, tous les itinéraires maritimes finissent par aboutir à certains points clés des littoraux, ce qui fonde le principe du blocus (Royer, 2012). Ces trois contraintes obligent à raisonner sur le long terme : le contrôle des mers dans une ou deux décennies « se joue déjà aujourd'hui » (Royer, 2012).

Brischoux tire de ces paradoxes et de ces contraintes un constat central : les mers sont à la fois un espace anarchique, où les activités se déploient loin du contrôle des États, et le lieu historique des ambitions hégémoniques des grandes puissances. Cette tension entre résistance des mers à l'étatisation et ambition de contrôle constitue le cœur de la géopolitique des mers. Royer insiste à cet égard sur le fait que l'impermanence maritime contraint les sociétés à un défi « qui n'est pas seulement technologique » mais qui touche à la capacité même des structures politiques à penser un espace qui échappe aux logiques d'occupation terrestre notamment à travers la puissance maritime.

1.1.3 La puissance maritime

Les mers constituent en effet un espace dans lequel se joue l'hégémonie mondiale, où les pays peuvent faire valoir leur puissance. Il est dès lors important de s'intéresser à la puissance maritime. Gray la définit comme « la capacité à exercer à partir de la mer ou en direction de la mer des effets stratégiques décisifs ».

La pensée stratégique maritime s'est structurée autour de deux figures fondatrices dont les travaux continuent d'irriguer le débat. Mahan publie en 1890 *The Influence of Sea Power upon History*, dans lequel il soutient que la domination des mers est la condition de la puissance mondiale. Sa démonstration, fondée sur l'analyse de la rivalité franco-britannique des XVII^e et XVIII^e siècles, a exercé une influence directe sur la politique navale américaine : les présidents McKinley et Theodore Roosevelt s'en sont inspirés pour orienter le pays vers une stratégie de présence navale mondiale (Kazanecka et al., 2020; Royer, 2012). Mahan identifie six facteurs constitutifs de la *sea power* : position géographique, configuration des côtes, étendue du territoire, volume de la population, caractère national et nature du gouvernement (Mahan, 1890). Royer note cependant que les conclusions de Mahan s'opposent radicalement à celles des géopoliticiens européens comme Mackinder ou Haushofer, pour qui la domination des puissances maritimes était fragile et condamnée face à une puissance qui unifierait l'Eurasie. Cette opposition entre Mahan et Mackinder mérite d'être nuancée. Comme le montre Pascal Venier (2013), Mackinder lui-même reconnaissait l'importance de la puissance maritime et affirmait que la défense de la Grande-Bretagne reposait fondamentalement sur la maîtrise des mers. De plus, Vernier qualifie Mackinder d'« apôtre de la puissance amphibie », soulignant que la dichotomie entre puissances terrestres et maritimes était moins rigide que ce que suggère une lecture simplifiée de ces deux auteurs (Vernier, 2013).

Corbett, dans *Some Principles of Maritime Strategy* (1911), nuance la vision mahanienne en subordonnant le contrôle de la mer aux fins politiques de l'État. Pour Corbett, la stratégie navale n'est que « la partie de la stratégie maritime qui détermine les mouvements de la flotte quand la stratégie maritime a déterminé le rôle que la flotte doit jouer en relation avec l'action des forces terrestres ». Là où Mahan prône la domination totale des mers, Corbett insiste sur le concept de **guerre limitée** : une puissance capable de contrôler les lignes de communication maritimes peut atteindre des objectifs politiques circonscrits sans déclencher de conflit total (Corbett, 1911). Till prolonge cette distinction en opposant deux modes d'exercice de la puissance navale : le *sea control*, qui requiert une supériorité globale, et le *sea denial*, qui peut être obtenu avec des moyens plus modestes. Royer mentionne aussi la figure de l'amiral français Castex (1878-1968), qui avait intégré dans ses *Théories stratégiques* les dimensions économiques et technologiques de la puissance maritime, et recommandé dès 1955 une alliance occidentale contre la montée de la Chine, anticipation dont la prescience frappe aujourd'hui.

Germond définit quatre éléments de la puissance maritime : la projection de sécurité, la dimension non militaire, la dimension environnementale et la sécurisation (Germond, 2015). En particulier, la dimension environnementale est une composante croissante que les doctrines classiques ignoraient totalement jusqu'alors.

1.1.4 Enjeux actuels et reconfigurations

Les quatre grands enjeux qui structurent la géopolitique des mers contemporaine sont identifiés par Brischoux. Le premier est la rivalité stratégique entre grandes puissances pour le contrôle des lignes d'approvisionnement maritime, les *sea lines of communication* (SLOC). Le deuxième est la bascule du centre de gravité maritime mondial de l'Atlantique vers le Pacifique, marquée par la montée en puissance de la marine chinoise. Le troisième est l'accélération de l'exploitation humaine des espaces océaniques : essor des énergies offshore, de l'aquaculture industrielle et des projets d'exploitation minière des grands fonds. Le quatrième est l'ensemble des menaces environnementales pesant sur les écosystèmes marins : réchauffement, acidification, pollution plastique, surpêche. Ces quatre enjeux font de la mer un objet politique global, bien au-delà des seuls enjeux militaires (Brischoux, 2023).

Robert Kaplan a actualisé la réflexion en montrant que la géographie maritime structure encore les rivalités de puissance au XXI^e siècle. Dans *The Revenge of Geography* (2013)

et *Asia's Cauldron* (2014), il soutient que les mers fermées ou semi-fermées, comme la mer de Chine méridionale, la mer Noire ou la mer Baltique, sont des espaces géopolitiques sous tension parce que leur quasi-enclavement permet à un acteur régional de les dominer avec des moyens relativement modestes (Kaplan, 2014)

Kazanecka et al. ajoutent un aspect que la géopolitique classique tend à négliger : le caractère non statique des espaces maritimes. La mer n'est pas un décor immuable. Elle se reconfigure sous l'effet des changements climatiques (fonte de l'Arctique, élévation du niveau des mers), de l'innovation technologique (conteneurisation, automatisation portuaire) et des transformations du droit international (extension des ZEE, revendications de plateau continental étendu). Cette approche dynamique rejoint celle d'Eriksson et Boonstra (2025), qui montrent que le contexte géopolitique dans lequel s'est construite la gouvernance des océans commence à se transformer. Après deux siècles d'hégémonie maritime britannique puis américaine, plusieurs États affirment leur présence maritime, posant la question de savoir si un environnement de plus en plus multipolaire mettra fin à l'ordre maritime relativement stable hérité de la *Pax Britannica* et de la *Pax Americana* (Eriksson & Boonstra, 2025).

Pour caractériser cette évolution, Eriksson et Boonstra (2025) proposent le concept de *Mare Controversum* : ni la mer libre de Grotius (*Mare Liberum*), ni la mer fermée de Selden (*Mare Clausum*), mais un troisième régime où les espaces maritimes ne seront ni totalement libres ni totalement fermés, soumis aux ambitions d'hégémons régionaux et maintenus par la force plutôt que par le droit seul. Ce concept, formulé à partir d'une analyse croisée de la littérature sur l'Arctique, l'océan Indien, le Pacifique et la mer de Chine méridionale, prolonge la mise en garde de Brischoux contre une lecture trop linéaire de la normalisation des mers. Si l'extension des ZEE peut donner l'impression que les mers deviennent « de plus en plus soumises aux structures du pouvoir que l'on observe sur terre » (Brischoux, 2023), leur immensité et l'impossibilité d'y inscrire des limites durables maintiennent une tension irréductible. Germond confirme cette lecture en observant que lorsque les États et les organisations régionales affirment vouloir « sécuriser la liberté des mers » ou « légiférer les communs mondiaux », des forces géopolitiques sont à l'œuvre, et pas seulement des intentions bénignes.

1.1.5 Conclusion

Ce chapitre a posé les bases conceptuelles à partir desquelles les espaces maritimes peuvent être appréhendés comme des objets géopolitiques à part entière. La mer n'est pas un simple décor physique : elle est un espace politique singulier, irréductible aux catégories terrestres, dont l'altérité se manifeste aussi bien dans ses propriétés physiques (inertie, impermanence, immensité) que dans les formes de gouvernement qu'elle impose ou qu'elle rend impossibles. La géopolitique des mers se situe au croisement de ces contraintes matérielles, des rivalités de puissance entre acteurs étatiques et des dynamiques normatives qui tentent, avec un succès inégal, d'y inscrire un ordre juridique et politique. Le concept de *Mare Controversum* proposé par Eriksson et Boonstra (2025) résume bien l'état actuel de cette tension : après deux siècles de mers relativement libres sous hégémonie anglo-saxonne, l'ordre maritime entre dans une phase plus incertaine, où les espaces ne sont ni totalement ouverts ni totalement fermés, et où la puissance, qu'elle soit dure ou normative, reste le facteur déterminant de leur contrôle. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les stratégies de sécurité maritime dont ce mémoire propose l'analyse.

1.2 Chapitre 2 : La sécurité maritime

1.2.1 Un concept disputé

La sécurité maritime est l'un des derniers *buzzwords* des relations internationales (Bueger, 2015). En 2014, le Royaume-Uni, l'Union européenne et l'Union africaine ont adopté simultanément des stratégies ambitieuses de sécurité maritime ; l'OTAN avait inscrit ce thème dans sa Stratégie maritime dès 2011 ; les États-Unis avaient lancé une politique nationale de sécurité maritime dès 2004, dans le sillage du 11 septembre (Bueger, 2015). Malgré la prolifération du terme, aucun consensus sur sa définition n'a émergé.

Ce flou tient en partie à la nature même des *buzzwords*. Comme le rappelle Bueger (2015, p. 160), ces termes acquièrent leur force par leur capacité à accueillir une multitude de significations possibles et par leur résonance normative. Ils permettent à des acteurs aux intérêts divergents de coordonner leurs actions sous un même vocabulaire, mais au prix du risque que les désaccords réels soient camouflés derrière une façade d'entente apparente et ressurgissent en situation de crise (Bueger, 2015).

Feldt, Roell et Thiele confirment ce diagnostic en soutenant que la sécurité maritime n'a « pas de définition universelle ou juridique agréée » et couvre un champ trop large pour être

réduite à une formule unique. Ils proposent néanmoins une distinction opérationnelle qui éclaire le débat : la *maritime security* désigne « la combinaison de mesures préventives et réactives visant à protéger le domaine maritime contre les menaces et les actes illégaux intentionnels », tandis que la *maritime safety* désigne « la combinaison de mesures préventives et réactives visant à protéger le domaine maritime contre les effets de dangers accidentels ou naturels » (Feldt, Roell & Thiele, 2013). La distinction entre actes intentionnels et dangers accidentels est ainsi le critère qui sépare les deux notions, souvent confondues en français sous le terme unique de « sécurité ». Ce mémoire emploie « sécurité maritime » dans le sens restreint de *maritime security*.

Klein propose pour sa part une définition substantielle fréquemment citée dans la littérature: la sécurité maritime est « la protection du territoire terrestre et maritime d'un État, de ses infrastructures, de son économie, de son environnement et de sa société, contre certains actes nuisibles se produisant en mer ». Cette formulation identifie les objets référents (territoire, infrastructures, économie, environnement, société) et précise la nature des menaces (actes nuisibles intentionnels). Klein argumente par ailleurs que les menaces contemporaines comme le terrorisme, la prolifération d'armes de destruction massive, piraterie et trafics, requièrent une flexibilité accrue dans l'interprétation de la CNUDM (Klein, 2011).

Il existe deux approches dominantes dans le débat définitionnel. La première, appelée « laundry list approach » définit la sécurité maritime par une énumération de menaces : piraterie, terrorisme, trafics illicites, prolifération, pêche INN, menaces environnementales, conflits interétatiques (Bueger, 2015). L'inconvénient de cette liste est qu'elle ne se hiérarchise pas et qu'elle est potentiellement infinie. Feldt, Roell et Thiele (2013) illustrent cette difficulté en proposant leur propre liste de huit éléments dont la « sécurité des lignes de communication maritime » et la « sécurité environnementale », qui recouvrent des réalités hétérogènes. La seconde approche, dite normative ou positive, définit la sécurité maritime comme un état de « good order at sea », c'est-à-dire un ordre stable et acceptable en mer. Cette conceptualisation a le mérite d'une certaine positivité : au lieu de définir la sécurité par ce qu'elle exclut, elle la définit par l'état qu'elle tend à réaliser. Toutefois, comme le fait remarquer Bueger, cette approche souffre d'une indétermination normative importante : elle ne précise pas ce que signifie concrètement un « bon ordre », ni pour qui cet ordre est établi (Bueger, 2015).

1.2.2 Trois cadres d'analyse de la sécurité maritime

Pour sortir de l'impasse posée par la *laundry list* et le *good order*, Bueger propose trois cadres analytiques de la sécurité maritime complémentaires.

Le premier est sémiotique : la sécurité maritime gagne son sens par sa relation à quatre concepts voisins : la *marine safety*, le *seapower*, la *blue economy* et la *resilience*. Ces quatre pôles forment une matrice qui permet de cartographier les positions des différents acteurs.

Les acteurs divergent dans la manière dont ils se positionnent dans cette matrice. La Stratégie maritime de l'OTAN (2011) exclut les conflits interétatiques du périmètre de la sécurité maritime, les traitant comme des tâches de haut niveau séparées (Bueger, 2015). La Stratégie maritime intégrée africaine (AIM 2050) centre la sécurité maritime sur le développement économique. Les stratégies de l'UE et du Royaume-Uni adoptées en 2014 embrassent les quatre pôles et plaident pour une approche globale (Bueger, 2015). Cette divergence rend d'autant plus nécessaire une approche plus poussée qui transcende la séparation entre secteurs civil et militaire (Feldt & al, 2013).

Le deuxième cadre proposé par Bueger est celui de la sécurisation, emprunté à l'École de Copenhague. Formulé par Buzan, Wæver et de Wilde (1997), ce cadre postule qu'il existe une logique générique à la construction des menaces : un enjeu est présenté comme une menace existentielle pour un objet référent par un acteur autorisé, devant un public qui accepte cette construction. Une caractéristique propre à la sécurité, par opposition à la politique ordinaire, est que les contre-mesures ainsi légitimées sont extraordinaires et souvent extrêmes (Buzan, Wæver & de Wilde, 1997).

La sécurisation de la menace maritime a connu une accélération sensible avec la montée de la piraterie somalienne entre 2008 et 2011 (Bueger, 2015; Bueger et al., 2020). Les attaques contre les navires commerciaux au large de la Corne de l'Afrique ont légitimé des déploiements navals internationaux sans précédent comme l'opération Atalanta de l'UE ou celle d'Ocean Shield de l'OTAN. Cette dynamique a eu un double effet : elle a augmenté les ressources consacrées aux enjeux maritimes, mais elle a instauré une logique d'urgence favorisant les réponses militaires à court terme au détriment de solutions structurelles comme le développement économique des zones côtières somaliennes (Bueger, 2015). Klein note une dynamique similaire en droit de la mer, les menaces qui ont suivi le 11

septembre ont conduit à une réinterprétation plus souple de la CNUDM. Feldt et al, précisent que les menaces contemporaines sont de plus en plus hybrides, combinant guerre irrégulière, terrorisme et criminalité organisée, ce qui rend les catégories traditionnelles de sécurité maritime de moins en moins pertinentes.

Le troisième cadre proposé porte sur les pratiques de sécurité. Il s'agit de déplacer l'analyse des discours vers ce que font concrètement les acteurs lorsqu'ils affirment renforcer la sécurité maritime : partage d'information entre agences, coordination entre marines, exercices conjoints et formation des personnels (Bueger, 2015). Le concept de communautés de sécurité maritime, est une forme idéale de coopération où tous les acteurs pertinents identifient collectivement les menaces et coordonnent leurs réponses sur la base de pratiques transnationales quotidiennes (Bueger, 2015). Germond et Germond-Duret complètent cette lecture en montrant que ces pratiques de coordination et de surveillance contribuent à transformer les espaces maritimes en espaces *placeful* : les acteurs, en agissant sur la mer comme si elle était gouvernable, la transforment effectivement en espace politique.

1.2.3 Définition opératoire

La présente étude entendra par sécurité maritime la capacité des acteurs politiques et institutionnels à protéger leurs espaces maritimes, leurs voies de communication et leurs infrastructures critiques contre les menaces intentionnelles, qu'elles soient militaires, hybrides ou criminelles. Dans ce mémoire, le choix a été de mettre l'accent sur la dimension politico-stratégique du concept : les enjeux de défense, de rivalité entre États et de projection de puissance priment dans notre analyse sur les dimensions économiques (blue economy), environnementales ou humanitaires. Cette définition s'appuie sur la lecture géopolitique de Germond (2015) qui montre que les discours sur le « bon ordre en mer » dissimulent des rapports de force entre États, et sur l'observation de Bueger (2015) selon laquelle la signification pratique de la sécurité maritime varie toujours selon les acteurs et les contextes. En se limitant partiellement à une acception centrée sur la défense et l'action politique, cette définition est directement opératoire pour analyser les stratégies de l'UE en mer Baltique et en mer Noire.

1.3 Le droit international de la mer

1.3.1 La CNUDM : un cadre fondateur

Le droit international de la mer constitue le cadre normatif dans lequel s'inscrivent les stratégies de sécurité maritime de tout acteur étatique ou supranational. L'instrument central est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et qui est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 (Péron-Doise, 2026). Fréquemment désignée comme la « constitution des océans », la CNUDM a été ratifiée par 168 États¹ et constitue le corpus juridique le plus complet régissant les droits et obligations des États dans les espaces maritimes (Brischoux, 2023; Klein, 2011).

La CNUDM organise les espaces maritimes en zones concentriques définies à partir des lignes de base des États côtiers. La mer territoriale (jusqu'à 12 miles nautiques) relève de la souveraineté pleine et entière de l'État côtier, qui y autorise néanmoins le passage inoffensif des navires étrangers (Klein, 2011). La zone contiguë (entre 12 et 24 milles) permet à l'État côtier d'exercer des contrôles douaniers, fiscaux, sanitaires et migratoires (Klein, 2011). La zone économique exclusive (ZEE, jusqu'à 200 milles) confère à l'État côtier des droits souverains sur les ressources naturelles biologiques et non biologiques et des droits de juridiction sur la recherche scientifique marine et la protection de l'environnement marin (Klein, 2011)(CNUDM, art. 3, 33, 56 et 57). En haute mer, au-delà des ZEE, l'article 87 consacre explicitement la liberté de navigation pour tous les États.

Comme le souligne Klein, la CNUDM résulte d'un compromis historique entre deux traditions intellectuelles en tension depuis le XVII^e siècle : celle du *mare liberum*, défendue par Hugo Grotius contre les prétentions portugaises et espagnoles de contrôle exclusif des océans, et celle du *mare clausum*, qui admettait la possibilité pour les États d'exercer une souveraineté sur certaines portions de mer. La CNUDM étend les droits souverains des États côtiers notamment par la création des ZEE, qui bénéficient particulièrement aux États en développement disposant d'importantes façades maritimes tout en préservant les libertés fondamentales de navigation sur la haute mer (Klein, 2011). Cet équilibre ne résout cependant que partiellement la tension structurelle entre intérêts des États côtiers et intérêts des États maritimes (Geng, 2012).

¹ Certains pays non pas ratifié la CNUDM dont les plus notables sont : États-Unis, Turquie, Venezuela, Pérou, Israël, Syrie et Érythrée (Milieu Marin France, 2024).

1.3.2 La liberté de navigation

La liberté de navigation constitue la base du cadre juridique régissant les espaces maritimes, mais elle fait face à des contestations croissantes. Le cœur du débat est la légitimité des activités militaires, des manœuvres, de la surveillance, de la collecte de renseignements dans les ZEE étrangères (Kraska, 2011). L'article 58 et l'article 87 de la CNUDM assurent la liberté de navigation pour tous les navires dans les ZEE et en haute mer, navires militaires compris (Klein, 2011). Cependant, la Convention reste silencieuse ou ambiguë quant à la légalité exacte des opérations militaires dans la ZEE d'un État étranger (Geng, 2012).

Klein analyse longuement cette ambiguïté en la reliant à la tension fondamentale entre « revendications exclusives » (de l'État côtier sur sa zone) et « revendications inclusives » (des États tiers sur l'usage international de la mer). Cette tension structurelle est exacerbée par les menaces contemporaines telles que la prolifération d'armes de destruction massive, la piraterie et le terrorisme qui rendent les États côtiers plus soucieux de contrôler leurs approches maritimes, tout en poussant les États maritimes à réclamer davantage de latitude pour leurs activités de surveillance (Klein, 2011). Klein argumente en conséquence pour une interprétation plus flexible de la CNUDM, qui reconnaîtrait l'existence d'« intérêts de sécurité partagés » légitimant certaines activités jusqu'alors contestées (Klein, 2011).

1.3.3 Les régimes spéciaux : détroits

La CNUDM assure une navigation continue et rapide à travers le détroit, sans que l'État riverain puisse y imposer son droit de suspension. Les sous-marins peuvent passer sous l'eau, ce qui les distingue du régime de la mer territoriale. Ce régime est stratégique, il couvre les points les plus critiques du commerce maritime mondial (Gibraltar, Bab-el-Mandeb, Malacca, Ormuz) et rend leur usage essentiellement international (Klein, 2011).

Toutefois, certains détroits sont régis par des régimes conventionnels antérieurs à la CNUDM qui conservent leur valeur juridique en vertu de l'article 311 de la Convention. C'est le cas des Détroits turcs du Bosphore et des Dardanelles qui sont régis par la Convention de Montreux du 20 juillet 1936 (Aguado, 2025). Ce traité multilatéral place la Turquie en contrôle du passage naval entre la Méditerranée et la mer Noire et établit un régime asymétrique qui distingue la Turquie des autres États riverains de la mer Noire (Aguado, 2025).

En temps de guerre impliquant la Turquie, ou lorsque celle-ci s'estime menacée d'un danger de guerre imminent, elle peut fermer les Détroits à tout bâtiment de guerre étranger en

application de l'article 19 de la Convention de Montreux. Ce régime est entré en application active le 28 février 2022, quatre jours après le début de l'invasion russe de l'Ukraine à grande échelle, lorsque la Turquie a invoqué l'article 19 de la Convention de Montreux pour fermer les Détroits aux navires militaires des pays belligérants (Aguado, 2025). L'article 18 implique quant à lui que les bâtiments de guerre des puissances non riveraines ne peuvent pas rester plus de 21 jours et limite à 30 000 tonnes le tonnage maximal de l'ensemble des navires de guerre d'un état non riverain (Aguado, 2025). Cette décision a montré qu'un régime juridique conçu en 1936 pouvait retrouver toute sa portée stratégique près d'un siècle plus tard.

1.3.4 Conclusion

Le droit international de la mer fournit le cadre normatif dans lequel s'inscrit toute stratégie de sécurité maritime. Mais ce cadre n'est pas neutre. Comme l'a montré ce chapitre, la CNUDM résulte d'un compromis historique entre des intérêts contradictoires, ceux des États côtiers, qui cherchent à étendre leur contrôle, et ceux des puissances maritimes, qui défendent la liberté de navigation. Ce compromis n'a pas supprimé les tensions, il les a codifiées. Les controverses sur la légalité des activités militaires dans les ZEE étrangères et l'invocation par la Turquie de la Convention de Montreux en février 2022 montrent que le droit de la mer est autant un terrain de compétition géopolitique qu'un instrument de régulation. Pour l'analyse qui suivra, deux éléments sont particulièrement importants. En mer Noire, le régime de Montreux conditionne directement la capacité de l'UE et de l'OTAN à projeter des forces navales, en limitant l'accès des États non riverains. En mer Baltique, c'est la question des ZEE et de leur protection dans le cadre de la CNUDM qui constitue un enjeu juridique central. Le droit de la mer n'est donc pas un simple décor réglementaire, il délimite concrètement ce que les acteurs peuvent et ne peuvent pas faire, et c'est à l'intérieur de ces contraintes que les stratégies de sécurité maritime prennent forme.

1.4 L'autonomie stratégique européenne

1.4.1 Le début du concept d'autonomie stratégique

Depuis la publication de la Stratégie globale de l'Union européenne (SGUE) en juin 2016, qui affirmait pour la première fois l'objectif de doter l'UE d'une autonomie stratégique en matière de défense, l'autonomie stratégique est au cœur des discours politiques européens. La SGUE souligne que « l'Union européenne encouragera systématiquement la coopération

en matière de défense et s'efforcera de créer une solide industrie européenne de la défense, laquelle est essentielle pour garantir l'autonomie de décision et d'action de l'Europe » (SGUE, 2016; cité dans Lille, 2024). Le concept a depuis été décliné dans plusieurs discours et documents institutionnels européens comme la Boussole stratégique de 2022, qui le traduit en quatre piliers opérationnels (Agir, Sécuriser, Investir, Partenariats). Mais malgré cette abondance documentaire, sa signification reste disputée.

Les origines du concept sont antérieures à 2016. La Déclaration franco-britannique de Saint-Malo du 4 décembre 1998, produite dans le sillage des guerres de Yougoslavie, appelait l'Union à développer des « capacités d'action autonome, appuyées par une force militaire crédible, les moyens de décider d'y avoir recours et la volonté de le faire » (Lille, 2024; Mauro, 2021). Cette déclaration posait les fondements de ce qui deviendrait la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD), puis la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC). Fiott (2018) rappelle que la Déclaration de Saint-Malo avait immédiatement provoqué la réaction de l'administration Clinton, qui avait averti l'UE que son autonomie militaire ne devait entraîner aucun découplage avec l'OTAN (*no de-linking*), aucune duplication des moyens existants (*no duplication*) et aucune discrimination envers les membres non européens de l'Alliance (*no discrimination*). Cette triple mise en garde, formulée par la secrétaire d'États américaine Madeleine Albright et connue sous le nom des « trois D », continue de structurer les débats transatlantiques sur l'autonomie stratégique européenne.

Dans ses conclusions de novembre 2016, le Conseil de l'Union européenne a proposé une formulation plus opérationnelle : « la capacité d'agir de manière autonome lorsque cela est nécessaire et avec des partenaires chaque fois que cela est possible » (Conseil de l'UE, 2016). Le plan d'action de la SGUE détaille l'ambition de l'UE autour de trois objectifs : la réponse aux crises et conflits extérieurs, le renforcement des capacités de partenaires, et la protection de l'Union et de ses citoyens (Mauro, 2021).

Depuis cette date, l'autonomie stratégique fait office de leitmotiv européen. Le président du Conseil européen Charles Michel a résumé cette ambition lors d'un discours au groupe de réflexion Bruegel en septembre 2020 : « l'autonomie stratégique européenne est l'objectif de notre génération » (Michel, 2020 ; cité dans Lille, 2024). Cependant, comme le relève Lille, cet activisme politique s'exerce souvent au détriment de la clarté conceptuelle : les

institutions européennes font massivement référence au concept d'autonomie stratégique mais proposent rarement une définition précise.

1.4.2 Le débat académique

L'autonomie stratégique est au cœur des discours politiques européens depuis la publication de la Stratégie globale de 2016. Ce concept a été décliné dans plusieurs documents européens (Boussole stratégique 2022, l'SSMUE 2023,...) mais reste cependant sujet à des débats doctrinaux.

Mauro propose la formulation la plus ramassée. En revenant à la source de la Déclaration de Saint-Malo, il présente l'autonomie stratégique sous la forme d'une équation multiplicative : $\text{autonomie stratégique} = \text{volonté politique} \times \text{aptitude à décider} \times \text{capacités d'action}$. La nature multiplicative de cette équation est le cœur de sa démonstration : il suffit qu'un seul terme soit nul pour que le produit soit nul. Mauro en tire une explication directe de l'échec européen depuis vingt ans : les gouvernements « n'ont jamais résolu la question de l'aptitude à décider et se sont focalisés » sur l'accumulation de capacités sans objectif politique partagé (Mauro, 2021). L'équation met aussi en évidence qu'il faut réunir les trois éléments simultanément, et non consécutivement, ce qui invalide la théorie des « petits pas » souvent invoquée dans les enceintes européennes (Mauro, 2021). Pour Mauro, la question est devenue existentielle : « à quoi sert l'Union, si elle n'est pas capable de défendre ses citoyens ? » (Mauro, 2021).

Darnis (2021) se montre plus sceptique sur le concept lui-même. Il reproche à l'autonomie stratégique d'être un terme dont l'extension progressive à des domaines toujours plus nombreux (défense, technologie, santé, énergie, espace, numérique) finit par le vider de tout contenu analytique. Darnis observe que dans son acception classique, centrée sur la défense, l'autonomie stratégique peut constituer un facteur de blocage de la relation transatlantique, les États d'Europe centrale y voyant une tentative de découplage portée par la France (Darnis, 2021). Il plaide pour une différenciation rigoureuse par domaine, distinguant l'« autonomie stratégique de défense et d'action externe » de l'« autonomie stratégique technologique et industrielle » (Darnis, 2021). Pour Darnis, c'est dans le champ de la souveraineté technologique et numérique que les convergences européennes sont les plus prometteuses, car ce domaine relève des compétences de la Commission et n'exige pas le même niveau d'intégration politique que la défense (Darnis, 2021).

Fiott (2018) propose de sortir de l'opposition binaire entre partisans et adversaires de l'autonomie en distinguant trois formes conceptuelles. L'autonomie comme **responsabilité** (*responsibility*) revient à ce que les Européens assument une plus grande part du fardeau de défense au sein de l'OTAN, conformément aux demandes américaines répétées depuis le sommet du Pays de Galles en 2014. L'autonomie comme **couverture** (*hedging*) suppose que l'UE développe des capacités propres pour se prémunir contre les incertitudes stratégiques, notamment l'éventualité d'un désengagement américain de l'Europe. L'autonomie comme **émancipation** (*emancipation*) impliquerait une capacité d'action militaire pleinement indépendante de l'OTAN. Pour Fiott, la position actuelle de l'UE se situe entre la responsabilité et le *hedging* : l'Union affiche une plus grande prise en charge de sa sécurité et se couvre contre les incertitudes, mais la constellation des intérêts nationaux ne permet pas encore de franchir le seuil de l'émancipation (Fiott, 2018).

Järvenpää, Major et Sakkov (2019) prolongent cette analyse depuis une perspective nord-européenne et balte. Leur constat est lucide : l'autonomie stratégique est restée largement au stade du discours, et les initiatives concrètes comme PeSCo ou le Fonds européen de défense (FED) n'ont pas encore produit les effets escomptés sur les capacités opérationnelles (Järvenpää, Major & Sakkov, 2019). Les auteurs observent par ailleurs que les États baltes considèrent la PSDC avec suspicion : la Russie occupe une place centrale dans leur réflexion stratégique, et la PSDC est souvent perçue comme une distraction² par rapport à l'effort de défense collective au sein de l'OTAN (Järvenpää, Major & Sakkov, 2019). Pour autant, ils ne rejettent pas le concept : ils recommandent que les Européens poursuivent l'autonomie stratégique aux fins de responsabilité et de *hedging*, tout en évitant les idées « irréalistes et controversées » comme celle d'une armée européenne (Järvenpää, Major & Sakkov, 2019).

1.4.3 L'élargissement du concept

Le concept s'est étendu sous l'effet de crises successives. La pandémie du Covid-19 qui a mis en lumière les dépendances européennes en matière de fournitures médicales, l'invasion russe de l'Ukraine en février 2022, et la montée de la rivalité entre les États-Unis

² Cette perception est en effet partagée par certains États membres. Cependant, la PSDC doit respecter les obligations de certains États membres qui considèrent que leur défense commune est réalisée dans le cadre de l'OTAN (EUR-Lex, 2026). La PSDC se veut donc complémentaire de l'Alliance, non concurrente

et la Chine ont démontré que l'autonomie stratégique ne pouvait plus se limiter au domaine de la sécurité et de la défense (Vu et al., 2024). La Commission européenne est alors passée au qualificatif d'« autonomie stratégique ouverte » afin d'intégrer les dépendances technologiques, énergétiques et sanitaires sans rompre avec la tradition européenne du libre-échange (Lille, 2024). Comme l'avait prévu Darnis (2021), en élargissant le concept à tous les domaines, on risque de le rendre inopérant.

Cette extension se produit en même temps qu'une fracture géopolitique au sein même de l'UE. Comme le souligne Maulny (2019), « l'autonomie stratégique fait partie de la culture stratégique française, qui se caractérise par le refus de dépendre d'un allié pour sa fourniture d'arme et par la volonté d'exercer sa souveraineté sans contrainte extérieure ». Mais cette vision ne fait pas l'unanimité. Les pays d'Europe centrale et orientale comme la Pologne, les pays baltes et la Roumanie considèrent la garantie de sécurité américaine comme leur rempart face à la menace russe et s'opposent à tout ce qui ressemblerait à un affaiblissement du lien transatlantique (Maulny, 2019; Järvenpää, Major & Sakkov, 2019). Järvenpää, Major et Sakkov observent que les objections baltes reposent sur trois craintes : le manque de crédibilité de l'UE en matière de défense, le risque de détourner des ressources de l'OTAN et la peur d'éloigner les États-Unis. Fiott (2018) note que cette tension n'est pas nouvelle : elle reproduit, plus de vingt ans après, la dynamique des « trois D » formulés par l'administration Clinton en 1998. Les États les plus sceptiques «devraient accepter l'autonomie stratégique pour ce qu'elle est, et non pour ce qu'ils craignent qu'elle devienne» (Järvenpää, Major & Sakkov, 2019). Maulny (2019) rejoint cette position en plaidant pour que l'autonomie stratégique européenne s'inscrive dans un projet politique ambitieux qui évite de « s'enfermer dans un débat sans fin et sans issue sur le périmètre » du concept.

1.4.4 Définition opératoire

L'autonomie stratégique sera définie ici comme la capacité de l'Union européenne à analyser ses intérêts de sécurité, à décider collectivement des réponses appropriées et à les mettre en œuvre par ses propres moyens dans le domaine de la sécurité maritime. Il convient de préciser que cette autonomie n'exclut pas la coopération avec d'autres acteurs : l'UE entend assumer une part croissante de sa propre sécurité et se prémunir contre les incertitudes stratégiques, sans pour autant prétendre à une émancipation complète vis-à-vis de l'OTAN.

Pour ce mémoire, l'équation multiplicative proposée par Mauro : AUTONOMIE STRATÉGIQUE = VOLONTÉ POLITIQUE × APTITUDE À DÉCIDER × CAPACITÉS D'ACTION, sera mobilisée comme grille d'opérationnalisation de la stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne. L'intérêt de cette équation réside précisément dans la décomposition de l'autonomie en trois composantes distinctes, qui permettront d'identifier dans quels domaines la stratégie maritime européenne produit le plus d'effets, et ceux dans lesquels elle a plus de lacunes.

La première composante, la volonté politique, désigne la disposition des États membres et des institutions européennes à traiter la sécurité maritime comme une priorité stratégique partagée, et à accepter pour ce faire un degré de mutualisation des décisions et des instruments qui dépasse les logiques purement nationales (Mauro, 2021).

La deuxième composante, l'aptitude à décider, renvoie à la capacité de l'UE à produire des décisions stratégiques en temps utile, c'est-à-dire à transformer la volonté politique en orientations opérationnelles concrètes. Dans le domaine de la sécurité et de la défense, cette aptitude est structurellement contrainte : si les décisions du Conseil exigent en règle générale l'unanimité, des mécanismes comme la PeSCo permettent de contourner cet obstacle en fonctionnant sur une base volontaire. Le frein principal n'est donc pas tant le blocage institutionnel mais la difficulté persistante à mobiliser une volonté politique suffisante pour passer à l'action (Mauro, 2021).

La troisième composante, les capacités d'action, est la plus tangible : elle recouvre l'ensemble des moyens matériels, humains, technologiques et institutionnels dont dispose l'UE pour agir dans le domaine maritime. Cela inclut les forces navales des États membres pouvant être engagées dans des opérations européennes, les systèmes de surveillance maritime, les capacités cyber défensives appliquées aux infrastructures maritimes critiques, ainsi que les budgets affectés à ces missions (Mauro, 2021).

Enfin, il est pertinent de retenir la mise en garde de Darnis contre la dilution du concept, qui plaide pour une différenciation rigoureuse de l'autonomie stratégique selon les domaines d'application. Cette distinction s'avérera intéressante dans la seconde partie du présent mémoire. En effet, la stratégie de sécurité maritime de l'UE ne constitue pas un bloc monolithique, mais se déploie à travers des champs d'action distincts comme la surveillance et le renseignement maritime, le déploiement naval et la protection des infrastructures

critiques. Différencier ces sous-domaines permettra d'affiner l'analyse et d'éviter un jugement global qui masquerait des réalités contrastées.

2 Partie 2 : Analyse de la SSMUE à l'épreuve des mers Baltique et Noire

Introduction de la deuxième partie

La première partie de ce mémoire a permis de poser les bases conceptuelles indispensables à l'analyse de la sécurité maritime de l'Union européenne, en définissant et articulant cinq notions centrales : la géopolitique des mers, la puissance maritime, la sécurité maritime, le droit international de la mer et l'autonomie stratégique. Toutefois, la pertinence de ces concepts ne peut être pleinement évaluée qu'à l'épreuve des faits. Autrement dit, il s'agit désormais de dépasser le cadre théorique pour examiner la manière dont l'Union européenne mobilise concrètement ces instruments dans des environnements maritimes marqués par de fortes contraintes géopolitiques.

Dans cette perspective, cette deuxième partie vise à analyser la traduction opérationnelle de la Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne, en la confrontant à deux espaces particulièrement révélateurs : la mer Baltique et la mer Noire. Ces deux théâtres présentent des configurations stratégiques distinctes, mais sont tous deux caractérisés par une forte pression géopolitique russe, ce qui en fait des cas d'étude privilégiés pour évaluer le degré d'autonomie stratégique maritime de l'Union européenne.

2.1 La stratégie de sécurité maritime de l'UE (SSMUE)

L'émergence de la Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne s'inscrit dans un processus progressif de structuration de la dimension maritime de l'action extérieure européenne. L'opération EUNAVFOR Atalanta, lancée en 2008 dans le golfe d'Aden, a révélé à la fois la capacité de l'Union à conduire des opérations navales coordonnées et les limites d'une action dépourvue de cadre stratégique global. La multiplication des défis en mer, notamment la crise migratoire en Méditerranée à partir de 2011, a confirmé le caractère multidimensionnel des menaces maritimes et imposé l'idée d'une approche intégrée.

C'est dans ce contexte qu'est adoptée en 2014 la première Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne, accompagnée d'un plan d'action structuré. La révision de 2023 marque toutefois une rupture qualitative. Elle ne répond pas à une crise unique mais à une

accumulation de chocs géopolitiques : l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022, les sabotages d'infrastructures critiques sous-marines et la multiplication des actions hybrides en mer Baltique. La protection des infrastructures sous-marines, la gestion des menaces hybrides et le renforcement de la coordination avec l'OTAN occupent désormais une place centrale. La stratégie révisée apparaît moins comme une simple mise à jour que comme une adaptation à un environnement sécuritaire profondément transformé.

2.1.1 Les quatre principes fondateurs de la SSMUE

La SSMUE prend appui sur quatre principes fondateurs qui structurent l'action de l'Union en matière de sécurité maritime. Le premier, l'approche intersectorielle, repose sur la coordination entre acteurs civils et militaires et entre les différentes échelles d'action. En l'absence d'une marine unifiée, l'Union ne peut agir qu'à travers la mise en réseau de capacités dispersées (SSMUE, 2023). L'intersectorialité apparaît donc comme une réponse à la fragmentation des compétences plutôt que comme un simple choix organisationnel.

Le deuxième principe, l'intégrité fonctionnelle, illustre les limites de l'intégration européenne dans ce domaine. La SSMUE ne crée pas de nouvelles compétences mais cherche à optimiser l'existant, ce qui traduit la prégnance de la souveraineté nationale en matière maritime et fait reposer l'efficacité de la stratégie sur la volonté des États membres. Le troisième principe, le multilatéralisme maritime, positionne l'Union comme un acteur de gouvernance qui structure son environnement par la diffusion de normes et de standards. Le quatrième principe, fondé sur le respect du droit international et en particulier de la CNUDM, encadre les modalités d'action de l'Union. Ce cadre normatif peut aussi constituer une contrainte face à des acteurs qui ne s'y soumettent pas (SSMUE, 2023).

2.1.2 Les six axes d'action de la SSMUE révisée (2023)

La version révisée de la SSMUE en 2023 s'articule autour de six axes d'action, qui constituent le cœur opérationnel de la stratégie. Ceux-ci ne se contentent pas de prolonger les priorités de 2014, mais traduisent une adaptation aux mutations du contexte sécuritaire européen.

Dans le cadre de ce mémoire, ces six axes seront mobilisés comme grille d'analyse afin d'évaluer la mise en œuvre concrète de l'autonomie stratégique européenne en mer. Ils constituent en effet des indicateurs pertinents pour observer la capacité de l'Union à agir, décider et projeter ses moyens dans des environnements contraints.

1. Intensifier les activités en mer

L'axe relatif à l'intensification des activités en mer vise à renforcer la présence opérationnelle de l'Union européenne dans les espaces maritimes, afin d'assurer une capacité de surveillance, de dissuasion et de réaction face aux menaces. Cette présence constitue un indicateur central de la capacité d'action de l'Union. Dans cette perspective, l'analyse portera sur plusieurs dimensions concrètes de cette activité, à savoir l'organisation d'exercices navals au niveau européen, le renforcement des opérations navales existantes, le développement des fonctions de garde-côtes dans les bassins maritimes européens, ainsi que l'extension du concept de présences maritimes coordonnées à de nouvelles zones d'intérêt stratégique (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2023).

2. Coopérer avec les partenaires

L'axe consacré à la coopération avec les partenaires reflète la nature fondamentalement multilatérale de l'action maritime européenne, qui s'appuie sur des interactions constantes avec des acteurs externes. Cette coopération constitue à la fois un levier d'influence et une contrainte potentielle pour l'autonomie stratégique. L'analyse s'appuiera sur plusieurs sous-dimensions, incluant le renforcement de la coopération entre l'Union européenne et l'OTAN, le développement de partenariats avec des États et organisations partageant des intérêts similaires, le déploiement d'officiers de liaison dans des centres d'information maritime situés hors de l'Union, ainsi que la promotion du dialogue et des bonnes pratiques à travers les forums dédiés aux fonctions de garde-côtes (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2023).

3. Prendre l'initiative en matière d'appréciation de la situation maritime

L'axe relatif à la connaissance du domaine maritime vise à améliorer la capacité de l'Union à surveiller, comprendre et anticiper les dynamiques à l'œuvre en mer. Cette dimension informationnelle constitue un préalable essentiel à toute action stratégique autonome. L'analyse portera principalement sur le renforcement des systèmes de partage d'information, en particulier le développement du Common Information Sharing Environment (CISE) et du réseau MARSUR, ainsi que sur l'amélioration des capacités de surveillance maritime, notamment à travers le renforcement des patrouilles côtières et offshore (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2023).

4. Gérer les risques et les menaces

L'axe dédié à la gestion des risques et des menaces vise à renforcer la capacité de l'Union à prévenir, détecter et répondre aux différentes formes d'insécurité maritime. Il s'inscrit dans une logique de résilience face à des menaces de plus en plus diversifiées, allant des activités illicites aux attaques hybrides. L'analyse s'articulera autour de plusieurs dimensions, incluant l'organisation d'exercices conjoints civilo-militaires, la protection des infrastructures critiques et des navires contre les menaces physiques et cyber, la gestion des risques liés aux mines et aux munitions non explosées, ainsi que le développement de capacités de réponse face aux effets du changement climatique et de la dégradation environnementale (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2023).

5. Renforcer les capacités

L'axe relatif au renforcement des capacités vise à doter l'Union des moyens nécessaires pour agir de manière autonome dans le domaine maritime. Il constitue un élément central de la crédibilité stratégique européenne, en lien direct avec la capacité d'action. L'analyse portera sur le développement de standards communs et de technologies de défense dans le domaine maritime, ainsi que sur la mise en œuvre de projets capacitaires structurants, tels que la corvette européenne ou les capacités de lutte anti-sous-marine (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2023).

6. Éduquer et former

L'axe consacré à l'éducation et à la formation vise à renforcer les compétences des acteurs impliqués dans la sécurité maritime et à améliorer leur interopérabilité. Cette dimension, bien que moins visible à court terme, est essentielle à la construction d'une capacité d'action collective cohérente. L'analyse s'appuiera sur le développement des compétences en matière de menaces hybrides et cyber, en particulier dans le domaine civil, ainsi que sur l'organisation de formations et d'exercices conjoints, y compris avec des partenaires extérieurs à l'Union (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2023).

2.1.3 Méthodologie de l'analyse

Pour chaque théâtre, l'analyse suit une démarche en trois temps. Le premier temps est descriptif : il caractérise l'espace géographique étudié et identifie les cinq menaces russes les plus saillantes dans le bassin. Le deuxième temps est analytique : il examine, pour

chacun des six axes de la SSMUE, les mesures concrètes mises en œuvre par l'Union européenne dans le théâtre considéré. Pour chaque axe, les sous-actions les plus pertinentes du point de vue analytique sont traitées en profondeur, selon un registre descriptif appuyé sur les sources primaires (documents du Conseil, rapports d'agences, communications de la Commission) ; les sous-actions restantes sont abordées de manière synthétique dans la conclusion du chapitre. Le troisième temps est évaluatif : à l'issue de chaque axe, l'équation multiplicative de Mauro (autonomie stratégique = volonté politique × aptitude à décider × capacités d'action) est appliquée pour déterminer le degré d'autonomie stratégique atteint par l'UE dans ce domaine.

Ce cadre méthodologique a été conçu pour produire des résultats comparables entre les deux théâtres. La logique identique appliquée à la Baltique et à la mer Noire (même séquence descriptive, même grille d'axes, même équation de Mauro) garantit que les différences observées dans les résultats reflètent des variations dans les conditions locales et non des différences de méthode. La discussion comparative pourra ainsi s'appuyer sur des données structurées de manière homogène pour identifier ce qui relève de facteurs géographiques, juridiques, politiques ou capacitaires.

2.2 Analyse de la SSMUE dans la zone de la mer Baltique

2.2.1 Description de la mer Baltique



Fig. 1. Carte de la région de la mer Baltique (Nations Online Project, 2026)

La mer Baltique couvre 385 000 kilomètres carrés entre la péninsule scandinave au nord et les côtes de l'Europe continentale au sud. C'est une mer semi-fermée dont les caractéristiques physiques structurent directement les enjeux stratégiques qui s'y jouent. Ses eaux sont particulièrement peu profondes, 55 mètres en moyenne, avec un maximum de 459 mètres dans la fosse de Landsort au large de la Suède (Aubry et al., 2024). Cette faible profondeur a des conséquences opérationnelles directes, elle facilite l'exploitation des ressources du sous-sol marin mais rend les opérations sous-marines classiques difficiles et expose les infrastructures posées sur le fond comme les câbles de télécommunications, pipelines, éoliennes offshore à des actions de sabotage relativement aisées à conduire (Bret, 2024).

Sa surface est fragmentée par une série de golfes étroits, le golfe de Botnie au nord, le golfe de Finlande à l'est, le golfe de Riga et des archipels qui multiplient les goulets d'étranglement. L'accès à la Baltique depuis la mer du Nord s'effectue par les détroits danois Sund, le Grand Belt et le Petit Belt (Aubry et al., 2024). Le Sund ne mesure que 4 kilomètres à son point le plus étroit. Ces détroits sont régis par le droit commun de la mer (CNUDM), qui garantit un passage inoffensif, aucun État riverain ne peut y interdire le transit des navires, à la différence des Détroits turcs soumis à la Convention de Montreux. La Baltique est donc un espace ouvert au passage, mais dont l'étroitesse rend le pistage des navires permanent et les dénis d'accès aisés par le minage ou l'installation de batteries côtières (Bret, 2024).

Neuf États sont riverains dont huit membres de l'UE (Allemagne, Pologne, Danemark, Lituanie, Lettonie, Estonie, Finlande, Suède) et la Russie, dont les façades maritimes comprennent l'enclave de Kaliningrad et la région de Saint-Petersbourg au fond du golfe de Finlande (Aubry et al., 2024). Pour cinq des huit États membres riverains (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Finlande), la Baltique constitue le seul accès aux eaux internationales, ce qui confère à sa sécurisation une importance vitale (Bret, 2024). L'espace baltique pèse lourd dans l'économie européenne : en 2023, les États riverains de l'UE ont produit environ 6 185 milliards d'euros, soit près de 39 % du PIB de l'Union. Le trafic maritime y a doublé entre 1997 et 2019 (Bret, 2024).

La Baltique n'est toutefois pas un espace d'intérêt mondial comparable au détroit de Malacca ou au canal de Suez. C'est un théâtre secondaire pour les puissances non

exclusivement européennes comme les États-Unis, mais elle est au cœur de l'Europe (Bret, 2024). L'absence de base navale américaine majeure fait de la sécurisation de cet espace une responsabilité d'abord européenne et un enjeu déterminant pour son autonomie stratégique (Bret, 2024).

Sur le plan stratégique, la Baltique a connu une transformation profonde en deux décennies. Durant la Guerre froide, elle était bordée par trois Républiques socialistes soviétiques (Lituanie, Lettonie, Estonie), deux démocraties populaires (Pologne et RDA) et deux pays neutres (Suède, Finlande), faisant d'elle un « lac soviétique ». L'élargissement de l'UE en 2004 en a fait un « lac UE ». Enfin, l'adhésion de la Finlande (2023) puis de la Suède (2024) à l'OTAN a parachevé l'otanisation de l'espace, plaçant la Russie en position de challenger isolé (Bret, 2024 ; Mongrenier, 2024b). Cependant cette otanisation ne garantit pas la sécurisation : la course aux armements, l'ampleur de la zone de contact avec la Russie, la proximité avec les fronts ukrainiens et l'importance stratégique de Kaliningrad soulignent que la stabilisation n'est pas acquise (Bret, 2024). L'Europe ne doit pas s'endormir dans le sentiment de sécurité procuré par l'Alliance, car des découplages entre les objectifs de Washington et les impératifs de Bruxelles restent possibles (Bret, 2024).

2.2.2 Les principales menaces russes en mer Baltique

La menace russe en Baltique relève des menaces hybrides dans le domaine maritime. La Boussole stratégique de 2022 reconnaît cette dimension et enjoint les États membres à renforcer leurs capacités de résilience (Conseil de l'UE, 2022).

2.2.2.1 *Le sabotage des infrastructures critiques sous-marines*

C'est la menace la plus directe. La mer Baltique concentre un réseau dense de câbles sous-marins et de pipelines. Le sabotage des gazoducs Nord Stream le 26 septembre 2022 a révélé la vulnérabilité de ces infrastructures. Depuis 2022, des enquêtes judiciaires ont été menées par l'Allemagne, la Suède et le Danemark afin de déterminer les responsables du sabotage, ces deux dernières ayant été clôturées en 2024 sans désigner de coupable (Urbancik, 2025). Plusieurs pistes ont émergé, avec toujours en toile de fond l'hypothèse qu'un État ait commandité l'opération (Urbancik, 2025). La piste ukrainienne est aujourd'hui la plus avancée : le parquet fédéral allemand a émis plusieurs mandats d'arrêt européens à l'encontre de ressortissants ukrainiens, dont l'un a été arrêté en Italie en août 2025 (RTS, 2025). Les hypothèses d'une implication russe ou américaine ont également été avancées, sans être confirmées à ce stade (RTS, 2025). L'endommagement du gazoduc

Balticconnector (Finlande-Estonie) en octobre 2023 et la coupure de deux câbles de télécommunications en novembre 2024 confirment que la menace est récurrente (Bret, 2024).

2.2.2.2 Le bastion A2/AD de Kaliningrad

L'exclave de Kaliningrad, annexée par l'URSS en 1945, a été transformée en forteresse aéromaritime. Elle accueille des missiles Iskander (500 km de portée), des systèmes S-400, des missiles anti-navires et des capacités de guerre électronique (Lasconjarias, 2017). Ce dispositif A2/AD (anti-access/area denial) complique l'accès de l'OTAN à la Baltique orientale (Mongrenier, 2024b). En effet, en cas d'activation des A2/AD, les accès aérien et maritime aux trois États baltes seraient fortement compromis, ne laissant que le corridor de Suwalki, un étroit passage terrestre de 65 kilomètres entre la Pologne et la Lituanie, comme seul lien avec le reste de l'Alliance (Lasconjarias, 2017). Ce corridor constitue dès lors l'un des points de vulnérabilité les plus critiques du flanc oriental de l'OTAN et de l'UE (Lasconjarias, 2017).

Le brouillage GPS a aussi été documenté à plusieurs reprises depuis 2023 entre Kaliningrad et la Finlande. En janvier 2024, Finnair a suspendu ses vols vers Tartu (Estonie) à cause d'interférences GPS attribuées à la Russie (Grynszpan & Pietralunga, 2024).

2.2.2.3 La flotte fantôme et le contournement des sanctions

Environ un quart des exportations russes de pétrole transite par la Baltique via des pétroliers vétustes, sous-assurés, qui désactivent leurs transpondeurs AIS pour contourner les sanctions (Bret, 2024). Le risque est double : environnemental (marée noire dans un espace semi-fermé) et sécuritaire (navires non contrôlés près des infrastructures critiques) (Bret, 2024).

2.2.2.4 Mines et explosifs dans la mer Baltique

Au-delà du risque pour la navigation, les munitions immergées en mer Baltique posent un problème environnemental de long terme qui conditionne l'ensemble des activités maritimes du bassin. En effet, 300 000 tonnes de munitions conventionnelles et 40 000 tonnes de munitions chimiques reposent sur les fonds baltiques et ne sont pas inertes. Leur corrosion progressive libère des substances explosives toxiques dans l'eau à un rythme estimé entre 3 et 10 kg de TNT par jour (Beck et al, 2025). Le changement climatique accélère ce processus en intensifiant la corrosion des enveloppes métalliques et en amplifiant la dispersion des contaminants lors des tempêtes (Beck et al, 2025).

2.3 Analyse des six axes de la SSMUE en mer Baltique

Cette section analyse, pour chaque axe de la SSMUE, les réalisations concrètes en mer Baltique entre 2023 et 2026. Pour chaque axe, les sous-actions sont examinées une à une afin d'identifier ce qui a été mis en place. Une analyse transversale évalue ensuite l'axe à travers les trois termes de l'équation de Mauro.

2.3.1 Axe 1 : Intensifier les activités en mer

L'axe relatif à l'intensification des activités en mer vise à renforcer la présence opérationnelle de l'Union européenne dans les espaces maritimes, afin d'assurer une capacité de surveillance, de dissuasion et de réaction face aux menaces. Cette présence constitue un indicateur central de la capacité d'action de l'Union.

a) Organisation d'exercices navals au niveau européen et développement des garde-côtes dans les bassins maritimes autour de l'UE

La première mesure concernant le renforcement des services de garde-côtes en mer Baltique sont les opérations maritimes polyvalentes (*Multipurpose Maritime Operations*, MMO), qui constituent l'instrument le plus concret de sa présence opérationnelle dans ce bassin. Ces opérations reposent sur le Tripartite Working Arrangement entre Frontex, l'Agence européenne de contrôle des pêches (EFCA) et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) (Frontex, 2025). Leur objectif est de renforcer la coopération entre les agences européennes et les autorités nationales dans plusieurs fonctions garde-côtes : surveillance maritime, contrôle des pêches, détection de la pollution, recherche et sauvetage, lutte contre la criminalité transfrontalière et amélioration de la connaissance de situation maritime (Frontex, 2025).

En Baltique, cette dynamique s'est progressivement structurée. Une première MMO a été conduite en 2023 sous la direction de l'EMSA dans la Baltique centrale et orientale (Finnish Border Guard, 2024). L'opération MMO Baltic Sea 2024, menée sous la direction de Frontex avec l'EFCA et l'EMSA, a ensuite constitué une étape plus aboutie. Accueillie par l'Estonie, la Finlande, la Lettonie et la Lituanie, avec la Pologne comme État participant, elle a produit des résultats opérationnels documentés : 230 patrouilles conjointes, 47 vols de drones RPAS, environ 435 détections de navires, 135 interrogations radio, 116 navires de pêche inspectés, 30 arraisonnements, 16 incidents détectés, dont deux opérations de

sauvetage en mer, et plus de 220 images d'observation terrestre fournies par l'EMSA (Frontex 2024).

Concernant l'année 2025, l'UE a prolongé cette dynamique avec le lancement de MMO Baltic Sea 2025. Cette opération a réuni sept États membres, ce qui montre un élargissement de la participation et une montée en ambition du format (Frontex, 2025). L'année 2025 a été entièrement consacrée aux MMO et a permis de réfléchir à l'amélioration de leur planification, de leur coordination interagences, de leur durée, de leur périmètre et de l'intégration d'un plus grand nombre d'autorités nationales. À cette occasion, l'EMSA a repris la présidence du Tripartite Working Arrangement, confirmant la continuité institutionnelle du modèle Frontex-EFCA-EMSA (Frontex, 2025).

C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre les exercices MME BRACE 2025. Il ne s'agit pas d'un exercice isolé, mais d'un exercice maritime polyvalent organisé dans la logique des MMO. Conduit dans la baie de Gdańsk par Frontex et le détachement garde-frontière maritime polonais, avec la participation de l'EFCA, de l'EMSA et d'autorités maritimes nationales, MME BRACE 2025 avait pour objectif de tester la coordination en temps réel dans des scénarios complexes impliquant plusieurs fonctions garde-côtes (Frontex, 2025). L'exercice a rassemblé les garde-frontières polonais, les acteurs du sauvetage, les autorités de contrôle des pêches, les communautés de sécurité maritime et les experts opérationnels des agences européennes (Frontex, 2025). Ces exercices ont démontré la capacité du modèle MMO à renforcer les capacités de réponse conjointe, l'interopérabilité et la confiance intersectorielle entre acteurs européens et nationaux (Frontex, 2025). Dans la même logique, MME BRACE Estonia 2025 a constitué le premier exercice estonien en conditions réelles dans un format européen. Il a simulé des scénarios hybrides complexes, incluant des incendies criminels sur navires, du trafic de stupéfiants, des opérations de sauvetage et des évacuations massives au port de Tallinn (Frontex, 2025).

Il faut toutefois souligner la limite de cette dynamique. Les MMO et les exercices MME BRACE renforcent clairement la présence opérationnelle de l'UE en Baltique, mais ils ne constituent pas des exercices navals militaires comparables à BALTOPS, organisé annuellement dans un cadre otanien depuis 1971, qui en 2025 rassemblait plus de 40 navires, 25 aéronefs et 16 nations de l'OTAN, et centré sur la lutte contre les mines, la guerre anti sous-marine et la défense aérienne (La Defense, 2025). L'UE progresse donc

dans la sûreté maritime, la coordination garde-côtes et la gestion de crise hybride, en revanche, la préparation au combat naval, à la dissuasion et à la réponse militaire de haute intensité reste principalement structurée par l'OTAN.

b) Extension des présences maritimes coordonnées

Le concept de Présences maritimes coordonnées (CMP), pourtant conçu par la SSMUE comme un outil flexible de coordination navale, n'a pas été étendu à la Baltique. En 2025, le CMP continue d'opérer exclusivement dans le golfe de Guinée (depuis janvier 2021) et dans l'océan Indien nord-occidental (depuis février 2022) (EEAS, 2024). Aucune cellule de coordination n'a été activée pour le bassin baltique, alors même que le Conseil et l'EEAS l'identifient comme bassin prioritaire. De plus, aucune opération navale militaire de la PSDC ne couvre la mer Baltique. Actuellement la PSDC a déployé 3 opérations navales militaires Atalanta en mer Rouge et océan Indien, Irini en mer Méditerranée et Aspides en mer Rouge (Mazuir, 2026).

c) Actions spécifiques à la mer Baltique : Neutralisation des munitions immergées

La première action de la SSMUE consacre un volet spécifique à la mer Baltique et à la problématique des munitions non explosées (UXO) qui s'y trouvent. La Commission a contribué à hauteur de 2 millions d'euros à la cartographie des fonds marins.

Sur le plan technique, le projet MUNI-RISK (Mitigation of Risks due to submerged munitions), co-financé par l'UE sur un budget total de 2,465 millions d'euros » a été lancé en janvier 2025. Ce projet réunit des scientifiques et des professionnels afin de trouver des solutions favorisant la sécurité des activités maritimes, telles que la pêche, l'exploitation responsable des ressources marines, ainsi que la construction de parcs éoliens en mer (MUNI-RISK, 2026).

Enfin, la montée en puissance industrielle se traduit par plusieurs projets complémentaires. Le projet MMinE-SwEEPER, financé à 100 % par Horizon Europe à hauteur de 5 916 095,56 euros et coordonné par GEOMAR, développe des robots sous-marins spécialisés dans la manipulation sécurisée des munitions instables (*DG maritime affairs and fisheries*, 2024). Le projet MUNIMAP qui vise à accélérer et coordonner les processus nationaux liés à la gestion des munitions immergées en établissant une feuille de route en vue de l'assainissement des munitions dans la mer Baltique est aussi cofinancé par l'UE

(HELCOM, 2026). Au total, la Commission a déclaré devant le Parlement européen avoir investi plus de 24 millions d'euros dans la remédiation des UXO depuis 10 ans (Parlement européen, 2025).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, on retient que l'UE a engagé plus de 24 millions d'euros dans les UXO. Cependant, l'Allemagne y a ajouté 100 millions à elle seule. On notera aussi que la conférence Our Baltic a produit des engagements politiques au plus haut niveau, que les MMO ont fourni des résultats chiffrés, et que les exercices MME BRACE ont été conduits dans un cadre spécifiquement européen. La volonté de l'UE d'intensifier sa présence en Baltique se traduit donc par des engagements financiers et opérationnels concrets.

En matière d'aptitude à décider, la coordination des MMO fonctionne entre les trois agences et les exercices en conditions réelles testent la coordination. Toutefois, l'absence de CMP et d'opération PSDC signifie qu'il n'existe toujours pas de cadre décisionnel européen pour la composante navale militaire. Les exercices de grande envergure restent otaniens. Lorsqu'un incident survient en Baltique, c'est l'OTAN qui structure la réponse, pas l'UE. Cela impacte donc directement la coopération avec l'OTAN qui sera discuté plus en détail dans l'axe suivant.

En matière de capacités d'action, les résultats des MMO 2024 sont quantifiables (230 patrouilles, 435 détections, 30 arraisonnements). Les projets UXO mobilisent l'industrie et la recherche à une échelle sans précédent. Ces capacités sont réelles mais restent centrées sur les fonctions garde-côtes et la remédiation, et non sur la projection de force navale.

Le produit de l'équation est modéré. L'UE est devenue un acteur de sûreté maritime en Baltique, mais pas encore un acteur de sécurité navale au sens militaire.

2.3.2 Axe 2 : Coopérer avec les partenaires

L'axe consacré à la coopération avec les partenaires reflète la nature fondamentalement multilatérale de l'action maritime européenne. En Baltique, cette coopération a connu une accélération nette depuis 2022, en raison de la multiplication des sabotages, des coupures de câbles, du contournement des sanctions par la flotte fantôme russe et du renforcement de la posture militaire de l'OTAN dans la région. L'UE n'agit donc pas seule dans ce

bassin: elle s'insère dans un écosystème de coopération dense, où se superposent l'OTAN, les formats nordico-baltes, les agences européennes, les forums garde-côtes et les organisations régionales.

a) Renforcement de la coopération UE-OTAN

Concernant la coopération UE-OTAN, celle-ci s'est concrétisée en Baltique à travers le lancement de l'opération *Baltic Sentry*, annoncée après l'incident du câble Estlink-2 survenu le 25 décembre 2024. Cette opération qui est conduite sous commandement otanien renforce la protection des infrastructures sous-marines critiques en déployant divers moyens, notamment des frégates, des avions de patrouille maritime et une petite flotte de drones navals (OTAN, 2025). Mais son objectif dépasse la seule protection des infrastructures, elle permet aussi d'identifier les navires de la flotte fantôme russe soupçonnés de contourner les sanctions européennes, de vérifier leurs certificats d'assurance, d'améliorer leur suivi et, si nécessaire, d'envisager leur arraisonnement, leur saisie ou leur immobilisation. Cette dimension montre que l'action militaire et opérationnelle de l'OTAN soutient indirectement la politique de sanctions de l'UE contre la Russie (Bayou, 2025). Ainsi, **Baltic Sentry** combine deux registres d'action : la sécurité maritime, par la protection des infrastructures critiques, et la pression économique, par la lutte contre le contournement des sanctions. L'UE fournit le cadre juridique, économique et réglementaire des sanctions, tandis que l'OTAN apporte la capacité de surveillance, de dissuasion et éventuellement d'intervention en mer. Cette articulation montre que dans le théâtre baltique, l'UE et l'OTAN agissent de manière complémentaire, mais aussi que la composante opérationnelle militaire reste principalement otanienne (Bayou, 2025).

Le 16 mai 2025, cette coopération s'est renforcée par la signature des pays baltes membres de l'OTAN et de l'Union d'un « memorandum of understanding » visant à protéger les infrastructures sous-marines essentielles. L'objectif est de créer un cadre judiciaire non contraignant pour la coopération entre les participants en ce qui concerne le renforcement de la résilience des infrastructures sous-marines critiques (OTAN, 2025). Cela s'est aussi renforcé par la mise en place d'une Task force UE-OTAN sur la résilience des infrastructures critiques (Commission européenne, 2023).

b) Renforcer les partenariats avec les pays partageant les mêmes valeurs, ainsi qu'avec les organisations régionales et internationales

Les pays frontaliers à la mer Baltique étant tous membres de l'UE et de l'OTAN, les partenariats passent directement par la coopération EU-OTAN.

c) Déploiement d'officiers de liaison et échanges d'informations

Pour ce qui est du déploiement d'officiers de liaison, la Baltique ne correspond pas au modèle appliqué dans l'océan Indien ou en Asie. Les échanges d'informations ne passent pas principalement par des centres de fusion situés hors de l'Union, car la région est presque entièrement intégrée à l'espace UE-OTAN. Ils se font plutôt à travers les canaux déjà existants (CISE, MARSUR, SUCBAS), les structures de l'OTAN et les mécanismes de coordination liés à Baltic Sentry.

d) Promouvoir le dialogue et les meilleures pratiques par le biais des forums consacrés aux missions des garde-côtes

Concernant les forums garde-côtes, l'UE a augmenté leur rôle dans la région. Le 8e Annual European Coast Guard Event, tenu à Gdańsk en juin 2025, a rassemblé les principaux acteurs européens de la coopération garde-côtes (Frontex, 2025).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, la densité et la rapidité des réponses coopératives traduisent une volonté forte. Baltic Sentry a été lancée moins de trois semaines après l'incident Estlink-2, les forums garde-côtes européens se sont intensifiés. La coopération n'est donc plus seulement déclaratoire, elle est opérationnelle.

En matière d'aptitude à décider, la situation reste paradoxale. La coordination fonctionne mieux qu'auparavant, mais les mécanismes décisifs restent otaniens ou minilatéraux. En effet, Baltic Sentry est commandée par l'OTAN. L'UE apporte ses outils civils, mais elle ne dispose pas d'une chaîne de commandement propre pour la composante militaire. Ce terme reste donc limité.

En ce qui concerne les capacités d'action, la complémentarité UE-OTAN est réelle. L'UE fournit Copernicus, CISE, les sanctions, la régulation portuaire et les opérations maritimes polyvalentes, l'OTAN fournit les frégates, les drones de surface et le commandement naval. Les capacités combinées sont substantielles, mais elles ne sont pas européennes au sens strict.

Le produit de l'équation est modéré à positif. La coopération produit des effets opérationnels concrets, mais elle ne génère pas une autonomie décisionnelle européenne complète. L'UE coopère efficacement, mais ne peut pas se passer de sa coopération avec l'OTAN.

2.3.3 Axe 3 : Prendre l'initiative en matière d'appréciation de la situation maritime

L'axe relatif à l'appréciation de la situation maritime constitue un préalable essentiel à toute autonomie stratégique. Pour agir seule, l'Union doit d'abord être capable de produire sa propre image de la situation maritime. En Baltique, cet axe est celui où l'apport proprement européen est le plus avancé, car l'UE dispose d'instruments autonomes de surveillance, d'échange d'informations, de modélisation et d'observation satellitaire.

a) Renforcement du CISE et de MARSUR

Concernant le Common Information Sharing Environment (CISE), l'UE l'a fait entrer en phase opérationnelle le 1er juillet 2024. Coordonné par l'EMSA, le CISE repose sur une architecture décentralisée, sans stockage central des données. Il permet l'échange d'informations classifiées et non classifiées entre autorités civiles et militaires, à travers les frontières nationales et les secteurs administratifs (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2026). Ses services opérationnels incluent notamment des listes de navires d'intérêt et des alertes fondées sur des profils de risque, des plans de partage d'informations par bassin maritime (DG Maritime Affairs and Fisheries, 2026). La Boussole stratégique ainsi que la SSMUE décrivent le rôle du CISE comme une des actions clés de l'implémentation de la SSMUE.

Concernant MARSUR, l'Union l'a consolidé à travers le projet MARSUR III de l'Agence européenne de défense (AED). Ce projet fournit la nouvelle génération du réseau européen d'échange d'informations de surveillance maritime entre marines européennes. Il permet aux centres d'opérations maritimes nationaux, aux quartiers généraux européens et au

SatCen de partager automatiquement et de manière sécurisée des données de surveillance, afin de produire une image maritime commune (AED, 2026). Sur les 16 pays contributeurs de Marsur III, l'Allemagne, la Finlande, la Pologne et la Suède sont les pays qui ont accès à la mer Baltique mais dans le réseau MARSUR élargi, il faut ajouter le Danemark, la Lettonie et la Lituanie ainsi que le Royaume-Uni (AED, 2026).

b) Amélioration des capacités de surveillance maritime

S'agissant des capacités de modélisation, l'UE a développé le Jumeau numérique européen de l'océan, qui est une réplique virtuelle interactive et scientifique de l'océan, conçue pour simuler, surveiller et gérer durablement les écosystèmes marins, y compris la mer Baltique, grâce à des données en temps réel (Mercator Ocean International, 2026). Il est construit à partir du European Marine Observation and Data Network (EMODnet) et du service marin de Copernicus (Mercator Ocean International, 2026). La première phase, EDITO-Infra et EDITO-Model Lab, s'est achevée sur la période 2022-2025, avant l'entrée dans une nouvelle phase pour 2025-2028 et est financé à hauteur de 13 millions d'euro par l'UE (Mercator Ocean International, 2026).

Pour ce qui est de la surveillance opérationnelle, l'EMSA a accru l'emploi de drones RPAS au-dessus de la Baltique orientale. Ces vols servent à détecter les pollutions, suivre les navires d'intérêt et appuyer les opérations maritimes polyvalentes. La seule opération MMO Baltic Sea 2024 a mobilisé 47 vols RPAS (Frontex, 2024).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, l'investissement dans le CISE, MARSUR III, EDITO, Copernicus et les drones RPAS est massif et continu. La volonté de disposer d'une capacité informationnelle européenne autonome est claire, ancienne et renforcée depuis la révision de la SSMUE.

En matière d'aptitude à décider, cet axe produit le meilleur résultat. Le CISE opérationnel, la passerelle MARSUR-CISE et les données Copernicus fournissent aux décideurs européens une image maritime qui ne dépend pas exclusivement de l'OTAN. La capacité de renseignement maritime proprement européenne progresse donc réellement.

Sous l'angle des capacités d'action, les systèmes sont opérationnels ou en cours de déploiement avancé : CISE fonctionne depuis juillet 2024, MARSUR III est en cours de mise à niveau, Copernicus fournit des données continues, les vols RPAS sont réguliers et EDITO produit des simulations exploitables.

Le produit de l'équation est positif. La Baltique est le bassin où l'autonomie informationnelle de l'UE est la plus crédible. L'Union ne commande pas encore militairement, mais elle voit, surveille et comprend de plus en plus par elle-même.

2.3.4 Axe 4 : Gérer les risques et les menaces

L'axe dédié à la gestion des risques et des menaces est celui qui a connu l'accélération la plus spectaculaire depuis le sabotage de Nord Stream. En Baltique, cette dimension est centrale, car les menaces sont hybrides, sous-marines, environnementales, cyber et énergétiques. L'UE y répond principalement par la résilience, la réglementation, la cartographie, la réparation et la coopération avec l'OTAN.

a) Protection des infrastructures critiques et des navires

Concernant la protection des infrastructures critiques, la Commission et le Haut Représentant ont présenté le 21 février 2025 le Plan d'action de l'UE sur la sécurité des câbles, structuré autour de quatre piliers : prévention, détection, réponse/réparation et dissuasion. Ce plan répond directement à la multiplication des incidents en Baltique, notamment, Balticconnector et Estlink-2. Les investissements engagés sont considérables. Le programme CEF Digital a déjà alloué 595 millions d'euros à 74 projets de connectivité, auxquels s'ajoutent 347 millions d'euros prévus pour 2026 et 2027 (DG communications Networks, Content and Technology, 2026).

Pour la Baltique, les financements CEF Digital doivent donc être compris comme une réponse ciblée à un problème de résilience régionale. Tous les 595 millions d'euros déjà engagés ne concernent pas directement ce bassin, mais la mer Baltique est identifiée comme une zone prioritaire par la Cable Projects of European Interest (CPEI). L'objectif est de créer de nouvelles liaisons sous-marines entre les États nordiques et baltes (Danemark, Estonie, Finlande, Lituanie, Lettonie et Suède) et l'Europe centrale, notamment l'Allemagne et la Pologne, afin de réduire la dépendance actuelle à un nombre limité de câbles, comme C-Lion1 entre la Finlande et l'Allemagne (Commission

européenne, 2026). Cette priorité est renforcée par la multiplication des incidents touchant les infrastructures sous-marines et par le risque de menaces hybrides russes. Dans ce cadre, un premier projet pilote européen de modules de réparation de câbles, doté de 20 millions d'euros, doit être centré sur la mer Baltique afin d'améliorer la capacité de réaction en cas de coupure (Commission européenne, 2026).

Concernant les menaces hybrides, le Hybrid CoE d'Helsinki joue un rôle central dans l'écosystème de formation et d'expertise de la région baltique. Structuré autour de communautés d'intérêt, d'activités de recherche et d'analyse, ainsi que de formations et d'exercices, il vise à renforcer la sécurité de ses États participants, de l'Union européenne et de l'OTAN face aux menaces hybrides (Hybrid CoE, 2026). Dans le cas baltique, son apport est particulièrement important car les menaces russes se situent souvent dans une zone grise mêlant sabotage, cyberattaques, instrumentalisation de navires civils, pression informationnelle et ambiguïté juridique.

b) Gestion des mines et des munitions immergées

Concernant les mines et les munitions immergées, les projets MUNI-RISK, MMinE-SwEEPER, MUNIMAP et le programme national allemand, déjà mentionnés dans l'axe 1, s'appliquent également à cet espace maritime.

c) Changement climatique et dégradation environnementale

Pour ce qui est du changement climatique et de la dégradation environnementale, outre les actions de déminages, l'Union intègre aussi des facteurs dans la gestion des risques maritimes. Par exemple, le modèle HBMos d'EDITO (European Digital Twin Ocean) est un modèle numérique qui permet de simuler en temps réel la dispersion d'un polluant ou l'impact d'un aménagement sur l'écosystème (EDITO, 2026). Cela permet aux scientifiques de tester l'efficacité d'une mesure environnementale avant même de l'appliquer sur le terrain.

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, le bilan est le plus fort des six axes. Le plan d'action sur les câbles, les investissements CEF Digital, les hubs régionaux, la boîte à outils, les projets

de câbles intelligents, les modules de réparation et les financements UXO montrent une mobilisation européenne massive.

En matière d'aptitude à décider, les progrès existent mais restent incomplets. Les hubs régionaux, les groupes d'experts et les exercices du Hybrid CoE améliorent la coordination, mais la chaîne entre détection, attribution, décision et réponse opérationnelle reste floue.

En matière de capacités d'action, les capteurs, câbles intelligents, modules de réparation, hubs régionaux, drones et outils de cartographie constituent des capacités nouvelles. Toutefois, la protection physique de milliers de kilomètres de câbles et pipelines reste un défi logistique majeur.

Le produit de l'équation est modéré à positif. L'UE progresse très fortement dans la résilience, la détection et la réparation, mais elle ne dispose pas encore d'une capacité coercitive autonome équivalente à une protection navale permanente.

2.3.5 Axe 5 : Renforcer les capacités

L'axe relatif au renforcement des capacités vise à doter l'Union des moyens nécessaires pour agir de manière autonome dans le domaine maritime. En Baltique, cet axe est particulièrement important, car la faible profondeur des eaux, la densité des infrastructures sous-marines, le risque de minage et la proximité de Kaliningrad imposent des capacités spécialisées. Toutefois, les réalisations européennes restent encore largement en phase de développement.

a) Technologies de défense maritime et systèmes autonomes

Concernant les technologies de défense maritime et les systèmes autonomes, plusieurs projets PeSCo ont été lancés ou renforcés pour développer les capacités sous-marines et anti-mines européennes. Les projets MAS MCM, DIVEPACK et MUSAS visent à améliorer la détection, la neutralisation des mines, l'emploi de drones sous-marins et la maîtrise des fonds marins (PeSo, 2026). Ces capacités sont directement pertinentes pour la Baltique, où les eaux peu profondes rendent les opérations sous-marines classiques difficiles mais facilitent le minage, la pose de capteurs ou les actions de sabotage contre les câbles et pipelines .

b) intensifier les travaux sur des projets tels que la Corvette de patrouille européenne ou l'amélioration des capacités anti-sous-marines

S'agissant des projets capacitaires structurants, l'Union a poursuivi le projet de corvette de patrouille européenne. Adopté dans le cadre de PeSCo en novembre 2019, le projet European Patrol Corvette est coordonné par l'Italie avec la France, l'Espagne et la Grèce comme États participants (PeSCo, 2026). Le Danemark et la Norvège ont rejoint la phase industrielle. Cependant, cette avancée capacitaire présente une limite importante pour la Baltique. Aucun État riverain de la Baltique n'est actuellement État participant au projet, à l'exception de la phase industrielle. Les premiers navires ne sont pas attendus avant 2030. La corvette européenne constitue donc une avancée industrielle et capacitaire pour l'UE, mais son impact concret sur la sécurité baltique reste lointain et indirect (PeSCo, 2026).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, les investissements dans le FED, les projets PeSCo et les systèmes autonomes montrent une volonté réelle de renforcer les capacités maritimes européennes. Le financement de 154,5 millions d'euros pour la corvette européenne confirme aussi l'existence d'un engagement industriel concret. Cependant, ces projets n'ont pas toujours un impact direct sur la mer baltique.

En matière d'aptitude à décider, le résultat reste faible. Les projets sont pensés pour favoriser l'interopérabilité et la base industrielle européenne, mais ils ne débouchent pas sur une chaîne de commandement européenne. La corvette européenne, par exemple, sera détenue et employée par les États, non par une marine européenne.

En matière de capacités d'action, les projets sont prometteurs mais encore en développement. Les prototypes ne sont pas attendus avant la fin de la décennie, et l'absence d'États baltiques dans le projet EPC limite sa pertinence immédiate pour le théâtre.

Le produit de l'équation est modéré. L'UE prépare des capacités futures, mais elle ne dispose pas encore d'une capacité navale intégrée en Baltique. L'accumulation capacitaire ne se transforme pas encore en autonomie opérationnelle.

2.3.6 Axe 6 : Éduquer et former

L'axe consacré à l'éducation et à la formation vise à renforcer les compétences des acteurs impliqués dans la sécurité maritime et à améliorer leur interopérabilité. En Baltique, cette dimension est particulièrement importante, car les menaces sont hybrides, cyber, portuaires, environnementales et sous-marines. La formation doit donc concerner non seulement les marines, mais aussi les garde-côtes, les autorités portuaires, les opérateurs privés, les agences européennes et les décideurs politiques.

a) Développement des compétences en matière de menaces hybrides et de cybersécurité

Concernant les compétences cyber, l'EMSA a intégré des modules de cybersécurité maritime dans les inspections ISPS à partir de 2024. Cette évolution est particulièrement pertinente pour les ports baltiques, dont la numérisation est avancée, notamment à Helsinki, Gdynia ou Rostock.

Concernant les menaces hybrides, le **Hybrid CoE** d'Helsinki joue un rôle central dans la formation aux menaces maritimes. En janvier 2023, il a publié le *Handbook on maritime hybrid threats: 15 scenarios and legal scans*, qui ajoute cinq nouveaux scénarios à l'édition de 2019. Ce manuel est utilisé pour former les commandants d'opérations navales de l'UE et de l'OTAN aux tactiques de sabotage déguisé, aux incidents ambigus et aux opérations situées sous le seuil de la guerre ouverte (Hybrid CoE, 2026). L'intérêt de cet outil est qu'il travaille précisément sur les situations où l'adversaire exploite l'ambiguïté juridique, comme l'ancrage prétendument accidentel d'un navire sur un câble ou la présence suspecte d'un bâtiment commercial à proximité d'une infrastructure critique (Hybrid CoE, 2026). De plus, le Hybrid CoE n'est pas réservé aux pays européens mais aussi à ceux de l'OTAN pour un nombre de 35 participants.

b) Formations et exercices conjoints

Le 8e Annual European Coast Guard Event a rassemblé les principaux acteurs de la coopération garde-côtes européenne. Les exercices MME BRACE 2025 ont associé plusieurs autorités garde-côtes à des scénarios hybrides complexes, combinant sécurité portuaire, trafic illicite, sauvetage, cybermenaces et évacuation de masse (frontex, 2025).

Ces exercices contribuent à améliorer l'interopérabilité pratique entre les autorités civiles, sécuritaires et maritimes .

Concernant les formations environnementales et navales, l'UE a poursuivi plusieurs dispositifs complémentaires. L'exercice annuel HELCOM BALEX DELTA permet de tester la réponse opérationnelle aux pollutions maritimes (Helcom, 2026). Le projet BRISK II, lancé en janvier 2025, complète cette dynamique par une analyse des risques de déversement en Baltique (Helcom, 2026).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, l'investissement dans la cybersécurité maritime, le Hybrid CoE, les exercices garde-côtes, traduisent une volonté réelle de construire une base de compétences européenne.

En matière d'aptitude à décider, cet axe apporte une contribution utile, mais indirecte. Le manuel du Hybrid CoE et les exercices sur les scénarios ambigus travaillent précisément sur le maillon faible de l'autonomie stratégique : la capacité à décider vite dans une situation grise.

En matière de capacités d'action, les compétences produites sont réelles. L'écosystème de formation en Baltique est dense, actif et bien adapté aux menaces cyber, hybrides, portuaires et environnementales.

Le produit de l'équation est modéré. La formation prépare les conditions d'une autonomie future, mais elle ne réalise pas encore l'autonomie stratégique au présent. Elle améliore les acteurs, elle ne crée pas l'autorité européenne qui leur permettrait d'agir ensemble sous un commandement propre.

Conclusion : impact global de la SSMUE en mer Baltique sur l'autonomie stratégique

L'analyse des six axes pris comme un tout révèle une configuration contrastée. La volonté politique est le terme le plus solide de l'équation : les investissements CEF Digital dans les câbles sous-marins, les 24 millions d'euros consacrés aux UXO, la montée en puissance des MMO depuis 2023, les exercices MME BRACE, le plan d'action sur la sécurité des câbles

et la conférence Our Baltic témoignent d'une mobilisation européenne soutenue et croissante. Cette volonté n'est plus seulement déclaratoire : elle se traduit par des résultats chiffrés, des exercices en conditions réelles et des financements massifs.

Les capacités d'action sont réelles mais asymétriques. En effet, les outils civils de surveillance et de connaissance maritime sont déjà opérationnels et densément déployés, les capacités navales militaires restent en revanche largement en développement. Les systèmes européens de connaissance maritime (CISE, MARSUR III, Copernicus, EDITO, drones RPAS) ne sont pas propres à la Baltique, mais ils y trouvent une application dense grâce au nombre élevé d'États membres riverains connectés aux réseaux et à la fréquence des opérations de surveillance. Les MMO produisent des résultats opérationnels documentés dans les fonctions garde-côtes. Les modules de réparation de câbles et les projets UXO constituent des capacités de résilience concrètes. En revanche, les capacités navales militaires restent en développement : les projets PeSCo (MAS MCM, DIVEPACK, MUSAS) et l'European Patrol Corvette (EPC) ne produiront pas d'effets avant la fin de la décennie, et aucun État riverain de la Baltique ne participe au projet EPC en tant qu'État participant.

L'aptitude à décider est le terme le plus défaillant. Malgré les progrès dans la coordination interagences et les forums garde-côtes, l'UE ne dispose toujours pas de chaîne de commandement maritime propre en Baltique. Aucune CMP n'a été activée pour ce bassin, aucune opération PSDC n'y est déployée. Lorsqu'un incident survient, c'est l'OTAN qui structure la réponse opérationnelle, comme l'illustre Baltic Sentry, lancée sous commandement otanien après l'incident Estlink-2. Le memorandum of understanding signé en mai 2025 et la Task Force UE-OTAN sur les infrastructures critiques renforcent la complémentarité entre les deux organisations, mais confirment aussi que la composante militaire et le commandement opérationnel restent otaniens.

Le seul axe qui produit un résultat positif au regard de l'équation de Mauro est l'axe 3, celui de la connaissance du domaine maritime. C'est là que les systèmes européens de surveillance et d'échange d'informations, combinés à la densité de la participation des États baltes, produisent une autonomie informationnelle crédible. Pour les cinq autres axes, le produit de l'équation est modéré : la volonté et les capacités progressent, mais l'aptitude à décider reste insuffisante pour transformer ces acquis en autonomie opérationnelle.

La SSMUE produit donc en Baltique une autonomie partielle et sectorielle. L'UE surveille, cartographie, réglemente, forme et finance. Elle ne commande pas en mer. L'autonomie atteinte est informationnelle et normative, pas opérationnelle. La complémentarité avec l'OTAN fonctionne, mais cette complémentarité est aussi une dépendance : sans Baltic Sentry, sans BALTOPS, sans les frégates alliées, la présence militaire européenne en Baltique serait quasi inexistante.

2.4 Analyse de la SSMUE dans la zone de la mer Noire

2.4.1 Description de la mer Noire

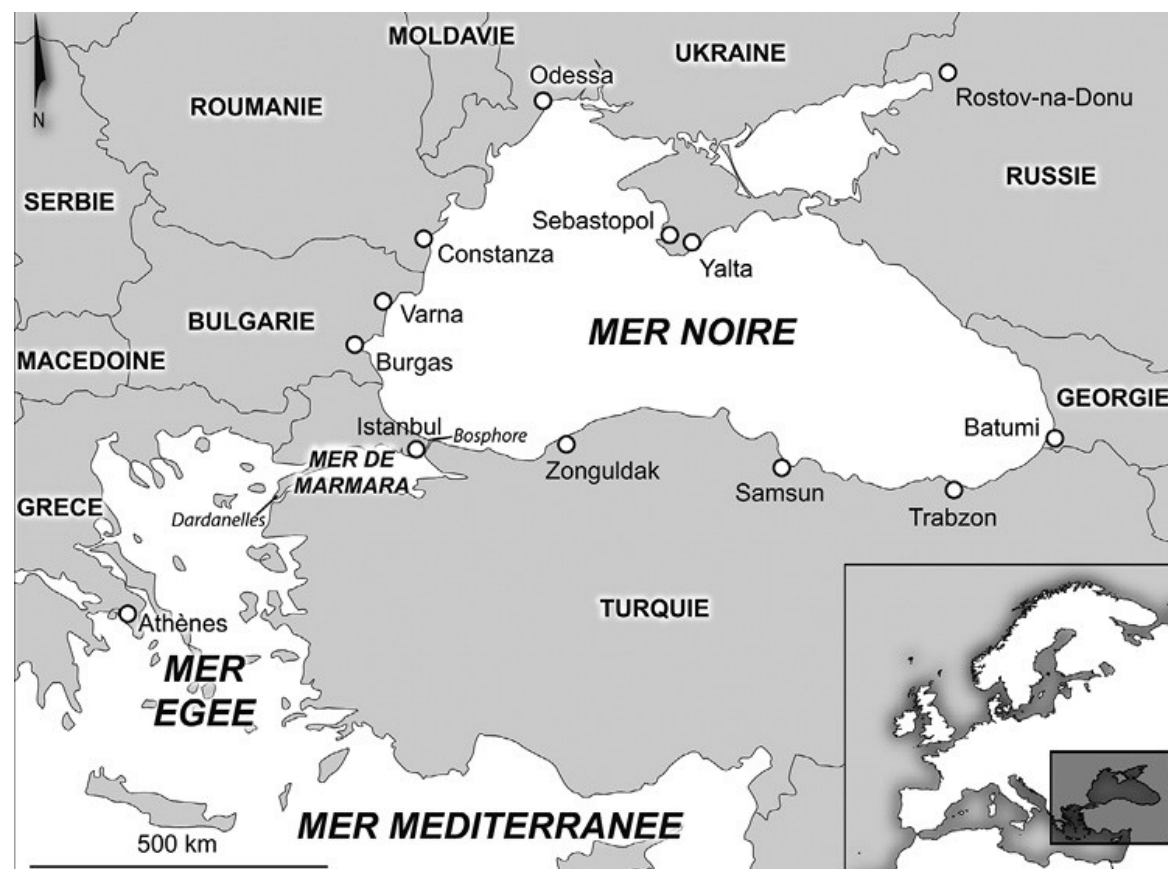


Fig. 2. Carte de la région de la mer Noire (Rollan, 2025)

La mer Noire couvre 436 400 kilomètres carrés entre les côtes de l'Europe du Sud-Est, l'Anatolie et le Caucase. C'est une mer quasi fermée dont la profondeur maximale atteint 2 212 mètres (Bret & Parmentier, 2025). Cette profondeur rend les opérations sous-marines classiques praticables mais complique la surveillance des fonds marins et la protection des infrastructures sous-marines telles que les gazoducs TurkStream et Blue Stream, devenus des cibles potentielles dans le contexte de la guerre en Ukraine (Bret & Parmentier, 2025).

L'accès à la mer Noire depuis la Méditerranée s'effectue par les détroits du Bosphore et des Dardanelles, sous souveraineté turque et régis par la Convention de Montreux de 1936. Cette convention impose des restrictions spécifiques au passage des navires de guerre des États non riverains : limitation du tonnage à 30 000 tonnes (45 000 exceptionnellement), et d'une durée de séjour de 21 jours maximum pour les puissances non riveraines (Aguado, 2025). Montreux confère à la Turquie un rôle de verrou stratégique et constitue une contrainte structurelle pour toute puissance extérieure souhaitant projeter des forces navales dans ce bassin, y compris l'Union européenne (Bret & Parmentier, 2025).

Six États bordent la mer Noire : deux membres faisant partie de l'UE (Roumanie, Bulgarie), un membre de l'OTAN (Turquie), et trois autres États (Géorgie) dont deux sont en guerre (Ukraine, Russie). La mer Noire est donc un espace partagé entre des systèmes politiques, des capacités militaires et des alignements stratégiques profondément divergents. Avec une population d'environ 174 millions d'habitants et un PIB cumulé d'environ 2 000 milliards d'euros pour les États riverains hors Russie, la région représente un partenaire commercial de premier plan pour l'UE, dont le volume d'échanges atteint 310 milliards d'euros (Commission européenne, 2025). La mer Noire constitue aussi une plaque tournante pour la sécurité alimentaire mondiale, le blocus russe de l'été 2022 sur les exportations céréalières ukrainiennes a affecté directement les marchés arabes et africains, démontrant que ce qui se passe en mer Noire ne reste pas en mer Noire (Bret & Parmentier, 2025).

Sur le plan stratégique, l'annexion de la Crimée en 2014 a permis à la Russie de renforcer sa présence militaire et d'utiliser ce bassin comme levier de pression sur l'Ukraine, l'OTAN et la Turquie (Bret & Parmentier, 2025). L'invasion de 2022 a transformé la mer Noire en champ de bataille et en laboratoire de la guerre navale du XXI^e siècle. L'Ukraine, dépourvue de flotte traditionnelle, a infligé des pertes considérables à la marine russe grâce aux drones navals et aux missiles de précision. Au 7 juillet 2024, 36 % des navires de la flotte russe de la mer Noire avaient été endommagés ou détruits (Bret & Parmentier, 2025). La mer Noire n'est donc plus un « lac russe », mais elle demeure une zone de dangers hautement évolutifs où aucun acteur ne parvient à imposer un contrôle durable (Bret & Parmentier, 2025).

L'importance géostratégique de la mer Noire dépasse le cadre régional. Elle constitue un corridor reliant l'Europe au Caucase du Sud, à l'Asie centrale et à la Méditerranée orientale,

ce qui en fait un espace où convergent compétition mondiale, coopération régionale et intégration institutionnelle (Commission européenne, 2025).

2.4.2 Les principales menaces russes en mer Noire

La mer Noire est, des deux théâtres étudiés dans ce mémoire, celui où la menace russe est la plus directe et la plus intense. Contrairement à la Baltique, où les menaces restent dans la zone grise, la mer Noire cumule un conflit armé de haute intensité et des opérations hybrides. La coexistence de ces deux registres fait de cet espace un environnement sécuritaire d'une complexité sans équivalent en Europe.

a. La militarisation de la Crimée et flotte russe dans la mer Noire

En 2014, la Russie prend possession de la Crimée, se saisit de la plupart des bâtiments de la marine ukrainienne et fait sa jonction avec Sébastopol, port d'attache historique de la flotte de la mer Noire (Marciacq, 2024). Il convient de rappeler qu'avant cette annexion, la base navale de Sébastopol était louée à la Russie par l'Ukraine dans le cadre d'un bail prolongé par les accords de Kharkov de 2010 jusqu'en 2042 (Del Picchia & al, 2015). L'annexion de la Crimée met fin à cet arrangement et fait de Sébastopol une base navale intégralement russe (Marciacq, 2024). Elle évince totalement l'Ukraine du détroit de Kertch et contrôle seule l'entrée en mer d'Azov. L'invasion de février 2022 prolonge cette logique: la Russie contrôle aujourd'hui près de 80 % du littoral ukrainien et la conquête de Marioupol fait de facto de la mer d'Azov une mer intérieure russe (Marciacq, 2024).

La Crimée a été transformée en tête de pont hautement militarisée. Moscou y a installé des systèmes de défense antiaérienne S-400, des batteries côtières Bastion et Bal, des systèmes de missiles balistiques Iskander, des plateformes de guerre électronique et de lancement de drones (Marciacq, 2024). Des sous-marins de classe Kilo améliorée, capables de tirer des missiles de croisière Kalibr d'une portée de 1 500 km, complètent ce dispositif qui constitue un bastion A2/AD couvrant la majeure partie du bassin, y compris les approches des ports roumains et bulgares (Mongrenier, 2024a). Près de 10 milliards de dollars ont été investis depuis 2014 dans les infrastructures de connectivité civiles et militaires, dont le pont de Kertch (Marciacq, 2024).

La flotte russe a cependant subi des pertes considérables depuis 2022. Le naufrage du croiseur Moskva en avril 2022 a constitué un choc majeur, et les frappes de drones navals

contre Sébastopol et Novorossiysk ont contraint Moscou à redéployer une partie de ses navires. Mais les capacités restantes, sous-marins lance-missiles, batteries côtières et systèmes A2/AD, demeurent une menace pesant sur l'ensemble du bassin.

b. Le blocus naval et la crise céréalière

Dès le 24 février 2022, les forces navales russes ont entravé le passage des navires de commerce depuis et vers les ports ukrainiens de la mer Noire. Le 25 février, la Russie a déclaré la partie nord-ouest du bassin interdite à la navigation, sans toutefois satisfaire les conditions juridiques d'un blocus au sens du Manuel de San Remo (Tuncer, 2023). Des dizaines de navires se sont retrouvés bloqués dans les ports d'Odessa, Tchornomorsk et Pivdennyi, tandis que le minage des approches portuaires par les deux parties rendait la navigation dangereuse dans l'ensemble du bassin septentrional (Tuncer, 2023).

Les conséquences ont dépassé le cadre régional. L'Ukraine représentait avant l'invasion 36% des exportations mondiales d'huile de tournesol, 13 % de celles de maïs et 9 % de celles de blé. L'interruption de ces flux a provoqué une hausse record des prix alimentaires et un risque de famine dans de nombreux pays (Tuncer, 2023). Le corridor céréaliier négocié par la Turquie et l'ONU, signé à Istanbul le 22 juillet 2022, a permis plus de 1 000 voyages de navires de commerce avant que la Russie ne suspende sa participation en juillet 2023 (Tuncer, 2023). L'Ukraine a ensuite réouvert unilatéralement un corridor le long de la côte roumaine en exploitant l'affaiblissement de la flotte russe.

c. Les mines navales

Le conflit russo-ukrainien a transformé des portions de la mer Noire en zones dangereuses pour la navigation en raison du déploiement massif de mines par les deux belligérants. L'Ukraine a posé des mines de contact et des mines ancrées, principalement de modèles soviétiques (KB-1, KB-2, MYaM), à proximité de ses ports d'Odessa et Mykolaïv pour empêcher un assaut amphibie russe. La Russie a de son côté miné les approches de ses installations en Crimée (Boşneagu, 2024). Les mines déployées vont des modèles à contact traditionnels aux mines à influence plus sophistiquées, activées par les signatures magnétiques, acoustiques ou hydrostatiques des navires (Boşneagu, 2024).

La menace dépasse la zone de combat. Le système de courants de la mer Noire, orienté du nord vers le sud, combiné aux tempêtes saisonnières, a provoqué la dérive de mines jusque dans les eaux territoriales des pays voisins. Plus de 100 mines ont été découvertes et

neutralisées dans le bassin en deux ans, la Turquie en a signalé plus de 30 à proximité du Bosphore, la Roumanie au moins 10 et la Bulgarie 4 sur la période 2023-2024 (Boşneagu, 2024). Cette dispersion entraîne des déroutements de navires, une hausse des coûts d'assurance maritime et des tensions diplomatiques avec les États riverains.

d. Guerre hybrides

La mer Noire est l'un des principaux terrains de la guerre hybride russe, où les menaces conventionnelles se mêlent à des tactiques de contournement, de manipulation et de déstabilisation. La flotte fantôme russe, estimée à environ 1 400 tankers, constitue la manifestation la plus visible de cette guerre hybride maritime (Portail de l'IE, 2025). Ces navires vieillissants, sous pavillons de complaisance, non assurés et ne répondant pas aux normes de sécurité, permettent à Moscou de poursuivre l'exportation de son pétrole malgré les sanctions internationales et de financer son effort de guerre (Bret & Parmentier, 2025). Le risque environnemental est considérable : en décembre 2024, deux tankers russes, le Volgoneft 212 et le Volgoneft 239, tous deux construits il y a plus de 50 ans, se sont échoués dans le détroit de Kertch avec 8 000 à 9 000 tonnes de mazout, provoquant l'une des plus graves marées noires récentes dans la région (Portail de l'IE, 2025). Le Volgoneft 239 avait été déclaré inapte au transport de marchandises dangereuses quelques mois avant le naufrage (Portail de l'IE, 2025).

Au-delà du contournement des sanctions, la Russie emploie des techniques de manipulation des signaux de navigation. Le spoofing GPS, qui consiste à falsifier les signaux de localisation des navires, est utilisé à la fois pour dissimuler les mouvements de la flotte fantôme et pour créer des situations de tension. En juin 2021, le signal du destroyer américain USS Ross a été falsifié pour le faire apparaître près de Sébastopol alors qu'il était stationné à Odessa (Portail de l'IE, 2025). Le cas du tanker New Sunrise illustre la convergence entre spoofing et pollution, entre septembre et novembre 2024, ce navire sous pavillon libérien, exploité par une compagnie russe, a très probablement provoqué trois marées noires en mer Noire alors que son signal AIS était soit désactivé, soit falsifié (Portail de l'IE, 2025).

La guerre des ondes prend aussi une dimension institutionnelle. Depuis l'annexion de la Crimée, la Russie émet des avertissements radio sur les zones NAVAREA relevant de la compétence ukrainienne, tentant de légitimer son autorité sur les eaux criméennes à travers

le système international de navigation maritime (Portail de l'IE, 2025). Cette manipulation du système de navigation contribue à redessiner de facto les frontières maritimes en mer Noire.

2.5 Analyse des six axes de la SSMUE en mer Noire

Cette section suit la même structure que l'analyse conduite pour la Baltique. Pour chaque axe, les sous-actions sont examinées afin d'identifier ce qui a été mis en place en mer Noire. Une analyse transversale évalue ensuite l'axe à travers l'équation de Mauro. Les conditions contextuelles propres à la mer Noire telles que le Convention de Montreux et l'intensité du conflit interviennent comme facteurs modulateurs.

2.5.1 Axe 1 : Intensifier les activités en mer

a) Organisation d'exercices navals au niveau européen et développement des garde-côtes dans les bassins maritimes autour de l'UE

La première mesure concernant le renforcement des services de garde-côtes en mer Noire repose sur les opérations maritimes polyvalentes (MMO). Dans ce bassin, elles prennent la forme de MMO Western Black Sea . Ces opérations constituent l'instrument le plus concret de la présence opérationnelle européenne en mer Noire. Dans ce bassin, les MMO sont conduites selon le même cadre tripartite Frontex-EFCA-EMSA décrit pour la mer Baltique (Frontex, 2025).

En mer Noire, cette dynamique est ancienne puisque MMO Western Black Sea est conduite annuellement depuis 2019. En 2023, l'opération a été accueillie par la Roumanie et coordonnée par Frontex. Elle a réuni notamment la Roumanie, la Pologne, l'Espagne et la Suède, ainsi que l'EMSA. Son périmètre opérationnel portait sur la prévention de la migration irrégulière, la lutte contre la pêche illégale, la détection de la pollution marine et la lutte contre d'autres formes de criminalité transfrontalière dans l'ouest de la mer Noire (Romanian Ministry of National Defense, 2023).

Concernant l'année 2025, l'UE a prolongé cette dynamique du MMO Western Black Sea 2025, conduite sous l'impulsion de Frontex. Cette opération a permis de consolider la présence européenne dans la région grâce au déploiement d'officiers du corps permanent de Frontex, de systèmes de surveillance terrestres et d'un aéronef (Frontex, 2025). Frontex indique également que 265 systèmes de surveillance terrestres ont été mobilisés dans ce

cadre et qu'un système de suivi des moyens fondé sur Galileo, développé avec l'EUSPA, a été testé.

C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre l'exercice maritime polyvalent, le MME Callatis 2025. Conduit les 21 et 22 août 2025 au large de Mangalia, en Roumanie, par Frontex et les autorités roumaines, il a réuni plusieurs acteurs européens et nationaux, notamment la police aux frontières roumaine, l'EFCA, l'Agence nationale roumaine pour la pêche et l'aquaculture, ainsi que l'EMSA (Frontex, 2025). L'exercice visait à tester la coordination interagences face à des scénarios maritimes complexes. Les équipes ont simulé le sauvetage d'un équipage pris en otage, l'interception d'un navire de pêche transportant des migrants en situation irrégulière, la neutralisation d'une mine navale dérivante, la réponse à une pollution par hydrocarbures, une opération de recherche et sauvetage, ainsi qu'une inspection à bord d'un navire marchand (Frontex, 2025). L'exercice a également marqué une étape d'intégration opérationnelle, puisque des officiers du corps permanent de Frontex ont servi pour la première fois comme équipage intégré à bord d'un patrouilleur côtier maltais (Frontex, 2025).

Il faut toutefois souligner la limite de cette dynamique. Les MMO Western Black Sea et MME Callatis 2025 renforcent clairement la présence opérationnelle de l'UE en mer Noire, mais ils demeurent principalement centrés sur les fonctions garde-côtes, la sûreté maritime, la surveillance et la gestion de crise. Ils ne constituent pas des exercices navals militaires de haute intensité orientés vers la défense, la lutte contre les mines ou la protection des infrastructures critiques. En effet, ceux-ci sont réalisés principalement par l'OTAN. L'exercice annuel Sea Breeze de l'OTAN en mer noire met l'accent sur les capacités de planification et de ciblage, le commandement et le contrôle des forces alliées et partenaires, l'exploitation et les contre-mesures en matière de guerre électronique (OTAN, 2025), mais aussi sur le développement de capacités de déminage interalliés et d'élaboration des moyens efficaces pour renforcer la sécurité maritime régionale en Mer Noire (Ministère des armées (France), 2024).

b) Extension du concept CMP

Comme expliqué pour la mer baltique, le principe de CMP ne s'applique pas non plus pour la mer noire mais exclusivement dans le Golfe de Guinée et dans le nord-ouest de l'océan Indien.

c) Actions spécifiques à la mer noire

Deux actions spécifiques à la mer Noire figurent dans le plan d'action. Premièrement, le renforcement des capacités de réponse à la pollution marine liée aux conflits armés. Dans ce cadre, l'UE a mis en place le Black sea Strategic research Innovation Agenda (SRIA) en 2023 dans le cadre du common maritime agenda (CMA) (DG Research and Innovation, 2023). Cette initiative vise à mener des actions de recherche et d'innovation ciblées, visant à mettre en place des systèmes de soutien essentiels et des infrastructures de recherche innovantes, à améliorer l'éducation, ainsi qu'à créer, développer et renforcer les capacités d'action (DG Research and Innovation, 2023).

Deuxièmement, l'amélioration des capacités de détection des mines marines via le SatCen et d'autres services européens afin de détecter les mines qui pourraient restreindre la navigation dans le contexte de la guerre russe d'agression en Ukraine (SSMUE, 2023).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, les MMO Western Black Sea sont conduites annuellement depuis 2019, le MME Callatis 2025 a testé la coordination interagences face à des scénarios complexes, et deux actions spécifiques à la mer Noire figurent dans le plan d'action révisé. Toutefois, ces initiatives portent sur les fonctions garde-côtes et la gestion des conséquences du conflit, pas sur la présence navale militaire. La volonté est présente mais cantonnée au registre civil.

En matière d'aptitude à décider, l'UE ne dispose d'aucune structure de commandement maritime, d'aucune opération PSDC et d'aucun mécanisme de décision rapide en mer Noire. Les exercices de haute intensité sont conduits par l'OTAN via Sea Breeze. L'intégration d'officiers Frontex comme équipage lors du MME Callatis reste limitée au cadre garde-côtes.

En matière de capacités d'action, la Convention de Montreux constitue un plafond structurel. Seules les marines roumaine et bulgare sont disponibles en permanence. Les 265 systèmes de surveillance terrestre et l'aéronef déployés dans le cadre du MMO 2025 relèvent de la surveillance aux frontières, pas de la projection de force.

Le produit de l'équation tend vers zéro. Montreux annule le terme capacitaire pour la composante navale militaire, indépendamment de la volonté ou de l'aptitude à décider

2.5.2 Axe 2 : Coopérer avec les partenaires

L'axe consacré à la coopération avec les partenaires est particulièrement critique en mer Noire, où l'UE ne peut agir qu'à travers ses partenaires et ses alliances en raison de sa présence directe limitée.

a) Renforcement de la coopération UE-OTAN

Dans l'approche stratégique de l'UE pour la région de la mer Noire de 2025, aucun renforcement de la coopération UE-OTAN ne semble avoir été mis en place dans le cadre de la sécurité maritime. Cependant, la volonté de coopération est bien présente des deux côtés avec d'une part l'approche stratégique de l'Union européenne à l'égard de la région de la mer Noire 2025 qui indique l'importance du renforcement du partenariat de l'UE avec l'OTAN. D'autre part, l'OTAN a affirmé à travers son secrétaire général délégué au Parlement européen qu'un partenariat OTAN-UE étroit était indispensable à la sécurité européenne, en particulier dans le contexte de l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie (Conseil de l'UE, 2024).

b) Partenariats avec des États et organisations partageant des intérêts similaires

Dans la région de la mer Noire, l'Union européenne s'appuie sur le Black Sea Maritime Security Hub pour structurer ses partenariats et renforcer la sécurité maritime. Ce dispositif vise à coordonner les efforts de l'UE et des États riverains afin d'améliorer la sûreté en mer, protéger les infrastructures critiques et développer une coopération régionale plus intégrée (EEAS, 2025).

Le Hub repose sur quatre axes complémentaires. Il vise d'abord à renforcer la sécurité maritime grâce à une surveillance en temps réel, un échange accru d'informations et une meilleure connaissance de la situation en mer. Il met ensuite l'accent sur la protection des

infrastructures critiques, notamment les câbles sous-marins et les installations offshore, en encourageant l'utilisation de technologies avancées comme les capteurs sous-marins et les drones de surveillance (EEAS, 2025).

Par ailleurs, il soutient le développement des capacités et des moyens maritimes des États membres afin d'améliorer la surveillance et la protection de ces infrastructures. Enfin, il prévoit d'élargir la coopération entre garde-côtes des États riverains, qu'ils soient membres de l'Union ou non (EEAS, 2025).

De plus, l'UE a aussi implémenté depuis 2007 la « Black Sea Synergy ». C'est la politique régionale de l'UE pour la mer Noire qui a pour but de d'assurer la cohérence des politiques et de renforcer la coopération entre les pays riverains de la mer Noire, en tant que cadre souple permettant d'élaborer des solutions concrètes à l'échelle de la région (EEAS, 2024). Malgré la guerre que mène actuellement la Russie en Ukraine et donc le retrait de la Russie de la politique régionale, l'UE a tout de même mené différentes activités dans les domaines suivant : la politique maritime intégrée et l'économie bleue durable, la pêche et l'aquaculture, la protection de l'environnement et le changement climatique, la coopération transfrontalière, la participation de la société civile, la démocratie et les droits de l'homme, l'éducation, la recherche et l'innovation (au-delà du secteur maritime), la culture et le tourisme, l'énergie et les transports (EEAS, 2024).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, le Black Sea Maritime Security Hub, la Black Sea Synergy et l'approche stratégique de 2025 traduisent un engagement de longue durée dans la coopération régionale. La volonté est réelle et se matérialise par des instruments concrets.

En matière d'aptitude à décider, aucun mécanisme spécifique de coopération opérationnelle UE-OTAN n'a été mis en place pour la sécurité maritime en mer Noire. Le partenariat reste déclaratoire. Le Hub offre un cadre de coordination, pas une chaîne de décision intégrée.

En matière de capacités d'action, la Black Sea Synergy a financé des activités variées et le Hub prévoit le recours aux capteurs sous-marins et aux drones de surveillance.

Ces capacités restent cependant conditionnées à la participation d'États riverains non membres, dont la Turquie.

Le produit de l'équation est modéré. L'UE agit comme facilitateur et financeur, pas comme décideur stratégique dans ce théâtre.

2.5.3 Axe 3 : Prendre l'initiative en matière d'appréciation de la situation maritime

L'axe relatif à la connaissance du domaine maritime est un préalable à toute action stratégique autonome. En mer Noire, la couverture des systèmes européens est plus limitée qu'en Baltique.

a) Renforcement du CISE et de MARSUR

Le développement du CISE et MARSUR (décrit dans la partie sur la mer Baltique) s'applique aussi en mer Noire mais est limité du fait que seules la Roumanie et la Bulgarie participent pleinement aux réseaux CISE et MARSUR. L'Ukraine, la Géorgie, la Turquie et la Russie n'y sont pas connectées. Cependant, le hub pour la sécurité maritime pour le mer Noire vise à améliorer l'échange d'informations en temps réel grâce notamment à l'utilisation de nouvelles technologies telles que des capteurs sous-marins, des navires sans équipage pilotés à distance et drones de surveillance (EEAS, 2025).

b) Amélioration des capacités de surveillance maritime

Le système Copernicus fournit des données satellitaires sur la mer Noire à travers son service marin (CMS), ce qui constitue un atout majeur en mer Noire où la présence au sol est limitée. Le centre de surveillance et de prévision BS MFC fournit également des informations régulières sur l'état de la mer Noire (écosystème) (CMS, 2026).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, l'UE investit dans la surveillance spatiale et le Hub vise à améliorer l'échange d'informations en temps réel. La volonté est présente.

En matière d'aptitude à décider, Copernicus et le BS MFC fournissent une autonomie informationnelle indépendante de la présence au sol. Cependant, seules la Roumanie et la Bulgarie participent aux réseaux CISE et MARSUR. L'image complète dépend de sources otaniennes pour la composante de surface. L'autonomie informationnelle est partielle.

En matière de capacités d'action, les systèmes spatiaux fonctionnent mais l'intégration avec les moyens de surface est limitée. Il ne suffit pas de voir : il faut pouvoir agir sur la base de ce que l'on observe, ce qui renvoie à la faiblesse du premier axe.

Le produit de l'équation est modéré, mais inférieur à la Baltique en raison du nombre réduit de participants aux réseaux européens.

2.5.4 Axe 4 : Gérer les risques et les menaces

L'axe dédié à la gestion des risques vise à renforcer la résilience face à des menaces diversifiées. En mer Noire, la nature même des menaces (conflit armé de haute intensité), modifie profondément les conditions de mise en œuvre.

a) Protection des infrastructures critiques et des navires

De même que pour la mer Baltique, la mer Noire entre aussi dans le cadre du plan d'action qui vise à renforcer la sécurité et la résilience des câbles sous-marin de 2025 (EEAS, 2025). De plus, l'UE entend aussi contribuer à la sécurité énergétique de la région en protégeant notamment les infrastructures énergétiques tout en optimisant les flux d'énergie (EEAS, 2025). En ce qui concerne la protection des navires, la menace principale est la présence de mines maritimes que le point suivant va décrire.

b) Gestion des mines et UXO

La SSMUE reconnaît que les mines liées au conflit posent un risque pour la navigation et appelle à leur élimination « dès que les conditions de sécurité et politiques le permettront » (SSMUE, 2023). Cette formulation prudente traduit les limites de l'action en contexte de guerre. Le déminage mobilise des moyens roumains, bulgares et otaniens. L'action sur le concept d'opérations anti-mines est pertinente mais n'a pas encore été mise en œuvre dans ce théâtre. Les opérations de déminage reposent principalement sur les pays riverains et plus précisément sur la Bulgarie, Turquie et Roumanie, pays qui en 2023 ont créé un groupe naval de lutte contre les mines en mer noire (MCM Black Sea) (Lagneau, 2024). Cependant cette initiative n'est pas ouverte à d'autres pays ou à l'UE, en raison de la convention de Montreux (Lagneau, 2024).

c) Préparation face au changement climatique et à la dégradation environnementale

Dans le cadre de la politique régionale Black Sea Synergy qui a bénéficié dans la période 2019-2023 de 500 millions d'euros de la part de l'UE consacre un volet spécifique à la protection de l'environnement avec des missions de collecte de déchets, de création de data base de la qualité de l'eau et de contrôle des pêches (EEAS, 2024).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, le plan d'action de 2025 sur les câbles sous-marins s'applique à la mer Noire et l'UE entend protéger les infrastructures énergétiques de la région. La formulation sur le déminage reste toutefois prudente (« dès que les conditions le permettront »), ce qui traduit les limites de la volonté en contexte de guerre ouverte.

En matière d'aptitude à décider, l'UE n'a été acteur direct ni dans le corridor céréaliier ni dans la réponse au blocus. Le groupe MCM Black Sea créé en 2023 par la Bulgarie, la Turquie et la Roumanie n'est pas ouvert à l'UE en raison de la Convention de Montreux (Lagneau, 2024). La gestion des crises de haute intensité dépasse les mécanismes décisionnels européens.

En matière de capacités d'action, la Black Sea Synergy a bénéficié de 500 millions d'euros (2019-2023) pour des activités incluant la protection environnementale, mais les moyens de déminage et de protection physique restent insuffisants sans l'OTAN.

Le produit de l'équation est faible. L'UE finance et observe, mais ne dispose ni de l'accès opérationnel ni du commandement pour agir de façon autonome.

2.5.5 Axe 5 : Renforcer les capacités

a) Développement de standards communs et de technologies de défense maritime

Comme pour la mer Baltique, en ce qui concerne les technologies de défense maritime et les systèmes autonomes, plusieurs projets PeSCo ont été lancés ou renforcés afin de développer les capacités sous-marines et de lutte contre les mines. Les mêmes projets PeSCo que dans la partie Baltique (MAS MCM, DIVEPACK, MUSAS) sont aussi applicable à la mer Noire (PeSCo, 2026). Ces capacités sont particulièrement pertinentes en raison de la présence de mines dérivantes et de munitions non explosées, ce qui constitue

une menace majeure pour le trafic maritime, les ports et les corridors commerciaux, notamment pour les exportations de céréales ukrainiennes.

b) intensifier les travaux sur des projets tels que la Corvette de patrouille européenne ou l'amélioration des capacités anti-sous-marines

De façon similaire à la mer Baltique, les pays de l'union européenne riverains à la mer Noire ne sont pas impliqués dans le projet European Patrol Corvett. À la différence des pays de la mer Baltique, la Bulgarie et Roumanie ne font même pas partie de la phase industrielle.

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, les projets PeSCo (MAS MCM, DIVEPACK, MUSAS) visent des capacités directement pertinentes pour la mer Noire. La volonté d'investir est réelle.

En matière d'aptitude à décider, l'intégration des capacités reste nationale et la Bulgarie et la Roumanie ne participent même pas à la phase industrielle de l'European Patrol Corvette. Le fossé entre investissement et intégration opérationnelle est plus large qu'en Baltique.

En matière de capacités d'action, Montreux empêche les grandes marines européennes de stationner durablement en mer Noire. Les marines roumaine et bulgare, seules disponibles en permanence, sont de taille insuffisante face aux menaces.

Le produit de l'équation tend vers zéro pour la composante navale. Montreux annule le troisième terme indépendamment des deux autres.

2.5.6 Axe 6 : Éduquer et former

L'axe consacré à l'éducation et à la formation comporte en mer Noire une dimension externe plus prononcée qu'en Baltique.

a) Développement des compétences en matière de menaces hybrides et de cybersécurité

Dans le cadre de l'approche stratégique de l'UE à l'égard de la région de la mer Noire, L'UE entend utiliser sa boîte à outils hybride qui permet la mise en place pratique des équipes d'intervention rapide de l'UE en cas de menaces hybrides (Conseil de l'UE, 2024).

A cela s'ajoute la boîte à outils cyberdiplomatie qui permet d'apporter une réponse appropriée ou de dissuader les autres États de perpétrer des cyberattaques, en recourant à des instruments de politique étrangères restrictifs (des sanctions) ou positifs (des programmes de renforcement des capacités) (SPF affaires étrangères, 2024).

b) Formations et exercices conjoints

Le plan principal en ce qui concerne l'éducation et la recherche dans la région de la mer Noire est le SRIA. Comme expliqué dans l'axe 1 (intensifier les activités en mer), ce plan cherche construire des systèmes de support pour la recherche, l'innovation, l'éducation pour la mer Noire (DG Research and Innovation, 2023). Ce plan permet à des organisations, à la société académique, à l'industrie et aux différents pays de la région d'avoir un cadre pour collaborer et chercher à résoudre les problèmes de cette région (DG Research and Innovation, 2023).

Analyse par l'équation de Mauro

En matière de volonté politique, l'UE déploie ses boîtes à outils hybride et cyberdiplomatie et le SRIA offre un cadre de collaboration pour la recherche et l'innovation en mer Noire. La volonté est présente.

En matière d'aptitude à décider, ces outils renforcent les compétences des opérateurs et relèvent de la politique étrangère, mais ne combleront pas l'absence de chaîne de commandement maritime. Le SRIA structure la collaboration régionale sans donner à l'UE une capacité de commandement.

En matière de capacités d'action, les programmes sont opérationnels mais leurs effets sont différés : ils préparent les conditions d'une sécurité maritime améliorée sans la réaliser dans le présent.

Le produit de l'équation est modéré mais différé. L'UE construit un socle de compétences et de résilience sans produire d'effet opérationnel immédiat en mer Noire.

Conclusion : impact global de la SSMUE en mer Noire sur l'autonomie stratégique

L'analyse des six axes pris comme un tout révèle une configuration plus sévère qu'en Baltique. La volonté politique est présente dans les textes mais sa portée reste limitée : les actions spécifiques à la mer Noire portent sur la gestion des conséquences du conflit (pollution, mines, recherche), sur la coopération régionale (Hub, Black Sea Synergy) et sur les fonctions garde-côtes (MMO, MME Callatis), non sur la présence navale militaire. Les capacités d'action sont doublement contraintes : par la taille modeste des marines roumaine et bulgare, seules disponibles en permanence, et par le plafond externe de Montreux, qui annule structurellement le troisième terme de l'équation pour les axes 1 et 5. L'aptitude à décider est le terme le plus défaillant : l'UE ne dispose d'aucune chaîne de commandement dans ce théâtre, n'a pas été acteur direct de la négociation du corridor céréalier, est exclue du groupe MCM Black Sea par le jeu de Montreux, et la coopération opérationnelle UE-OTAN en mer Noire reste déclaratoire.

La SSMUE produit donc en mer Noire une autonomie encore plus partielle qu'en Baltique. L'UE observe depuis ses satellites (Copernicus, SatCen), elle coordonne des exercices garde-côtes, elle finance la coopération régionale, elle déploie ses boîtes à outils hybride et cyberdiplomatie, mais elle ne commande pas en mer et ne peut pas projeter les forces navales dont elle dispose par ailleurs. L'autonomie se réduit à sa dimension informationnelle et à sa dimension normative et partenariale.

Mis en regard des menaces russes identifiées, ce bilan est préoccupant. La SSMUE ne répond à aucune des menaces de haute intensité de façon autonome. La militarisation de la Crimée, le blocus naval, les mines, la flotte fantôme et l'ambiguïté turque dépassent toutes les capacités d'action et de décision de l'UE dans ce théâtre. Pour chacune de ces menaces, l'UE dépend soit de l'OTAN, soit de la Turquie, soit des deux. La mer Noire constitue le test le plus exigeant de l'autonomie stratégique maritime européenne, et c'est là qu'elle montre ses limites les plus nettes.

3. Évaluation

L'analyse conduite dans les deux chapitres précédents a examiné la mise en œuvre de la SSMUE dans chacun des deux théâtres de manière séparée. Cette discussion vise à croiser les résultats obtenus afin de dégager les convergences et les divergences entre la mer Baltique et la mer Noire, tant du point de vue des espaces géographiques et des menaces que des instruments déployés par l'Union européenne. L'objectif est de formuler un diagnostic d'ensemble sur ce que la SSMUE a produit, ou n'a pas produit, en matière d'autonomie stratégique maritime.

3.1 Deux mers semi-fermées, deux configurations stratégiques

La mer Baltique et la mer Noire partagent plusieurs traits communs. Ce sont deux mers semi-fermées, bordées par des États membres de l'Union européenne et par la Russie, dont l'accès est contrôlé par des détroits. Les deux espaces ont fait l'objet d'une sécurisation accélérée depuis 2014, avec un tournant supplémentaire en 2022 en raison des incursions russes en Ukraine. Ces deux mers sont identifiées par la SSMUE comme des zones prioritaires pour l'action maritime européenne.

Ces ressemblances masquent toutefois des différences structurelles qui conditionnent directement la portée de l'action européenne. La première différence est juridique. En Baltique, c'est le droit commun de la mer qui régit la navigation. Le détroit du Sund est ouvert au passage en transit et aucun État n'exerce de droit de veto sur l'accès au bassin. En mer Noire, la Convention de Montreux confère à la Turquie un pouvoir discrétionnaire sur le passage des navires militaires à travers le Bosphore et les Dardanelles.

La deuxième différence est géographique et physique. La Baltique est peu profonde (55 mètres en moyenne), compartimentée en golfes étroits et en archipels qui multiplient les goulets d'étranglement. Cette topographie facilite la surveillance côtière mais complique les opérations sous-marines classiques. La mer Noire, plus profonde (2 212 mètres au maximum) est un bassin plus ouvert qui autorise des opérations navales de plus grande envergure, y compris le déploiement de sous-marins lance-missiles.

La troisième différence est politique. Sept des huit États riverains de la Baltique sont membres de l'UE et de l'OTAN. La seule exception est la Russie, dont la façade maritime se réduit à l'exclave de Kaliningrad et à l'accès par Saint-Pétersbourg. Cette densité d'États membres produit un réseau de coopération serré, facilite la participation aux systèmes

européens de surveillance et accroît la masse critique disponible pour les opérations conjointes. En mer Noire, seuls deux États riverains sont membres de l'UE (Roumanie, Bulgarie), 3 sont candidats à l'UE (Turquie, Géorgie, Ukraine) et deux sont en guerre (Ukraine, Russie). Cette fragmentation réduit la base opérationnelle de l'UE et la rend dépendante de partenaires extérieurs, en particulier de la Turquie (seul autre membre de l'OTAN), dont les intérêts ne coïncident pas toujours avec ceux de l'Union.

3.2 Des menaces communes et des registres différents

Les menaces russes dans les deux espaces présentent un socle commun. Dans les deux cas, la Russie a déployé des capacités A2/AD destinées à compliquer l'accès de l'OTAN et de l'UE aux bassins contestés avec Kaliningrad en Baltique et la Crimée en mer Noire. Dans les deux cas, la menace hybride constitue un vecteur privilégié de l'action russe : sabotage d'infrastructures sous-marines, manipulation des signaux de navigation (spoofing GPS), opérations de la flotte fantôme pour contourner les sanctions. Le danger que représentent les mines, héritées du passé ou posées dans le cadre du conflit ukrainien, affecte les deux bassins, bien que pour des raisons différentes (munitions historiques en Baltique, mines actives en mer Noire).

La distinction tient au registre dans lequel ces menaces s'inscrivent. En Baltique, les agressions russes restent dans une zone grise. Elles prennent la forme de sabotages non revendiqués (les câbles Estlink-2, C-Lion1, BCS East-West), de violations d'espaces aériens, d'exercices militaires provocateurs et de contournement des sanctions par la flotte fantôme. L'intensité est élevée mais le seuil du conflit armé n'est pas franchi. En mer Noire, la Russie a franchi ce seuil. Le bassin est le théâtre d'un conflit armé de haute intensité depuis février 2022, avec blocus naval, frappes de missiles, pose de mines et batailles navales. La coexistence d'un registre hybride et d'un registre militaire conventionnel fait de la mer Noire un environnement plus dangereux et moins praticable pour les instruments civils et garde-côtes de l'UE.

Cette écart de registre a une conséquence directe sur la SSMUE. En Baltique, les instruments de la SSMUE sont essentiellement les garde-côtes, informationnels et de déminage, trouvent un terrain d'application cohérent avec la nature des risques. Les opérations maritimes polyvalentes, les exercices MME, les systèmes de surveillance et les outils de résilience (câbles, modules de réparation, projets UXO) répondent aux menaces hybrides qui ne franchissent pas le seuil militaire. En mer Noire, ces mêmes instruments se

trouvent confrontés à des menaces qui dépassent leur registre d'action. Les MMO et MME ne sont pas conçus pour opérer dans une zone de conflit armé et sont donc limités aux côtes des états membres. La SSMUE, dans son architecture actuelle, ne dispose pas d'instruments adaptés aux menaces de haute intensité pour la mer Baltique et mer Noire.

3.3. Instruments communs et instruments spécifiques

a. Les instruments transversaux

Plusieurs instruments de la SSMUE s'appliquent aux deux secteurs sans distinction géographique. Le CISE (Common Information Sharing Environment), devenu opérationnel le 1er juillet 2024, interconnecte les autorités maritimes des États membres et des agences européennes (Frontex, EMSA, EFCA, Europol) dans un réseau commun d'échange d'informations en temps quasi réel. Ce système est actif aussi bien en Baltique qu'en mer Noire, même si la densité de nœuds connectés est plus élevée en Baltique en raison du nombre supérieur d'États membres riverains. MARSUR III, le réseau d'échange d'informations de surveillance maritime entre marines européennes, opère de manière analogue : il est accessible aux deux zones, mais sa couverture en mer Noire est structurellement plus limitée par la présence de seulement deux marines membres (Roumanie, Bulgarie). Le système Copernicus fournit des données satellitaires dans les deux bassins à travers son service marin (CMS) et son service de sécurité, et le SatCen produit des analyses géospatiales pour les deux zones.

Les opérations maritimes polyvalentes (MMO) coordonnées par Frontex sont conduites dans les deux mers. MMO Baltic Sea et MMO Western Black Sea mobilisent des patrouilles conjointes, des systèmes de surveillance et des vols de drones RPAS. Les exercices multifonctions (MME), tels que MME BRACE en Baltique et MME Callatis en mer Noire, testent l'interopérabilité entre autorités garde-côtes dans des scénarios hybrides complexes. Les projets PeSCo relatifs aux technologies sous-marines et anti-mines (MAS MCM, DIVEPACK, MUSAS) ainsi que le contrat EPC/MMPC (European Patrol Corvette) ne sont pas spécifiques à un bassin mais leurs effets opérationnels ne sont pas attendus avant la fin de la décennie. De même, la boîte à outils hybride de l'UE et le cadre de cyberdiplomatie s'appliquent aux deux théâtres.

Le Hybrid CoE d'Helsinki, bien qu'il ne soit pas un instrument propre à la SSMUE, intervient dans les deux cas comme producteur de doctrine et de formation sur les menaces

hybrides maritimes. Son Handbook on maritime hybrid threats (2023) est pertinent pour les deux espaces maritimes.

b. Les instruments spécifiques à la Baltique

Certains instruments sont exclusifs à la Baltique ou y trouvent une application dont l'intensité n'a pas d'équivalent en mer Noire. Le plan d'action de l'UE sur la sécurité des câbles (21 février 2025) a identifié la Baltique comme zone prioritaire pour les investissements CEF Digital. Les 595 millions d'euros engagés dans les projets de câbles d'intérêt européen (CPEI) visent en premier lieu à créer de nouvelles liaisons sous-marines entre les États nordiques et baltes et l'Europe centrale. Les modules de réparation rapide de câbles, les projets de câbles intelligents dotés de capteurs intégrés et le concept de hub régional de résilience sont des réponses directes aux sabotages répétés dans ce bassin.

Les projets de remédiation des munitions immergées (UXO) sont aussi concentrés en Baltique, où les plus de 24 millions d'euros investis par l'UE (MUNI-RISK, MMinE-Sweeper, MUNIMAP) et le programme national allemand de 100 millions d'euros répondent à un problème historique propre à ce bassin, où des quantités considérables de munitions de la Seconde Guerre mondiale reposent sur des fonds peu profonds et menacent les câbles et la navigation.

L'opération Baltic Sentry de l'OTAN, lancée le 14 janvier 2025 après l'incident Estlink-2, n'est pas un instrument de la SSMUE mais elle structure la réponse opérationnelle dans ce secteur. Le memorandum of understanding UE-OTAN signé en mai 2025 formalise cette complémentarité dans le contexte spécifique de la Baltique.

c. Les instruments spécifiques à la mer Noire

En mer Noire, les instruments spécifiques relèvent de la coopération régionale et de la gestion des conséquences du conflit. Le Black Sea Maritime Security Hub, inscrit dans l'approche stratégique de l'UE à l'égard de la mer Noire (2025), vise à renforcer la surveillance maritime, la protection des infrastructures critiques et la coopération régionale dans la zone. La Black Sea Synergy, cadre politique régional depuis 2007, coordonne les politiques européennes dans la zone et a financé des activités de coopération variées. Le Black Sea Strategic Research Innovation Agenda (SRIA) identifie les priorités de recherche en matière de sécurité maritime pour le bassin.

La raison de cette différence d'instrumentation est structurelle. En Baltique, la SSMUE déploie des outils de prévention et de protection parce que les menaces sont hybrides et que le cadre juridique (CNUDM) n'oppose pas de barrière à l'accès. En mer Noire, la SSMUE est contrainte de travailler en aval du conflit parce que la Convention de Montreux empêche la projection de forces navales non riveraines et que l'intensité du conflit dépasse les capacités des instruments civils et garde-côtes. L'UE ne choisit pas d'être moins présente en mer Noire : elle y est structurellement empêchée d'agir dans le registre militaire.

3.4 Bilan : ce que la SSMUE a produit en matière d'autonomie stratégique

L'application de l'équation de Mauro aux deux théâtres pris ensemble permet de formuler un diagnostic global. Le caractère multiplicatif de l'équation (autonomie stratégique = volonté politique × aptitude à décider × capacités d'action) implique qu'il suffit qu'un seul terme soit nul ou proche de zéro pour que le produit s'effondre, indépendamment de la solidité des deux autres termes.

3.4.1. La volonté politique : le terme le plus solide

La volonté politique est le terme le plus robuste dans les deux théâtres. La révision de la SSMUE en 2023, le plan d'action sur les câbles, les investissements CEF Digital, les conclusions du Conseil sur la mer Noire (2026), la montée en puissance des MMO, les exercices MME et la conférence Our Baltic attestent d'une mobilisation européenne soutenue. Cette volonté ne se limite plus aux déclarations. Elle se traduit par des budgets, des opérations documentées et des cadres institutionnels nouveaux (Hub mer Noire, CISE, SRIA). Le fait que les deux bassins les plus exposés à la pression russe aient donné naissance à des instruments spécifiques dans le plan d'action révisé confirme que la SSMUE n'est pas resté un exercice déclaratoire.

3.4.2. L'aptitude à décider : le maillon faible commun

L'aptitude à décider est le terme défaillant dans les deux théâtres, bien que pour des raisons partiellement différentes. En Baltique, l'absence de chaîne de commandement maritime européenne, le manque de CMP activée pour ce bassin, le défaut d'opération PSDC et le recours systématique à l'OTAN pour la composante militaire (Baltic Sentry, BALTOPS) font que l'UE ne dispose pas de l'autonomie décisionnelle nécessaire pour transformer ses

capacités en action intégrée. Lorsqu'un incident survient, la réponse opérationnelle est otanienne.

En mer Noire, ce déficit est aggravé par des contraintes supplémentaires. L'UE n'a pas été acteur direct de la négociation du corridor céréalière. Elle est exclue du groupe MCM Black Sea par le jeu de Montreux. La coopération opérationnelle UE-OTAN dans ce bassin reste déclaratoire. Le Hub mer Noire offre un cadre de coordination, pas une chaîne de décision intégrée.

L'absence d'une CMP désignée pour l'un ou l'autre bassin est révélatrice. Ce concept, pourtant conçu par la SSMUE comme un outil flexible de coordination navale, n'a été activé qu'en dehors des eaux européennes (golfe de Guinée, nord-ouest de l'océan Indien). L'UE coordonne des présences navales dans des bassins distants mais ne le fait pas dans les bassins les plus proches de ses propres côtes, là où les menaces sont les plus directes.

3.4.3. Les capacités d'action : présentes mais contraintes

Les capacités d'action sont réelles mais asymétriques entre les deux théâtres. En Baltique, les systèmes de surveillance (CISE, MARSUR III, Copernicus, drones RPAS) fonctionnent à plein régime grâce à la densité d'États membres connectés. Les MMO produisent des résultats opérationnels chiffrés. Les projets de résilience des câbles et de remédiation UXO constituent des capacités concrètes. En revanche, les capacités navales militaires proprement européennes restent en développement (projets PeSCo, EPC) et ne produiront pas d'effets avant la fin de la décennie.

En mer Noire, les capacités d'action sont doublement contraintes. D'une part, seules les marines roumaine et bulgare sont disponibles en permanence, ce qui limite la masse critique disponible. D'autre part, la Convention de Montreux empêche le renforcement naval par des États non riverains. Les capacités de surveillance spatiale (Copernicus, SatCen) fonctionnent indépendamment de cette contrainte, mais elles ne compensent pas le manque de moyens d'action en surface.

3.4.4 Synthèse : une autonomie informationnelle et normative, pas opérationnelle*

Le croisement des deux cas fait apparaître une conclusion convergente. Le seul axe qui produit un résultat positif au regard de l'équation de Mauro dans les deux théâtres est l'axe 3, celui de la connaissance du domaine maritime. C'est là que les systèmes européens (CISE, MARSUR, Copernicus, SatCen, EDITO) produisent une autonomie

informationnelle qui ne dépend pas de l'OTAN. L'UE dispose de sa propre image de la situation maritime dans les deux mers. Cette capacité est réelle, opérationnelle et en progression.

Pour les cinq autres axes, le produit de l'équation est faible ou nul. L'UE surveille, cartographie, réglemente, forme, finance et coordonne. Elle ne commande pas en mer à part dans le domaine de garde-côtes. Le passage de l'information à l'action, de la connaissance à la décision, reste le point de rupture. L'autonomie atteinte par la SSMUE est donc informationnelle et normative. L'UE est un producteur de normes maritimes (réglementation portuaire, sanctions, cadre environnemental, règles garde-côtes) et un producteur de connaissance maritime (surveillance, renseignement, données océanographiques) mais elle n'est pas encore un acteur décisif dans le domaine de l'action militaire proprement dite.

3.5 Évaluation de l'équation de Mauro

Au terme de cette analyse, il convient de porter un regard rétrospectif sur l'équation de Mauro en tant qu'instrument d'analyse. La partie 1 avait présenté ses propriétés formelles (décomposition en trois termes, logique multiplicative, nécessité de réunir les éléments simultanément), l'application empirique permet désormais d'en évaluer l'utilité et les limites à la lumière des résultats obtenus.

L'équation s'est avérée particulièrement opérante lorsqu'elle a été appliquée axe par axe plutôt que de manière globale. C'est cette déclinaison par sous-domaines qui a permis de distinguer les registres où l'UE progresse de ceux où elle stagne, et d'éviter un diagnostic uniforme qui aurait masqué des réalités contrastées. En ce sens, l'utilisation de l'équation confirme a posteriori la pertinence de la mise en garde de Darnis (2021) : l'autonomie stratégique ne peut être évaluée en bloc, elle doit être différenciée par champ d'action.

Toutefois, l'équation dans sa forme originale présente une rigidité que l'application a fait apparaître. Sa logique multiplicative, qui constitue sa principale force conceptuelle, se révèle aussi un angle mort analytique : elle ne permet pas de rendre visible la progression d'un terme lorsqu'un autre reste défaillant. Un acteur peut avoir considérablement renforcé ses capacités d'action et sa volonté politique sans que le produit final n'en rende compte,

dès lors que l'aptitude à décider est nulle. L'équation mesure l'état de l'autonomie à un instant donné, mais elle peine à capturer la dynamique de construction de cette autonomie dans le temps.

Par ailleurs, l'équation ne distingue pas les déficits qui relèvent de choix internes de ceux qui résultent de contraintes externes. Une restriction géographique ou un cadre juridique comme la Convention de Montreux peut annuler un terme sans que cela reflète une carence propre à l'acteur analysé. Une contribution possible serait d'enrichir l'équation par un facteur de contrainte exogène et par une déclinaison systématique par registre d'action, afin de produire un outil capable de mesurer non seulement le résultat final mais aussi les trajectoires de progression.

Conclusion

Ce mémoire avait pour question de recherche : en quoi les stratégies de sécurité maritime de l'Union européenne en mer Baltique et en mer Noire entre 2023 et 2025 illustrent-elles la mise en œuvre concrète de son autonomie stratégique face aux menaces géopolitiques russes ? L'analyse conduite dans les deux parties permet d'y répondre en articulant les apports conceptuels de la première partie avec les résultats empiriques de la seconde.

La première partie avait établi que les espaces maritimes ne sont pas des vides géographiques mais des objets géopolitiques à part entière, soumis à des contraintes physiques propres et traversés par des rivalités de puissance que le droit international encadre sans les résoudre. Cette spécificité s'est vérifiée de manière frappante dans les deux espaces étudiés. En Baltique, les propriétés physiques du lieu (faible profondeur, goulets d'étranglement, densité d'infrastructures sous-marines) ont directement conditionné la nature des menaces russes et le type de réponse européenne. En mer Noire, le régime juridique de la convention de Montreux a structuré les contraintes d'accès de manière aussi déterminante que la géographie physique du bassin.

La deuxième partie a montré que la SSMUE révisée de 2023 a produit des effets mesurables dans les deux théâtres. Le CISE est opérationnel, les MMO produisent des résultats chiffrés. Les investissements dans les câbles sous-marins et la remédiation des UXO mobilisent des budgets conséquents. Les exercices MME testent l'interopérabilité des garde-côtes dans des scénarios hybrides. Ces résultats ne sont pas négligeables, ils témoignent d'une volonté politique qui dépasse désormais le stade déclaratoire et d'une capacité d'action concrète.

Cependant l'application de l'équation multiplicative de Mauro a révélé que cette volonté politique et ces capacités d'action ne suffisent pas à produire une autonomie stratégique complète. L'aptitude à décider, c'est-à-dire la capacité à prendre des décisions opérationnelles en temps de crise de manière autonome, reste le terme défaillant. L'UE ne dispose pas de chaîne de commandement maritime propre, n'a pas activé de CMP dans ses propres eaux, n'a pas déployé d'opération PSDC dans les bassins analysés et recourt systématiquement à l'OTAN pour la composante militaire. En Baltique, ce déficit est partiellement compensé par une complémentarité fonctionnelle avec l'OTAN. En mer Noire, il est aggravé par le plafond structurel de Montreux qui empêche toute projection navale non riveraine.

La réponse à la question de recherche est donc nuancée. La SSMUE illustre une mise en œuvre concrète de l'autonomie stratégique dans plusieurs registres : le registre informationnel (l'UE a construit sa propre image de la situation maritime), le registre normatif (l'UE produit des normes, des réglementations et des cadres de coopération qui structurent la sécurité maritime dans ses bassins adjacents) ainsi que dans le domaine des garde-côtes grâce aux MMO et exercices mis en place. En revanche, elle n'illustre pas une autonomie opérationnelle complète. L'UE ne commande pas en mer.

Mis en perspective avec le cadre théorique, ce constat confirme la mise en garde de Darnis contre la dilution du concept d'autonomie stratégique. L'autonomie stratégique maritime de l'UE n'est pas un bloc monolithique, elle varie selon les sous-domaines (surveillance, normes, garde-côtes, composante navale militaire) et selon les théâtres (Baltique, mer Noire). Cette différenciation s'est révélée indispensable pour éviter un jugement global qui aurait masqué des réalités spécifiques.

Ce mémoire a proposé une grille de lecture qui articule l'équation de Mauro pour évaluer l'autonomie stratégique maritime de l'UE. Cette grille a montré sa pertinence en permettant de différencier les résultats par axe, par terme de l'équation et par théâtre. Elle pourrait être appliquée à d'autres espaces maritimes européens comme la mer Méditerranée ou la mer du Nord pour tester la robustesse de ses conclusions. Il serait aussi intéressant d'appliquer ce modèle à des espaces maritimes extra-européens comme la mer Rouge, l'océan Indien où l'UE mène des opérations navales de la PSDC.

De plus, la Commission européenne doit publier en octobre 2026 une revue de l'implémentation de la SSMUE. Il sera particulièrement intéressant de confronter les conclusions de ce mémoire aux résultats de cette évaluation officielle, afin de vérifier si les progrès constatés dans le registre informationnel et normatif se sont poursuivis et si le déficit décisionnel identifié ici a fait l'objet de mesures correctives. La question reste ouverte : l'UE construira-t-elle un jour une autonomie stratégique propre pour sa sécurité maritime, ou bien la complémentarité avec l'OTAN restera-t-elle le modèle durable de la sécurité maritime européenne ?

Bibliographie

Sources secondaires

a) Articles scientifiques

- Beck, A. J., Gledhill, M., Gräwe, U., Kampmeier, M., Eggert, A., Schlosser, C., Stamer, B., Greinert, J., & Achterberg, E. P. (2025). Widespread environmental contamination from relic munitions in the southwestern Baltic Sea. *Chemosphere*, 372, 144115. <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2025.144115>
- Bonnemaïson, J. (1997). Pierre Papon, Le 6e continent, géopolitique des océans. *Revue Tiers Monde*, 38(149), 218-219.
- Boşneagu, R. (2024). The Mines War in the Black Sea : An Unfinished Conflict. *Romanian Military Thinking*, 2024, 304-317. <https://doi.org/10.55535/RMT.2024.4.20>
- Bret, C. (2024a). Mer Baltique, la prochaine zone de crise européenne. *Diplomatie, Les grands dossiers*, (82), 34-37.
- Bret, C. (2024b). Sécurisation de la Baltique : Un objectif essentiel pour les Européens. Institut Jacques Delors.
- Bret, C., & Parmentier, F. (2025). La mer Noire en 2025 : Entre batailles navales et cessez-le-feu précaire. *Diploweb*. <https://www.diploweb.com/La-mer-Noire-aujourd-hui-entre-batailles-navales-et-cessez-le-feu-precaire.html>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159-164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Bueger, C., Edmunds, T., & McCabe, R. (2020). Maritime Security, Capacity Building, and the Western Indian Ocean. In C. Bueger, T. Edmunds, & R. McCabe (Éds.), *Capacity Building for Maritime Security* (p. 3-20). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-50064-1_1
- Darnis, J.-P. (2021). L'Union européenne entre autonomie stratégique et souveraineté technologique : Impasses et opportunités. FRS, Fondation pour la Recherche Stratégique. <https://hal.science/hal-03915529>
- Eriksson, B., & Boonstra, W. J. (2025). Toward contested seas? A review of geopolitical trends at sea in the 21st century. *The Anthropocene Review*, 12(3), 408-435. <https://doi.org/10.1177/20530196251334759>
- Feldt, L., Roell, D. P., & Thiele, R. D. (2013). Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach. *Maritime Security*, (222).
- Ferreira-Pereira, L. C. (2022). THE EUROPEAN UNION AND MARITIME SECURITY: ORIGINS, DEVELOPMENTS AND LATEST TRENDS.
- Fiott, D. (2018). Strategic autonomy : Towards 'European sovereignty' in defence?
- Fiott, D. (2025). The three images of EU strategic autonomy : Perspectives on wedging, binding and hedging. *Journal of European Integration*, 47(6), 825-842. <https://doi.org/10.1080/07036337.2025.2537369>
- Geng, J. (2012). The Legality of Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone under UNCLOS. *Utrecht Journal of International and European Law*, 28(74), 22-30. <https://doi.org/10.5334/ujiel.v28i74.24>

- Germond, B. (2010). From Frontier to Boundary and Back Again : The European Union's Maritime Margins. *European Foreign Affairs Review*, 15(1), 39-55.
<https://doi.org/10.54648/EERR2010003>
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54, 137-142. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013>
- Germond, B., & Germond-Duret, C. (2016). Ocean governance and maritime security in a peaceful environment : The case of the European Union. *Marine Policy*, 66, 124-131. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.01.010>
- Järvenpää, P., Major, C., & Sakkov, S. (2019). European Strategic Autonomy : Operationalising a buzzword. International Centre for Defence and Security.
- Kaplan, R. (2013). *The Revenge of Geography : What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, Robert D. Kaplan (New York: Random House, 2012), 432 pp. *Ethics & International Affairs*, 27(1), 113-114.
<https://doi.org/10.1017/S0892679412000822>
- Kazanecka, A., Kazanecki, W., Reis, J., & Nowakowska, M. (2020). Geopolitical Perspective on the Sea : Key Highlights from the Past and for the Future. In Á. Rocha, M. Paredes-Calderón, & T. Guarda (Éds.), *Developments and Advances in Defense and Security* (Vol. 181, p. 497-506). Springer Nature Singapore.
https://doi.org/10.1007/978-981-15-4875-8_43
- Lasconjarias, G. (2017). « Qui s'y frotte s'y pique » : La Russie et le déni d'accès (A2/AD). *Revue Défense Nationale*, 802(7), 58-63.
<https://doi.org/10.3917/rdna.802.0058>
- Lille, N. (2024). L'Union européenne, entre autonomie stratégique et puissance normative. *Revue Lexsociété*. <https://doi.org/10.61953/lex.5417>
- Marcillacq, F. (2024). Mer Noire : Rivalités et enjeux de sécurité européenne. *Politique étrangère*, 243(3), 123-134. <https://doi.org/10.3917/pe.243.0123>
- Maulny, J.-P. (2019). Vers une autonomie stratégique européenne. *Revue Défense Nationale*, N° 821(6), 82-87. <https://doi.org/10.3917/rdna.821.0082>
- Mauro, F. (2021). L'autonomie stratégique, cet obscur objet du désir. GRIP.
- Mongrenier, J.-S. (2024a). Guerre, stratégies et confrontation géopolitique Est-Ouest en mer Noire. *Diplomatie, Les grands dossiers*, (82), 38-41.
- Mongrenier, J.-S. (2024b). La mer Baltique, « mer otanienne » ? Les ambitions maintenues de Moscou dans la région. *Areion24.news*.
<https://www.areion24.news/2024/10/28/la-mer-baltique-mer-otanienne-les-ambitions-maintenues-de-moscou-dans-la-region/>
- Rollan, F. (2025). Géopolitique de la mer Noire. In C. Barat (Éd.), *Le nord de l'Anatolie : Identités et territoires de l'Antiquité à nos jours* (p. 77-94). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/137ln>
- Tuncer, M. (2023). L'analyse d'un blocus maritime inédit : Le cas du blocus de la mer Noire. *Revue québécoise de droit international*, 1(1), 51-75.
<https://doi.org/10.7202/1110862ar>
- Vu, H. L. T., Ngo, L. D., & Nguyen, T. T. (2024). A Spectrum of Autonomy : Towards a Theoretical Framework of Strategic Autonomy. *International Journal*, 79(2), 230-249. <https://doi.org/10.1177/00207020241256000>

b) Monographies et chapitres d'ouvrage

- Aubry, É., Tétart, F., & Ansart, T. (2024). *Le Dessous des cartes : La puissance de la mer [Carte]*. Tallandier Arte édition.
- Brischoux, M. (2023). *Géopolitique des mers*. Presses universitaires de France.
- Buzan, B., Waever, O., & Wilde, J. de. (1997). *Security : A new framework for analysis*. Lynne Rienner Publishers.
- Corbett, J. S. (2005). *Some Principles of Maritime Strategy*.
<https://www.gutenberg.org/ebooks/15076>
- Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security : Seapower and the European Union*. Palgrave Macmillan UK.
- Gray, C. S. (1992). *The leverage of sea power : The strategic advantage of navies in war*. The Free Press ; Maxwell Macmillan Canada ; Maxwell Macmillan International.
- Kaplan, R. D. (2014). *Asia's cauldron : The South China sea and the end of a stable Pacific*. Random House.
- Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press.
- Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea : Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*.
<https://www.gutenberg.org/ebooks/13529>
- Papon, P. (1996). *Le sixième continent : Géopolitique des océans*. Odile Jacob.
- Péron-Doise, M. (2026). *Géopolitique des mers et océans*. Le Cavalier Bleu.
<https://www.lecavalierbleu.com/livre/geopolitique-des-mers-et-oceans/>
- Royer, P. (2012). *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde*. Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.royer.2012.01>
- Till, G. (2026). *Seapower : A guide for the twenty-first century (Fifth edition)*. Routledge.
- Venier, P. (2013). *La pensée géopolitique de Sir Halford J. Mackinder, l'apôtre de la puissance amphibie* (p. 483-507).

c) Études en ligne et hors ligne

- Aguado, E. (2025). *La convention de Montreux 90 ans après*. FMES. <https://fmes-france.org/la-convention-de-montreux-90-ans-apres/>
- Bayou, C. (2025). *Mission « Baltic Sentry » : Protéger les infrastructures critiques de la mer Baltique, prétexte à lutter contre la flotte fantôme russe ?* Le Rubicon, 5.
<https://lerubicon.org/mission-baltic-sentry-protoger-les-infrastructures-critiques-de-la-mer-baltique-pretexte-a-lutter-contre-la-flotte-fantome-russe/>
- Mazuir, M. (2026, mai 6). *La politique de sécurité et de défense commune (PSDC)*. Touteurope.eu. <https://www.touteurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/la-politique-de-securite-et-de-defense-commune-psdc/>
- Nations Online Project. (2026). *Map of the Baltic Sea*. Consulté 29 mai 2026, à l'adresse <https://www.nationsonline.org/oneworld/map/Baltic-Sea-map.htm>
- Portail de l'IE. (2025, mars 25). *Guerre hybride en mer Noire : Les ondes au cœur de la stratégie russe*. <https://www.portail-ie.fr/univers/2025/guerre-hybride/>

Sources primaires

a) Articles de presse

- Grynszpan, E., & Pietralunga, C. (2024, mai 1). Au-dessus de la mer Baltique, le brouillage du GPS par la Russie s'épaissit. Le Monde. https://www.lemonde.fr/international/article/2024/04/30/au-dessus-de-la-mer-baltique-le-brouillage-du-gps-par-la-russie-s-eпаissit_6230824_3210.html
- Lagneau, L. (2024, janvier 11). La Turquie, la Roumanie et la Bulgarie s'unissent pour lutter contre les mines navales en mer Noire. Zone Militaire. <https://www.opex360.com/2024/01/11/la-turquie-la-roumanie-et-la-bulgarie-sunissent-pour-lutter-contre-les-mines-navales-en-mer-noire/>
- RTS. (2025, août 21). *L'enquête sur le sabotage du gazoduc Nord Stream débouche sur l'arrestation d'un Ukrainien* | RTS [infoSport]. rts.ch. <https://www.rts.ch/info/monde/2025/article/sabotage-de-nord-stream-un-ukrainien-arrete-premiere-avancee-de-l-enquete-28974352.html>
- Urbancik, J. (2025). *Sabotage du gazoduc Nord Stream : Un suspect ukrainien arrêté en Italie*. euronews. <https://fr.euronews.com/2025/08/21/un-saboteur-presume-des-gazoducs-nord-stream-arrete-en-italie-medias-allemands>

b) Documents officiels

- Commission européenne. (2023). Task-force UE-OTAN : Rapport d'évaluation final sur le renforcement de notre résilience et de la protection des infrastructures. Consulté 6 mai 2026, à l'adresse https://france.representation.ec.europa.eu/informations/task-force-ue-otan-rapport-devaluation-final-sur-le-renforcement-de-notre-resilience-et-de-la-2023-06-29_fr
- Conseil de l'UE. (2016). Conclusions du Conseil sur la mise en œuvre de la Stratégie globale de l'UE dans le domaine de la sécurité et de la défense (doc. 14149/16). <https://www.consilium.europa.eu/media/22459/eugs-conclusions-st14149en16.pdf>
- Conseil de l'UE. (2022, mars 21). Une boussole stratégique pour renforcer la sécurité et la défense de l'UE au cours de la prochaine décennie. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/03/21/a-strategic-compass-for-a-stronger-eu-security-and-defence-in-the-next-decade/>
- SSMUE. (2023). Council conclusions on the Revised EU Maritime Security Strategy (EUMSS) and its Action Plan.

c) Sites officiels

- AED. (2026). MARSUR III: STRENGTHENING EUROPE'S MARITIME INFORMATION EXCHANGE. [https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur))
- CMS. (2026). Mer Noire — Centre de surveillance et de prévision (BS MFC) | CMEMS. <https://marine.copernicus.eu/fr/a-propos/producteurs/bs-mfc>
- Commission européenne. (2023, mars 10). Sûreté maritime : L'UE actualise sa stratégie [Text]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_23_1483
- Commission européenne. (2024). Marine Munition in Europe — MMinE-SwEEPER | CORDIS. <https://cordis.europa.eu/project/id/101167839>

- Commission européenne. (2025). Baltic Sea Parliamentary Conference [Text]. Consulté 4 mai 2026, à l'adresse https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_545
- Commission européenne. (2025). EU strategy for the Black Sea region [Text]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1348
- Commission européenne. (2026). Submarine Cable Security Toolbox and Cable Projects of European Interest. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/submarine-cable-security-toolbox-and-cable-projects-european-interest>
- Conseil de l'UE. (2024). Menaces hybrides : Le Conseil ouvre la voie au déploiement d'équipes d'intervention rapide en cas de menaces hybrides. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2024/05/21/hybrid-threats-council-paves-the-way-for-deploying-hybrid-rapid-response-teams/>
- Conseil de l'UE. (2026). Le Conseil adopte des conclusions sur le renforcement de la capacité de l'UE à lutter contre les menaces hybrides. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2026/03/16/council-adopts-conclusions-on-advancing-the-eu-s-capacity-to-counter-hybrid-threats/>
- Conseil de l'UE. (2024). *Coopération UE-OTAN*. Consilium. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/eu-nato-cooperation/>
- Del Picchia, R., Durrieu, J., & Gorce, G. (2015). (Sénat) *France - Russie : Pour éviter l'impasse*. Sénat. <https://www.senat.fr/rap/r15-021/r15-021.html>
- DG Communications Networks, Content and Technology. (2026). Joint Communication to strengthen the security and resilience of submarine cables [Factpage]. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/factpages/joint-communication-strengthen-security-and-resilience-submarine-cables>
- DG Maritime Affairs and Fisheries. (2024). Revolutionising our fight against pollution : Two new EU projects against World Wars' underwater unexploded ammunitions. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/news/revolutionising-our-fight-against-pollution-two-new-eu-projects-against-world-wars-underwater-2024-11-13_en
- DG Maritime Affairs and Fisheries. (2026). Common information sharing environment (CISE). https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/maritime-security/common-information-sharing-environment-cise_en
- DG Research and Innovation. (2023). The European Commission welcomes the launch of the Black Sea Strategic R&I Agenda Implementation Plan. https://research-and-innovation.ec.europa.eu/news/all-research-and-innovation-news/european-commission-welcomes-launch-black-sea-strategic-ri-agenda-implementation-plan-2023-05-04_en
- Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. (2016). European Maritime Security Strategy : Responding together to global challenges : a guide for stakeholders. Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2826/216947>
- Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. (2023, mars 10). Joint communication on the update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/publications/joint-communication-update-eu-maritime-security-strategy-and-its-action-plan-enhanced-eu-maritime_en

- EDITO. (2026). European Digital Twin Ocean — Powered by EDITO.
<https://www.edito.eu/>
- EEAS. (2024). Black Sea Synergy : Success in regional cooperation despite challenges.
https://www.eeas.europa.eu/eeas/black-sea-synergy-success-regional-cooperation-despite-challenges_en
- EEAS. (2025). EU strategic approach to the Black Sea region.
https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-strategic-approach-black-sea-region_en
- EUR-Lex. (2026). Politique de sécurité et de défense commune (PSDC). <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/glossary/common-security-and-defence-policy-csdp.html>
- Finnish Border Guard. (2024, août 14). The Finnish Border Guard participates in the EU's Multipurpose Maritime Operation in the Baltic Sea area. <https://raja.fi/en/-/the-finnish-border-guard-participates-in-the-eu-s-multipurpose-maritime-operation-in-the-baltic-sea-area-1>
- Frontex. (2024). Wrap-up of Multipurpose Maritime Operation Baltic Sea 2024 : Enhancing maritime security and cooperation.
<https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/wrap-up-of-multipurpose-maritime-operation-baltic-sea-2024-enhancing-maritime-security-and-cooperation-jsyQLK>
- Frontex. (2025, juin 26). Frontex hosts the Annual European Coast Guard Event 2025 in Gdańsk. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-hosts-the-annual-european-coast-guard-event-2025-in-gdansk-B93ZjL>
- HELCOM. (2026). MUNIMAP. <https://helcom.fi/helcom-at-work/projects/munimap/>
- Hybrid CoE. (2026). The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats.
<https://www.hybridcoe.fi/>
- La Defense. (2025). La Marine mobilisée pour BALTOPS 25.
<https://www.mil.be/fr/news/la-marine-mobilisee-pour-baltops-25/>
- Mercator Ocean International. (2026). Jumeau Numérique Européen de l'Océan. Consulté 26 mai 2026. <https://www.mercator-ocean.eu/fr/donnees-sur-les-oceans/recherche-innovation/edito/>
- Milieu Marin France. (2024). Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
<https://www.milieumarinfrance.fr/convention-des-nations-unies-sur-le-droit-de-la-mer>
- Ministère des armées. (2024, septembre 27). Exercice SEA BREEZE 24.
<http://www.defense.gouv.fr/marine/actualites/exercice-sea-breeze-24>
- MUNI-RISK. (2026, mars 3). About MUNI-RISK. Aarhus University. <https://muni-risk.eu/about>
- OTAN. (2025). NATO ships train with Allies and Partners to reinforce the future of Black Sea security and support Ukraine's naval readiness. <https://mc.nato.int/media-centre/news/2025/nato-ships-train-with-allies-and-partners-to-reinforce-the-future-of-black-sea-security-and-support-ukraine-naval-readiness.aspx>
- OTAN. (2026). Baltic Sentry. <https://shape.nato.int/operations/operations-and-missions/baltic-sentry.aspx>

Parlement européen. (2025). Réponse à la question E-001255/25.
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-10-2025-001255-ASW_EN.html

PESCO. (2026). PESCO Projects. <https://www.pesco.europa.eu/#projects>

Romanian Ministry of National Defense. (2023). Press release / MMO Western Black Sea. https://english.mapn.ro/cpresa/5967_press-release

SPF Affaires étrangères. (2024, décembre 3). Cyberdiplomatie.
<http://diplomatie.belgium.be/fr/politique/themes-politiques/paix-et-securite/menaces-hybrides/cyberdiplomatie>

d) Textes législatifs

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), 1982, Recueil des Traités des Nations Unies, vol. 1833, p. 3-492.
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf

Intelligence artificielle

Claude (2026). (Large Language Model). <https://claude.ai>. Utilisation de l'intelligence artificielle afin de vérifier la syntaxe et améliorer le style d'écriture. Les reformulations proposées ont été vérifiées et adaptées pour intégrer de manière harmonieuse et cohérente la suite du texte.

Le 24 février 2022, l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie a replacé les espaces maritimes au centre des rapports de puissance en Europe. Les sabotages de gazoducs en mer Baltique, le blocus naval en mer Noire et la multiplication des actions hybrides russes ont mis en lumière la vulnérabilité des intérêts maritimes européens. En réponse, l'Union européenne a révisé en octobre 2023 sa stratégie de sécurité maritime (SSMUE), qui affirme la volonté de renforcer la capacité de l'Union à protéger ses intérêts en mer dans un environnement devenu plus contesté. Pourtant, l'autonomie stratégique européenne, régulièrement invoquée dans les discours politiques depuis la Stratégie globale de 2016, reste un concept dont la réalité opérationnelle demeure discutée. En s'appuyant sur l'équation multiplicative proposée par Mauro, selon laquelle l'autonomie stratégique est le produit de la volonté politique, de l'aptitude à décider et des capacités d'action, ce mémoire analyse la mise en œuvre concrète de la SSMUE en mer Baltique et en mer Noire entre 2023 et 2025 afin de déterminer dans quelle mesure elle traduit la montée en puissance d'une autonomie stratégique européenne face aux menaces géopolitiques russes.