

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission de la défense nationale et des forces armées

— Audition de l'amiral Gilles Humeau, commandant adjoint  
de l'opération Sophia..... 2

Mardi

24 mai 2016

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 51

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de  
Mme Patricia Adam,**  
*présidente*



*La séance est ouverte à dix-sept heures.*

**Mme la présidente Patricia Adam.** Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui l'amiral Gilles Humeau, commandant-adjoint de l'opération européenne Sophia. C'est un sujet essentiel, auquel notre commission s'intéresse de près ; nous avons d'ailleurs confié à nos collègues Alain Marleix et Jean-David Ciot une mission d'information sur l'action de la marine nationale en Méditerranée – et ils iront à Rome prochainement s'entretenir avec votre état-major et nos partenaires italiens.

**Amiral Gilles Humeau, commandant adjoint de l'opération Sophia.** Merci Madame la présidente. Je suis effectivement depuis quelques mois le numéro deux de l'opération européenne navale en Méditerranée, appelée Sophia. Pourquoi Sophia ? C'est le prénom d'une petite fille née le 22 août 2015 à bord d'une frégate allemande, après que sa maman a été récupérée en Méditerranée d'une embarcation de migrants. La Haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, Madame Federica Mogherini, a estimé que ce nom était plus parlant que les acronymes habituellement utilisés pour ce type d'opérations. L'opération a un peu moins d'un an et est encore assez jeune, comme cette petite fille.

La genèse de l'opération remonte au 18 avril 2015 quand une embarcation de plus de 700 migrants a chaviré au nord de Tripoli, faisant autant de morts, ce qui a ému l'opinion européenne. Le 23 avril, le Conseil européen a décidé de s'attaquer, de manière forte, au trafic des êtres humains en Méditerranée. Il décida ainsi le 18 mai suivant de lancer une opération de sécurité et de défense européenne, qui s'est traduit par le lancement de l'opération Sophia le 22 juin, laquelle a atteint sa capacité opérationnelle initiale le 7 juillet et une pleine capacité opérationnelle le 27 juillet 2015. Comme vous pouvez le constater, le tempo qui a permis de lancer cette opération a été très rapide, ce qui montre que la machine européenne est efficace et sait répondre en cas de sollicitations urgentes.

Le mandat de cette opération vise à détruire le mode d'action des trafiquants de migrants et des contrebandiers au large de la Libye. Il s'agit donc bien d'une opération de défense, et non d'une opération humanitaire de sauvetage de vie en mer, ou de vive force comme celle que l'on a connue en 2011.

Cette opération s'articule en quatre phases :

– d'abord bâtir l'environnement, c'est-à-dire, déterminer où nous allons et comment nous y allons ;

– la deuxième phase, dans laquelle nous sommes, consiste à contraindre les passeurs afin de les empêcher d'accomplir leur besogne. Elle comprend une phase 2A, qui se déroule en haute mer, et une phase 2B, qui prévoit que l'on puisse travailler, lorsque les conditions seront réunies, dans l'espace de souveraineté libyen ;

– la troisième phase de l'opération se déroulera à terre avec pour objectif d'arrêter les passeurs en Libye et d'y détruire leurs bateaux et leurs moyens logistiques ;

– la quatrième phase, enfin, sera celle du démontage de l'opération.

Nous disposons aujourd'hui de cinq bâtiments militaires : un porte-aéronefs italien, le *Cavour*, qui embarque aujourd'hui essentiellement des hélicoptères et sert de base de commandement avancée en hébergeant l'état-major tactique de l'opération à la mer, deux frégates – une allemande et une espagnole, un bâtiment hydrographique britannique et un pétrolier allemand.

Nous disposons également de moyens aériens : un hélicoptère embarqué sur la frégate espagnole et deux hélicoptères italiens qui opèrent à partir du *Cavour*, ainsi que quatre aéronefs de patrouille et de recherche en mer – un avion luxembourgeois, un avion espagnol, un avion portugais et un Falcon français, qui effectue des missions deux fois par mois.

Notre zone d'opération s'étend de la frontière ouest de la Libye, hors eaux territoriales pour le moment, jusqu'au nord de la ville de Tobrouk, couvrant donc le golfe de Syrte et la région tripolitaine. Elle ne comprend pas les zones de coordination et de sauvetage grecques.

Nous ne sommes pas les seuls à travailler dans cette zone : l'opération italienne *Mare Sicuro* mobilise par exemple cinq bateaux en permanence, répartis devant la Libye pour protéger les intérêts italiens. Il y a aussi des opérations civiles d'organisations non gouvernementales, qui emploient entre un et six bateaux chaque jour à la mer. Au nord de notre zone d'opérations, il y a enfin l'opération Triton de Frontex. Nous sommes naturellement conduits à nous coordonner avec l'ensemble de ces acteurs.

Où en sommes-nous ? Nous sommes en mer depuis presque un an et procédons en ce moment à une revue stratégique de l'opération, qui devrait être présentée au Conseil européen dans le courant du mois de juin. Un compromis semble en passe d'être trouvé pour prolonger l'opération d'une année supplémentaire, avec deux missions supplémentaires : entraîner les garde-côtes libyens ainsi que la marine, et renforcer l'embargo sur les armes à destination de la Libye, c'est-à-dire contrôler les flux logistiques qui alimentent le terrorisme dans la région.

Le principe de cette revue stratégique est d'analyser ce qui a changé depuis un an. Or beaucoup de choses ont évolué.

Nous avons ainsi constaté une augmentation phénoménale du nombre de migrants qui empruntent la route turque, à l'est, et qui sont essentiellement des réfugiés issus du Moyen-Orient – alors que dans la route centrale, dont nous nous occupons, entre la Libye et l'Italie, il s'agit essentiellement de migrants en provenance de l'Afrique subsaharienne.

Si le flux a considérablement cru en 2015 à l'est, le flux central n'a pas pour autant baissé : il représente environ 150 000 personnes par an – contre 800 000 sur la route est. Les flux migratoires à l'est se sont cependant effondrés au mois d'avril dernier, depuis l'accord passé avec la Turquie. C'est un facteur important pour nous, car cela signifie qu'une partie de ce flux risque de se déporter vers la route centrale.

Autre point important, la présence accrue de Daech en Libye. Nous n'avons pas d'éléments nous permettant de dire avec certitude que ce groupe organise le trafic des migrants, mais il est évident que les routes migratoires qui traversent ses zones de contrôle lui sont profitables.

Le dernier élément à prendre en considération est l'attente d'un gouvernement Libyen uni, établi à Tripoli, qui prenne l'ascendant sur les deux gouvernements actuels. Cette absence d'unité nationale nous oblige pour le moment à n'opérer que dans les eaux internationales et nous interdit l'accès aux eaux territoriales libyennes.

Le plan de l'opération tel qu'il avait été adopté en 2015 nécessite donc d'être amendé pour tenir compte de ces nouvelles réalités.

Nos craintes actuelles sont de faire face, à court terme, à une augmentation des flux migratoires sur la route centrale – et l'été sera favorable à cette évolution – mais nous sommes également attentifs à l'émergence de nouvelles routes ou modes d'actions des trafiquants.

Les solutions proposées par cette revue stratégique seraient d'abord d'étendre notre zone d'opérations à l'est de notre zone actuelle, pour y inclure d'autres routes migratoires et faire la jonction avec la zone d'opérations de Frontex en mer Egée. Ensuite, l'objectif de la mission, qui vise à s'attaquer au trafic à terre, reste d'actualité. Dès qu'une possibilité s'ouvrira dans le champ politique, nous ferons le nécessaire pour passer à la phase 2B de notre opération. Mais tant que nous n'avons pas d'invitation formelle du gouvernement libyen, nous essayons de travailler ensemble par d'autres biais.

Pour y parvenir, l'idée consiste à former et entraîner des garde-côtes libyens au profit du gouvernement d'union nationale, avec des personnes qui seront désignées par ce dernier et soumises à un programme de formation permettant d'atteindre un niveau de connaissance, d'expertise et de savoir-faire suffisants. Ceci permettra de travailler en coopération avec les Libyens, de construire une relation de confiance et d'échanger de l'information. Nous conserverions bien entendu la responsabilité d'intervention en haute mer, tandis que les garde-côtes Libyens assureront, à terme, par procuration, la continuité de la mission dans les eaux territoriales

La dernière proposition de la revue stratégique consiste à accélérer la stabilisation de la Libye en affaiblissant les organisations terroristes qui s'y sont implantées et, en particulier en mer, en coupant les voies logistiques qui les approvisionnent. L'évolution depuis un an a vu la Tunisie, l'Algérie et l'Égypte renforcer leurs contrôles aux frontières. De plus, les opérations que nous menons dans la bande sahélo-saharienne constituent elles aussi un cordon de sécurité dans le Sud. Reste le Nord, dont nous savons qu'il est utilisé par les groupes terroristes implantés en Libye pour se ravitailler. L'un des objectifs proposés consisterait à couper ces routes maritimes alimentant des groupes terroristes. Cette option se marie avec l'idée d'étendre la zone d'opérations vers l'est et de chercher à identifier de nouveaux modes d'action, que les trafiquants ne manqueront pas de mettre en œuvre, pour pouvoir contourner la fermeture de l'espace Schengen à l'est de l'Europe.

Vous aurez donc compris que nous ne nous sentons pas bloqués dans une situation quelconque. Cependant, nous avons besoin d'avancer et pour cela, de davantage d'informations, ce qui suppose de développer la mission de renseignement de l'opération. De notre point de vue, le renseignement accessible est trop limité, car la culture de protection des renseignements nationaux est très largement répandue parmi les États membres. Néanmoins, les choses évoluent quelque peu et il faut rappeler que l'opération Sophia, outre son caractère récent, est la première véritable opération interarmées à dominante maritime de l'Union européenne ayant besoin d'accéder à ce niveau de renseignement militaire. Pour l'instant,

nous concentrons nos efforts sur le développement de la coopération des acteurs du monde maritime qui opèrent dans la région. Cela a été l'idée directrice qui nous a conduits à créer le forum SHADE MED, comparable à celui qui existe dans l'océan Indien pour les phénomènes de piraterie. Il s'agit d'un espace d'échange d'informations sur ce qui se passe dans la zone. Dans une première édition en novembre 2015, il a réuni des membres de l'OTAN, de Frontex et quelques organisations de l'ONU, en particulier le Haut Commissariat pour les réfugiés. Dans la dernière édition au début du mois de mai 2016, beaucoup d'acteurs s'y sont ajoutés : des organisations non gouvernementales, des armateurs ainsi que des acteurs économiques du monde maritime. Cela permet de développer une connaissance mutuelle de la communauté maritime et d'augmenter le niveau de sécurité dans la zone.

Le deuxième besoin est de progresser selon le plan d'opérations élaboré l'an dernier. Dans l'état actuel de notre mission et faute de pouvoir avancer dans les eaux territoriales libyennes, les moyens dont nous disposons sont relativement satisfaisants. Toute addition d'une tâche supplémentaire supposera en revanche d'augmenter les moyens mis à disposition par les États membres, mais nous aurons surtout besoin de moyens adaptés. Aujourd'hui, nous disposons d'un bateau hydrographique, d'un pétrolier. Prochainement, l'une de nos frégates sera remplacée par un chasseur de mines. Ce ne sont pas des moyens adaptés à la reprise de bâtiments non coopératifs. Par conséquent, nous aurons besoin de convaincre les États membres d'accompagner qualitativement l'évolution de la mission sur ce point. Les besoins sont inscrits au CJSOR, c'est-à-dire le document qui détaille les moyens appropriés à chacune des phases de l'opération.

Par exemple, la formation de garde-côtes nécessitera une base capable de les accueillir. Ce besoin devra être satisfait par un bâtiment capable d'accueillir une centaine de personnes ainsi que les équipes de formateurs, qui viendrait chercher les Libyens à proximité de chez eux, les emmènerait en haute mer pour dispenser une formation adaptée. Ce moyen sera demandé dès que la tâche sera ajoutée à notre mandat. De même, pour pouvoir contrôler le trafic, les flux logistiques et renforcer l'embargo sur les armes, le besoin est de l'ordre de trois ou quatre frégates présentes sur la zone en permanence.

Avant de répondre à vos questions, je tiens à insister sur un point. Vous avez certainement lu dans la presse que l'opération serait bloquée. Certes, nous subissons des contraintes, qui relèvent de l'évolution vers une situation politique favorable en Libye. De plus, nous sommes, comme tous les militaires, un instrument au profit des décideurs politiques, européens en l'occurrence, et nous ne formons qu'une partie d'une approche européenne plus globale sur les phénomènes migratoires. Mais nous avons aussi et surtout des perspectives ; je suis donc plutôt optimiste.

**Mme Geneviève Gosselin-Fleury.** J'aurais une question relative à un rapport récent de la commission des Affaires européennes de la Chambre des Lords qui a fait un bilan de l'opération Sophia et qui indique qu'effectivement, celle-ci a permis de sauver 9 000 vies mais n'a pas entravé les trafics humains en Méditerranée et n'a en rien perturbé les réseaux de passeurs, ni dérouté ces derniers. Selon ce rapport, l'opération Sophia n'a pas apporté les résultats attendus sur cet aspect. Que pensez-vous de cette analyse ?

**M. Charles de La Verpillière.** Amiral, vous avez fait un exposé très complet et très général, peut-être un petit peu trop général parce qu'il est difficile de savoir ce que vous faites concrètement. J'ai compris que vous aviez cinq navires de guerre, des avions, hélicoptères,

des hommes et des femmes bien sûr, que pour l'instant juridiquement vous ne pouvez agir qu'en haute mer, que votre mission n'est pas humanitaire mais militaire et que vous devez intercepter des navires transportant des migrants et des navires se livrant au trafic d'armes. Mais concrètement, je ne vois pas du tout ce que vous faites. Si vous êtes en haute mer et qu'un navire de l'opération intercepte un bateau transportant des migrants, que se passe-t-il ? Les migrants sont-ils transférés sur votre navire ? Où les emmenez-vous ? Sous quel statut ? Que faites-vous du bateau vide ? Avez-vous le droit de le détruire ? Avez-vous un mandat des Nations Unies par exemple ? Bref, j'aimerais bien que vous soyez beaucoup plus concret.

**Amiral Gilles Humeau.** Je vous remercie pour vos deux questions. Je suis désolé de ne pas vous avoir apporté directement ces précisions. Elles avaient été présentées par mon prédécesseur et n'ont pas beaucoup changé depuis. Je vais vous expliquer ce que nous faisons concrètement à travers un exemple. Ce matin, l'*Enterprise* britannique a détecté six bateaux qui transportaient chacun une bonne centaine de migrants. Il s'agissait de gros bateaux gonflables dans un très mauvais état et pour la plupart d'entre eux à la dérive. Cela correspond à une situation d'urgence, de détresse en mer. Conformément au droit de la mer, les bâtiments civils et militaires se déroutent et portent secours aux personnes en détresse. Ces opérations sont pilotées par le centre de coordination et de sauvetage italien, puisqu'il a pris la responsabilité de la zone libyenne, faute de capacité libyenne pour le faire. Par conséquent, notre travail quotidien est principalement de contribuer au sauvetage des personnes en détresse en mer.

**M. Yves Fromion.** Dans bien des cas, il s'agit d'une détresse organisée par les passeurs.

**Amiral Gilles Humeau.** C'est certain, mais il s'agit bien d'une situation de détresse, reconnue comme telle par tous les gens de mer. Les 700 personnes récupérées ce matin ont été sauvées d'une mort presque certaine – ils n'avaient ni nourriture, ni eau, ni pétrole. Après le sauvetage, les rescapés sont embarqués à bord de nos unités et, en fonction des consignes du centre de coordination et de sauvetage, nous les accompagnons vers un port italien qui nous est désigné, principalement aujourd'hui en Sicile, et bientôt à Tarente où un sixième port devrait ouvrir. Nous remettons ensuite ces migrants aux autorités de police italiennes, en présence d'organisations humanitaires. Lorsque des passeurs sont identifiés, les autorités de police les appréhendent et ils entrent dans une logique de traitement de leur cas par la justice italienne. Le reste du temps, quand il n'y a pas de bateaux de migrants ou de navires en détresse détectés, notre activité se concentre sur la collecte de renseignements.

Que faisons-nous des bateaux récupérés ? Souvent, ils sont en très mauvais état et il est impossible de les remorquer vers des ports, comme c'était demandé à l'origine dans notre mandat. Face à cette impossibilité, si nous les laissons à la dérive ils risquent de devenir des obstacles à la navigation ; donc nous les faisons sombrer. Avant cela, nous récupérons toutes traces et indices utiles au renseignement, pour savoir d'où ils viennent et à qui ils ont appartenu. Ensuite, nous les envoyons par le fond.

S'agissant des chiffres, plus de 14 000 vies ont été sauvées directement par l'opération Sophia. Plus encore, lorsqu'un navire qui ne relève pas de Sophia récupère des migrants à la mer, l'un des nôtres l'assiste en cas de besoin. Si nous incluons ces actions d'appui pour comptabiliser le nombre de vies sauvées, nous arrivons à environ 30 000 migrants au total.

Madame Gosselin-Fleury, on ne peut pas dire, il me semble, que l'opération n'a pas entravé le trafic des passeurs. Nous avons constaté que leurs modes d'action consistaient autrefois à accompagner les migrants en haute mer afin de leur extorquer le maximum de fonds possible. Aujourd'hui, les passeurs ne s'aventurent plus en haute mer. La contrainte qui s'exerce sur eux est donc réelle. Il est cependant exact que cela ne suffit pas à démanteler totalement ces réseaux, car tant qu'il n'y aura pas d'invitation libyenne pour agir dans les eaux territoriales voire à terre, nous ne pourrons pas faire davantage. Mais il n'est pas juste de dire que la mission a été inefficace et n'a pas perturbé le trafic des passeurs.

**M. Daniel Boisserie.** Dans leur rapport, les parlementaires britanniques montrent que les passeurs ont changé de stratégie, afin de contourner le dispositif de l'opération Sophia : il est d'ailleurs bien logique qu'ils cherchent à s'adapter et à contourner le dispositif européen, dès lors que nous bloquons certaines de leurs zones d'opérations antérieures.

Par ailleurs, aurez-vous réellement les moyens d'effectuer vos missions si l'opération entre dans la troisième phase que vous avez décrite, qui consiste à appréhender les passeurs et à détruire leurs navires, éventuellement à terre ?

Enfin, pouvez-vous nous donner des précisions sur la coordination des moyens de l'opération Sophia, non seulement entre eux, mais aussi avec l'OTAN, qui mène elle aussi une opération en Méditerranée, appelée *Active Endeavour* ?

**M. Yves Fromion.** Pour avoir effectué avec mon collègue Joaquim Pueyo une étude approfondie de l'opération Sophia dans le cadre des travaux de la commission des Affaires européennes, je ne peux pas partager tout à fait votre point de vue. Certes, cette opération a permis de sauver nombre de vies ; c'est sa dimension humanitaire, mais c'est là son seul succès. Car, comme vous l'avez vous-même dit, on ne peut pas dire que l'opération ait vraiment permis de couper les flux de migrants organisés par les passeurs : ceux-ci ne s'aventurent certes plus dans les eaux internationales – ils sont bien trop malins pour cela –, mais ils envoient les migrants en embarcation de type Zodiac vers la limite des eaux territoriales, où les navires de l'opération Sophia les prennent en charge : à cet égard, on pourrait voir Sophia moins comme une opération de sauvetage en mer que comme une opération de transport de migrants !

Bien sûr, on peut nous dire qu'ainsi, les passeurs ne récupèrent pas leurs bateaux. Mais quand on sait que leur bénéfice moyen s'élève à 100 000 euros pour le transport d'une centaine de migrants sur une embarcation de type Zodiac, et à 400 000 euros pour quatre cents migrants sur de petits bateaux hors d'âge et de faible valeur, on se rend compte que la perspective de perdre leur embarcation n'est certainement pas très dissuasive...

Par ailleurs, les zones de départ des passeurs sont pour beaucoup contrôlées par Daech, auquel les passeurs paient leur dîme. Nous nous retrouvons par conséquent dans une situation invraisemblable, où les choses se passent comme si nous avions un *deal* de fait, et bien involontaire, avec Daech ! Les marins que j'ai rencontrés sur le porte-avions italien *Cavour* en conçoivent même un certain malaise. Le secrétaire général du Service européen d'action extérieure, M. Alain Le Roy, me disait récemment que la situation pourrait se débloquer grâce à des perspectives de coopération plus poussée avec l'État libyen, notamment en améliorant leurs capacités de patrouille maritime. Mais pour l'heure, nos résultats ne paraissent pas glorieux : nous faisons certes avec succès du sauvetage en mer, c'est-à-dire de

l'humanitaire, mais contre les trafics, faute d'entrer dans les eaux territoriales, le résultat est pratiquement nul. Il faut donc rapidement trouver avec les autorités libyennes un accord permettant d'entrer autant que possible dans les eaux libyennes pour avoir, si j'ose dire, une attitude plus offensive.

**Amiral Gilles Humeau.** Monsieur Boisserie, s'agissant des moyens nécessaires pour l'accomplissement de nos missions dans la troisième phase de l'opération, je suis d'accord avec vous : si nous ne les avons pas, il ne sert à rien de se lancer dans cette « phase 3 ». C'est là d'ailleurs un processus classique dans toute opération militaire : on demande les moyens nécessaires avant d'engager une mission. Quant à savoir si nous les obtiendrons pour passer en « phase 3 », je n'ai aucune certitude, mais je n'ai pas non plus d'inquiétude particulière. En tout état de cause, nous n'en sommes pas encore à cette étape, et il ne s'agira que de moyens somme toute limités : pour des opérations de va-et-vient à partir d'un bâtiment amphibie, l'ordre de grandeur est de cent ou deux cents personnes.

Pour ce qui est de l'articulation avec l'opération de l'OTAN en Méditerranée, notre coopération est pour l'heure officieuse : je rencontre très régulièrement les responsables de l'OTAN, tous les quinze jours, et notre communication est très bonne. Les deux opérations sont toutefois très différentes. En effet, non seulement nous n'avons pas la même chaîne de commandement, mais nous n'avons pas les mêmes missions : l'OTAN renforce les garde-côtes grecs et turcs dans un espace maritime relativement restreint en mer Égée, alors que nous couvrons un vaste espace maritime dans les eaux internationales. De plus, nous avons des objectifs, certes ambitieux, mais précis ; la mission de l'OTAN est moins définie. Nous coopérons cependant pour bénéficier de certaines capacités que possède l'OTAN et dont nous avons besoin, par exemple en matière de renseignement et de logistique, dont il faut préciser qu'elles sont fournies par les mêmes États contributeurs que ceux de Sophia.

Monsieur Fromion, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Certes, le flux de migrants n'a pas été réduit. Si les bateaux des passeurs sont facilement rentabilisés même quand ils sont perdus, force est de constater que les embarcations en bois disponibles dans la région sont devenues rares : il y en a peu désormais sur le marché. L'époque à laquelle vous avez été reçu sur le *Cavour* correspond probablement à celle où les groupes affiliés à Daech opéraient autour de Zuwarah ; ils sont aujourd'hui concentrés plutôt à l'est de Tripoli. Globalement, la Tripolitaine est assez préservée de Daech, contrairement au golfe de Syrte et à la Cyrénaïque. Mais, même dans cette dernière zone, il y a relativement peu de phénomènes migratoires. Aussi, nous ne croyons donc pas beaucoup à l'idée que notre opération alimente Daech, même si vous avez raison de dire que les passeurs paient probablement leur dîme à Daech dans les zones qu'ils contrôlent. En tout état de cause, je ne pense pas que l'on puisse parler d'un « deal » avec Daech...

**M. Yves Fromion.** Loin de moi l'idée de remettre en cause les militaires !

**Amiral Gilles Humeau.** Quant à l'appréciation du succès de l'opération, il faut distinguer, d'une part, le « montage » de l'opération en lui-même – il me paraît bon, et l'outil militaire mis en place est adapté à la situation – et, d'autre part, son contexte stratégique. Or, de ce point de vue, l'opération ne peut pas avancer sans des conditions politiques adéquates. Ainsi, même si l'outil mis en place par l'Union est bien adapté en soi à la situation, ce sont les conditions extérieures requises pour son succès qui ne sont pas réunies.

**M. Michel Voisin.** L'opération navale italienne *Mare Nostrum* coûtait 10 millions d'euros à l'Italie ; l'Union européenne, qui a pris le relais, n'investit que trois millions d'euros par an dans l'opération Sophia. Ce maigre investissement n'est-il pas une façon d'évacuer le problème ? Par ailleurs, j'exerce des responsabilités au sein de l'OSCE, et les autorités grecques refusent que je me déplace sur le terrain pour y étudier les migrations est-ouest ; n'est-ce pas pourtant un sujet d'étude important ? Je suis allé à Malte : les réfugiés y arrivent et y sont réorientés vers Lampedusa, d'où ils remontent la péninsule italienne et arrivent chez nous sans aucun problème.

**M. Nicolas Dhuicq.** Depuis le lancement de l'opération, vous avez sauvé 15 000 vies, et un million de personnes sont entrées dans l'Union européenne : c'est certes une opération de secours en mer, mais c'est surtout la faillite absolue de la politique de l'Union. Sur le papier, 24 États participent à l'opération Sophia, y compris les pays baltes et la Pologne – pourtant plus empressés à acquérir des équipements américains qu'européens – et la Hongrie, pays peu connu pour sa marine : quel est leur réel apport à l'opération européenne ? Percevez-vous un effet des accords passés entre M. Erdogan et Mme Merkel sur les flux migratoires ? Les déclarations de M. Erdogan lors de sa campagne électorale, d'ailleurs, étaient très intéressantes même si les Occidentaux font mine de ne pas les entendre. Concernant l'évolution de l'opération Sophia, avec quels moyens, et dans quelle profondeur du territoire libyen, pourrions-nous intervenir au sol dans la troisième phase de l'opération, alors que toutes les vedettes libyennes n'ont pas été détruites en 2011 et que l'ennemi est capable de tirer des missiles contre des navires depuis la terre, comme il l'a montré un peu plus à l'est, en Égypte ? Je m'interroge vraiment, au vu de la faiblesse de nos moyens dits européens.

Nous allons donc former des Libyens à la patrouille en haute mer ; c'est très intéressant, mais de quels Libyens s'agit-il ? De Tripolitains ? Des partisans d'al-Nosra ? De Touaregs ? N'y a-t-il pas un risque de *taqiya*, c'est-à-dire le risque que l'on forme de futurs adversaires ?

Et la chute calamiteuse et prévisible du régime algérien pose aussi des questions : que fera-t-on face aux conséquences que l'on peut anticiper, en termes de désordres et de flux migratoires ? De quels moyens dispose-t-on pour intervenir sur ce théâtre ?

**Mme la Présidente Patricia Adam.** Je ne suis pas certaine que vous puissiez répondre à l'ensemble des questions, amiral ! (*Sourires.*)

**Amiral Gilles Humeau.** Pour être honnête, M. Voisin, je suis un peu ennuyé car je ne dispose pas des mêmes chiffres que vous. Lorsque l'on évoque le coût de l'opération italienne *Mare Nostrum*, il s'agit d'un coût complet ; les trois millions d'euros évoqués pour l'opération européenne Sophia recouvrent un périmètre différent...

**M. Michel Voisin.** L'Union européenne n'a affecté que trois millions d'euros à l'opération Sophia alors que l'Italie avait affecté 10 millions d'euros à sa propre opération ! On nous parle d'un côté d'un coût et de l'autre d'un budget.

**Amiral Gilles Humeau.** Sans contester les valeurs que vous évoquez, il faut garder à l'esprit que, lorsque l'Italie décide d'affecter 10 millions d'euros pour mobiliser des capacités navales, ce budget couvre les coûts relatifs aux navires eux-mêmes, les coûts de fonctionnement de l'état-major, le coût du carburant et des munitions, les frais d'alimentation,

ainsi que le prix du potentiel consommé pour les bateaux déployés. Lorsque l'Union européenne attribue un budget de trois millions, celle-ci finance deux états-majors – l'un à bord du *Cavour*, l'autre à Rome dans les locaux que nous occupons – et quelques ressources satellitaires. En revanche, le coût de fonctionnement de l'ensemble des moyens déployés à la mer reste à la charge des nations contributrices. De fait, si l'on raisonne à périmètre constant en additionnant le budget attribué par l'Union européenne et celui nécessaire au déploiement des capacités navales pendant un an, la somme totale doit être proche du coût de l'opération *Mare Nostrum*.

Concernant l'apport des pays baltes et de la Pologne à Sophia, je serais tenté de répondre à M. Dhucq que ces États contribuent comme d'autres États membres de l'Union européenne à l'effort commun. En ce sens, je suis heureux de compter un Estonien et un Polonais au sein de l'état-major à Rome et de constater que, sur le *Cavour*, sont présents des représentants des armées de terre des pays baltes.

Je ne pourrai vous fournir d'éléments de réponse dans les domaines où je ne suis absolument pas compétent, qu'il s'agisse de la Turquie, de l'Algérie...

**M. Nicolas Dhucq.** Si je peux me permettre d'être un peu taquin (*Sourires.*) je souhaiterais évoquer l'Albanie. S'agissant des flux provenant de l'est que vous avez évoqués, combien transitent par l'Albanie, où l'on sait bien que M. Erdogan participe largement à la constitution de mafias efficaces ?

**Amiral Gilles Humeau.** C'est une question que je vous propose de poser à l'agence Frontex. Ce sujet excède notre champ de compétence et je ne suis donc pas fondé à vous répondre.

S'agissant des moyens libyens qui n'auraient pas tous été détruits en 2011, les données dont nous disposons aujourd'hui sont incertaines et fluctuantes en fonction des sources. Ce qui est certain c'est que de tels moyens existent encore mais que leur état est pour le moins douteux et que – et sur ce point je suis catégorique – leur capacité opérationnelle est extrêmement faible. Si nous voulons pouvoir compter sur des équipages de bateaux libyens quels qu'ils soient, il est absolument nécessaire de renforcer leur capacité opérationnelle. Si nous ne faisons pas ce travail, il faudra venir travailler au plus près des côtes.

Dès lors, et vous avez parfaitement raison de le souligner, la menace résiduelle susceptible d'être brandie contre nous à partir de la côte est un sujet d'intérêt et de préoccupation majeurs, ce qui justifie l'importance cruciale que nous accordons à la recherche de renseignements fiables, y compris à terre. En effet, il est aujourd'hui peu crédible d'envisager l'envoi d'unités de combat pour des opérations à l'intérieur des eaux territoriales – y compris des opérations de sauvetage de migrants en détresse –, faute de savoir ce qu'il y a effectivement en face. Le militaire européen que je suis espère que lorsque les politiques européens lui demanderont d'accomplir cette tâche, nous pourrions bénéficier de renseignements nationaux qui sont beaucoup plus complets que ceux dont nous disposons à l'échelle européenne.

Enfin, vous avez soulevé le problème fondamental de la sélection des candidats que nous serions amenés à former. Je suis entièrement d'accord avec vous et je vous précise à ce sujet que, parmi les recommandations que l'état-major de Sophia à Rome a faites aux autorités européennes dans la préparation de la revue stratégique de l'opération, le processus

de sélection constitue un élément-clé. Former des personnes qui pourraient se retourner contre nous est un risque que l'on ne peut courir. D'où ces gens viennent-ils ? Quels sont leurs antécédents ? Quel est leur niveau de formation ? Quel est leur degré de loyauté vis-à-vis du gouvernement d'union nationale ? Autant de questions qui doivent être résolues, mais pour lesquelles le militaire que je suis a peu de légitimité pour vous répondre. En revanche, il existe d'autres critères sur lesquels nous devons naturellement nous prononcer, comme par exemple ce que nous attendons techniquement des personnes qui seront envoyées en formation. À l'issue du programme de formation qui durera quelques semaines, il faudra que ces personnes soient fiables et employables en mer. La liste des candidats qui sera établie par le gouvernement légitime libyen est une donnée que nous devons accepter en l'état. Toutefois, nous recommandons aux politiques européens de passer cette liste au crible d'Europol, d'Eurojust, de Frontex ou d'autres organismes relevant des États membres et possédant des informations sur le passé de ces personnes, de manière à éliminer de la liste ceux qui ne paraîtront pas fiables.

**M. Yves Fromion.** Nous savons que vous ne pouvez opérer dans les eaux territoriales libyennes. Je souhaiterais toutefois vous soumettre un cas d'école : si une embarcation chargée de migrants se trouve en situation de détresse dans les eaux territoriales libyennes et qu'elle lance un message d'alerte, vous estimez-vous autorisé à entrer dans ces eaux afin de leur porter secours ? Par ailleurs, que ferez-vous ensuite des personnes que vous aurez secourues ? Les ramenez-vous sur les côtes libyennes ou les emmenez-vous en Italie ?

**Amiral Gilles Humeau.** Vous touchez là un point à la fois délicat et douloureux. J'ai été personnellement confronté à une telle situation il y a 15 jours à bord du *Cavour*. Un bateau de migrants s'est signalé en détresse à un peu plus de 12 milles nautiques des côtes libyennes, à l'extérieur donc des eaux territoriales. Après confirmation du signal par le centre de coordination des secours en mer (MRCC) italien, le commandant de la force a dépêché l'*Enterprise* pour intervenir. Le temps qu'il arrive, l'embarcation avait dérivé pour se retrouver à sept ou huit milles nautiques des côtes, donc à l'intérieur des eaux territoriales. L'*Enterprise* est alors resté à l'extérieur des eaux territoriales. En revanche, en coordination avec le centre de recherche et de sauvetage en mer italien, nous avons fait en sorte de trouver un bateau civil, non soumis aux contraintes diplomatiques qui s'imposent aux navires militaires, et susceptible d'intervenir. C'est donc un navire commercial qui a été dérouté sur zone – car le trafic maritime vers Tripoli se maintient – et qui a été chargé de conduire cette opération de sauvetage. Ce qui est douloureux c'est que, naturellement mais en l'occurrence malheureusement, ces navires civils – cargos, porte-conteneurs – ne sont pas du tout adaptés à ce genre de mission. Or, en l'espèce, aucun navire affrété par une organisation non-gouvernementale ne se trouvait à proximité du drame. Aussi, vous l'avez peut-être appris par les médias, si 26 personnes ont pu être sauvées, entre 70 et 80 migrants sont probablement morts.

**M. Michel Voisin.** Le droit international et le droit maritime vous obligent à porter secours à toute personne en détresse en mer.

**Mme la Présidente Patricia Adam.** C'est le principe du secours en mer.

**Amiral Gilles Humeau.** C'est exact. Mais à partir du moment où un navire mieux placé que nous est capable d'intervenir, c'est lui qui porte assistance. Si les navires de l'opération Sophia avaient été seuls sur zone, le dilemme aurait été encore plus cornélien. En

l'occurrence, un navire civil, non soumis aux mêmes contraintes que nous, était à proximité. Le MRCC a choisi de l'envoyer à notre place. Ces situations sont toujours extrêmement difficiles à apprécier. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il s'agit d'opérations complexes. La conjonction des contraintes diplomatiques qui pèsent naturellement sur les bateaux militaires et de la situation opérationnelle à un moment donné, doit être gérée, sur place et à chaud, par le chef qui a le devoir de commander et de décider.

**Mme la Présidente Patricia Adam.** Amiral, nous vous remercions.

*La séance est levée à dix-huit heures trente.*

\*

\* \*

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - Mme Patricia Adam, M. Olivier Audibert Troin, M. Daniel Boisserie, M. Guy Chambefort, M. David Comet, M. Nicolas Dhuicq, M. Yves Fromion, M. Claude de Ganay, Mme Geneviève Gosselin-Fleury, M. Francis Hillmeyer, M. Charles de La Verpillière, M. Christophe Léonard, Mme Lucette Lousteau, M. Alain Marleix, M. Damien Meslot, M. Jean-Claude Perez, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin

*Excusés.* - Mme Danielle Auroi, M. Claude Bartolone, M. Philippe Briand, M. Jean-Jacques Candelier, M. Guy Delcourt, Mme Carole Delga, Mme Geneviève Fioraso, M. Philippe Folliot, M. Yves Foulon, M. Serge Grouard, M. Éric Jalton, M. François Lamy, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Frédéric Lefebvre, M. Bruno Le Roux, M. Maurice Leroy, M. Gwendal Rouillard